



# NAHVERKEHRSPLAN KREIS LIMBURG-WEILBURG FORTSCHREIBUNG 2014

## BERICHT

APRIL 2014

# NAHVERKEHRSPLAN KREIS LIMBURG-WEILBURG FORTSCHREIBUNG 2014

## BERICHT

### Bearbeitung



IG Dreieich Bahn GmbH  
63303 Dreieich

Johannes Froese  
Alex Müller  
Kirsten D'Oro  
Stephan Kyrieleis

### im Auftrag der



Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH  
35781 Weilburg

Dreieich und Weilburg, im April 2014

# Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2014

## Inhalt NVP

### Vorwort

## I Einleitung

1	Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans .....	9
2	Beteiligte und Vorgehensweise .....	10
3	Verkehrliche Rahmenbedingungen .....	11
	3.1 Schienenverkehr .....	11
	3.2 Busverkehr .....	12
4	Beschlussfassung .....	13

## II Bestandsaufnahme

1	Räumliche Struktur und Verkehrsinfrastruktur .....	14
	1.1 Lage im Raum .....	14
	1.2 Verwaltungsmäßige und raumstrukturelle Gliederung .....	14
	1.3 Verkehrsinfrastruktur – Teilbereich Schiene .....	17
	1.4 Verkehrsinfrastruktur – Teilbereich Straße .....	22
	1.5 Ausgewählte Strukturdaten .....	26
2	ÖPNV-Angebot .....	37
	2.1 Einleitung .....	37
	2.2 Schienengebundener Personenverkehr .....	38
	2.3 Buslinienverkehr .....	40
	2.4 Bedarfsorientierte Bedienungsformen .....	43
	2.5 Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG .....	43
	2.6 Freigestellte Verkehre .....	44
	2.7 Tarife .....	44
	2.8 Verknüpfungsqualität .....	46
	2.9 Reisezeiten MIV / ÖPNV .....	50
	2.10 Kundendienst und Service .....	51
	2.11 Bike+Ride .....	52
	2.12 Park+Ride / Kiss+Ride .....	53
3	Nachfrage .....	54
	3.1 Nachfrage im MIV .....	54
	3.2 Nachfrage im ÖPNV .....	54
4	Kosten und Erlöse der Busverkehre .....	56

### III Anforderungsprofil

1	Rahmenziele .....	57
2	Rechtliche Grundlagen .....	60
	2.1 Allgemeines .....	60
	2.2 Regionalisierungsgesetz (RegG) .....	62
	2.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) .....	62
	2.4 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) .....	65
	2.5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 .....	66
3	Leitbilder der Nahverkehrsplanung .....	69
	3.1 Differenzierung des Nahverkehrsraumes .....	69
	3.2 ÖPNV als Vorrangsystem .....	70
	3.3 ÖPNV als Konkurrenzsystem zum MIV .....	70
	3.4 ÖPNV als Grundversorgung .....	71
4	Fahrplan und Liniennetz .....	72
	4.1 Einteilung in Netzebenen .....	72
	4.2 Verbindungsqualität .....	74
	4.3 Verknüpfung in Netzknoten .....	75
	4.4 Taktsymmetrie .....	76
	4.5 Fahrtenfolge und -rhythmisierung .....	76
	4.6 Raumerschließung und Siedlungsentwicklung .....	78
5	Verkehrssysteme und Fahrzeuge .....	79
	5.1 Qualität der Fahrzeuge .....	80
	5.2 Fahrgastinformation im Fahrzeug .....	80
	5.3 Datenlieferungen und Datenstrukturen .....	81
6	Schülerverkehr .....	81
7	Haltestellen und Bahnhöfe .....	82
	7.1 Allgemeine Anforderungen .....	82
	7.2 Bahnstationen .....	83
	7.3 Bushaltestellen .....	84
8	Betriebsqualität, Kundendienst und Marketing .....	86
	8.1 Beschilderung, Pünktlichkeit, Anschlusssicherung .....	86
	8.2 Kundendienst und Service .....	86
	8.3 Information und Marketing .....	87
	8.4 Qualitätsmanagement .....	88

## IV Mängelanalyse

1	Einleitung – Linienzuordnung in Netzebenen .....	89
2	Erschließungsqualität.....	91
3	Verbindungsqualität .....	92
	3.1 Verknüpfung in Netzknoten.....	92
4	Parallelverkehre.....	94
5	Betriebszeiten.....	94
6	Betriebsqualität.....	95
	6.1 Pünktlichkeit .....	95
	6.2 Fahrzeugqualität .....	95
	6.3 Anschlusssicherung.....	95
	6.4 Zugangsstellen zum ÖPNV-Netz.....	96
7	Tarif .....	96
8	Kundendienst und Service.....	97
9	Information und Marketing .....	97

## V Angebotskonzept

1	Übersicht.....	98
2	Regionaler Verkehr .....	103
3	Vertaktung und Vernetzung.....	104
4	Schienenverkehr .....	105
	4.1 Stationsmodernisierung .....	106
	4.2 Angebotskonzept SPNV nach Linien .....	107
5	Angebotskonzept Busverkehr .....	110
6	Integration von freigestellten Schüler- und Sonderverkehren .....	128
7	Weiterentwicklung des RMV-Tarifs.....	128
8	Kundendienst und Service.....	129
9	Marketing .....	129
10	Liniennummerierung .....	130

## VI Maßnahmenwirkung

1	Ausgleich von Nachfrageverlusten durch Angebotsverbesserungen .....	131
2	Hauptliniennetz: Mehraufwendungen für die Zubestellungen .....	133
3	Ostkreis: Umwandlung von Regelverkehrsfahrten in eine bedarfsgesteuerte Angebotsform.....	137

## VII Investitionen

1	Vorhaben der VLDW.....	139
2	Vorhaben der Städte und Gemeinden.....	139

## VIII Mängelbewertung

1	Mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen .....	140
2	Mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen.....	141
	2.1 Hauptliniennetz .....	141
	2.2 Korridor-AST Ostkreis .....	141
3	Maßnahmen ohne Priorisierung .....	142

## IX Linienbündel

1	Grundlagen der Linienbündelung .....	144
	1.1 Allgemeine Grundlagen .....	144
	1.2 Rechtliche Grundlagen .....	144
2	Zweck der Linienbündelung .....	146
3	Informationspflichten .....	147
4	Ermessensspielraum .....	148
5	Rechtsfehlerhafte Kriterien .....	150
6	Linienbündel im Kreis Limburg-Weilburg.....	150
	6.1 Regionale Linienbündel .....	151
	6.2 Lokale Linienbündel .....	156

Tabellenverzeichnis.....	161
--------------------------	-----

Quellenverzeichnis.....	163
-------------------------	-----

Abkürzungsverzeichnis .....	167
-----------------------------	-----

Verzeichnis der Anlagen.....	171
------------------------------	-----

---

## Anlagen

## Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH legt Ihnen hiermit den neuen Nahverkehrsplan für den Landkreis Limburg-Weilburg vor. Dieser besitzt Gültigkeit für die Jahre 2014 bis 2018, soweit er nicht vom Aufgabenträger verlängert wird oder Ereignisse eintreten, die eine Revision erfordern.

Der Öffentliche Nahverkehr ist und bleibt ein wesentlicher Garant für die Sicherung der von Bevölkerung und Wirtschaft benötigten und geforderten Mobilität im Kreisgebiet. Zugleich stellt sich die Frage nach der künftigen Finanzierung des Leistungsangebots dringlicher denn je, um ein nachhaltiges Nahverkehrsangebot sichern zu können. Hier ist in den kommenden fünf Jahren ein hohes Maß an Kreativität vonnöten, um die Aufgaben im ÖPNV mit den begrenzten finanziellen Mitteln bewältigen zu können.

Vor diesem Hintergrund war die Erstellung des NVP von dem Ziel geprägt, eine Balance zwischen den Bedürfnissen der Fahrgäste nach einem qualitativ wie quantitativ guten Verkehrsangebot und der Finanzierbarkeit der Verkehrsleistungen zu erreichen.

Wir sind der Überzeugung, diesen Ausgleich mit dem vorliegenden NVP geschaffen zu haben, womit Verbesserungen auf der einen Seite – genannt sei die Ausdehnung des Angebots am Wochenende auf alle Kommunen auch abseits der Schienenstrecken – mit Einschränkungen in Zeiten schwacher Nachfrage andererseits verbunden sind.

Erstmals wird im NVP die Einführung eines bedarfsorientierten Angebotssystems verankert. Der Kreis folgt damit der Entwicklung in anderen Regionen, wo ebenfalls in Gebieten mit geringer Nachfrage ein zumeist als AST (Anruf-Sammel-Taxi) bezeichnetes System die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung deckt, jedoch ökonomischer als ein Linienverkehr mit Bussen betrieben werden kann.

Unser mit Abstand größter Kundenstamm sind die Fahrgäste im Ausbildungsverkehr. Sie tragen wesentlich zur Sicherung der Einnahmen bei. Nicht nur deshalb war es für uns Verpflichtung, das bisherige Angebot nahezu unverändert auch für die nächsten Jahre fortzuschreiben.

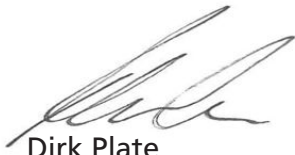
Der demographische Faktor wird zunehmend die Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs bestimmen. Die „Alterspyramide“ beeinflusst Nachfrage und Angebot im ÖPNV in den kommenden Jahren erkennbar. Die Anzahl der Einwohner verbleibt heutigen Prognosen (wie der der Hessen Agentur vom November 2012 im Auftrage des HMWVL) zufolge nahezu auf dem aktuellen Niveau. Allerdings wird die Anzahl der jungen Menschen zurückgehen, während deutlich mehr Senioren im Kreisgebiet leben werden. Den Mobilitätsbedürfnissen der älteren Generation wollen wir vor allem durch einen qualitativ hochwertigen Fahrzeugeinsatz mit gewährleisteter Barrierefreiheit entgegenkommen. Zudem schafft der RMV mit seinem Tarifangebot „65-plus-Jahreskarte“ einen weiteren Anreiz, Busse und Bahnen zu nutzen.

Neben der zu begrüßenden Einführung eines Angebots für ältere Personen verbleibt dennoch die Aufgabe einer generellen Revision der Tarifstruktur im Verbundgebiet. Ihr kommt Einfluss auf die weiteren Möglichkeiten und Grenzen der Finanzierung des ÖPNV insgesamt zu. Darüber hinaus wird es Aufgabe der VLDW zusammen mit dem RMV sein, eine tarifarische Lösung für die Linienverkehre in das benachbarte Bundesland Rheinland-Pfalz zu erwirken.

Wir hoffen, dass unser neuer Nahverkehrsplan an vielen Stellen zu angeregten Diskussionen beiträgt, mit Ideen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs im Landkreis Limburg-Weilburg beflügelt und uns als profunder Rahmenplan für die Arbeit in den nächsten Jahren dient.

Mit freundlichen Grüßen

Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil GmbH



Dirk Plate  
Geschäftsführer



# I Einleitung

## 1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans

Die hier vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) für den Kreis Limburg-Weilburg erhält mit ihrer Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit ab 2014 für darauffolgend mindestens fünf Jahre.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen beruht auf § 8 Abs. 3 PBefG und § 14 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (HÖPNVG), in denen die Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte, Städte über 50.000 Einwohner – „Sonderstatusstädte“) die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen öffentlichen Verkehrs, somit auch die Festschreibung der Rahmenplanung für die kontinuierliche Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in grundsätzlich Fünf-Jahres-Schritten übertragen bekommen haben.

Nahverkehrspläne nehmen zuerst eine „Bestandsaufnahme“ des gegenwärtigen ÖPNV-Angebots ihres Gültigkeitsgebietes vor. Im „Anforderungsprofil“ des NVP werden Ziele und Rahmenvorgaben für betriebliche Leistungsangebote und notwendige Investitionsmaßnahmen festgelegt: Mindestanforderungen an Betriebszeiten, Bedienungshäufigkeiten, Anschlussbeziehungen und Qualitätsstandards u. a. für die eingesetzten Fahrzeuge wie auch für die Ausgestaltung der Haltestellen, die der Genehmigungsbehörde und den Behörden zur Bewilligung von Fördermitteln als Maßstab dienen. Die „Mängelanalyse“ zeigt auf, in welchen Bereichen das aktuelle Nahverkehrsangebot nicht den Zielen des Anforderungsprofils entspricht.

Im „Angebotskonzept“ werden die Vorhaben benannt, wie das derzeitige Angebot im ÖPNV weiterzuentwickeln, anzupassen und zu optimieren sein wird. Vorrangig wird der lokale Bus-Personen-Nahverkehr (BPNV) betrachtet – als wesentlicher Bearbeitungsgegenstand des hier vorliegenden lokalen NVP. Darüber hinaus finden auch regionale Planungen nachrichtliche Berücksichtigung. Im Kapitel zur „Maßnahmenwirkung“ wird dargestellt, welche Konsequenzen sich in der Nachfrage und in monetärer Hinsicht aus der Umsetzung der in der „Angebotskonzeption“ vorgestellten Vorhaben ergeben. Die „Maßnahmenbewertung“ nimmt eine Priorisierung der Planungsvorhaben vor. Im Abschnitt „Investitionen“ sind die Vorhaben zu benennen, die zur Realisierung während des Gültigkeitszeitraums des NVP vorgeschlagen sind. Investitionsprojekte in infrastrukturelle Maßnahmen, bei denen eine Förderung von Seiten des Landes beabsichtigt ist, müssen im Nahverkehrsplan verankert sein.

§ 9 Abs. 2 PBefG ermöglicht eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen. Gleichzeitig trägt der Aufgabenträger die Verantwortung, dass gemeinwirtschaftliche Linien zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erstellt werden. Mit Bezug auf die Erfordernisse eines liberalisierten, europäischen Verkehrsmarktes sind daher Betriebsleistungen mehrerer Verkehrslinien vom Aufgabenträger zu wirtschaftlichen Einheiten zusammen zu fassen, um als „Linienbündel“ definiert in Ausschreibungen gelangen zu können.

Der Aufgabenträger hat ferner dafür Sorge zu tragen, dass kommerzielle Betreiber nicht anstreben, lediglich lukrative Linien zu betreiben und der Öffentlichen Hand im Gegenzug nur die Bestellung und Finanzierung stark subventionsbedürftiger Linien verbleibt.

Mit der Linienbündelungskonzeptionierung wird der inhaltliche Teil des NVP abgeschlossen.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Limburg-Weilburg wird ferner im Licht der bisherigen Erfahrungen mit dem Betrieb der Linienbündel und den allgemeinen Rahmenbedingungen (Energiepreise, Einwohner- und Wirtschaftsentwicklung, Finanzierung, Neustrukturierung der Zuständigkeiten usw.) neu bewertet. Der hier vorliegende NVP als Rahmenplan liefert dafür die planerischen Grundlagen.

Die Inhalte der Nahverkehrspläne werden bei der Erteilung von Liniengenehmigungen nach PBefG durch das jeweilige Regierungspräsidium als Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Sie sind Abwägungsbelang bei der Bauleitplanung und Grundlage für Mittelvergaben durch das Land Hessen.

## 2 Beteiligte und Vorgehensweise

Vom Aufgabenträger für den lokalen ÖPNV, dem Kreis Limburg-Weilburg, sind die zu verantwortenden Aufgabenbereiche an die Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weilburg mbH (VLDW) übertragen worden. Die VLDW ist hervorgegangen aus der Fusion der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft (LNG) Limburg-Weilburg mbH mit Sitz in Weilburg als zuständiger LNO für den Kreis Limburg-Weilburg sowie dem Verkehrsverbund Lahn-Dill (VLD) mit Sitz in Wetzlar als LNO für den benachbarten Lahn-Dill-Kreis.

Die Erstellung des hier vorliegenden NVP wurde durch regelmäßige Erörterungen zwischen dem Planungsbüro IGDB und der VLDW vorbereitet und kontinuierlich abgestimmt.

Die Einbeziehung aller zu integrierenden Gremien wurde durch die Einrichtung eines Koordinierungskreises gewährleistet. Der Kreis der Beteiligten reichte von der Aufgabenträgerseite (RMV, Vertreter des Kreises, VLDW als zuständige LNO) über die Fachbehörden (RP Gießen, HLSV, Hessen Mobil), die benachbarten Aufgabenträger (Verkehrsverbände, benachbarte LNO, benachbarte Gebietskörperschaften), die kreisangehörigen Städte und Gemeinden, die im Kreis beauftragten Verkehrsunternehmen, Fachvertretungen wie den Landesverband Hessischer Omnibusunternehmen und die Industrie- und Handelskammer Limburg. Gleichfalls wurden Vertreter verschiedener Interessensvereinigungen und fachkundige Nutzer des öffentlichen Verkehrs einbezogen.

Eine grafische Darstellung des Beteiligungsverfahrens zur Erstellung dieses NVP liefert → **Anlage I-1**.

Die Mitglieder der Gremien sind im Einzelnen in → **Anlage I-2** aufgeführt.

Der zusammengefasste Inhalt eingegangener Stellungnahmen von Mitgliedern der begleitenden Gremien sowie deren weitere Berücksichtigung für den Entwurf des NVP sind in → **Anlage I-3** aufgelistet.

### 3 Verkehrliche Rahmenbedingungen

Im Hinblick auf die Konsequenzen der künftigen Bevölkerungsentwicklung sowie den Standortwettbewerb der Regionen untereinander wird eine langfristig orientierte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes als wesentlicher Teil der öffentlichen Infrastruktur in den kommenden Jahren deutlich an Bedeutung hinzugewinnen.

Als Aufgabenträger für den regionalen Schienenverkehr ist der RMV für die Entwicklung des Schienennetzes und die Ausschreibung von Fahrleistungen auf der Schiene zuständig. Die lokalen Busverkehre, für die die VLDW die Aufgabenträgerschaft übernommen hat, bieten Verknüpfungen mit dem Schienenverkehr (vorrangig an den Bahnhöfen in Limburg und Weilburg) und übernehmen die Verteilung der Fahrgäste in der Fläche. Daher werden in diesem lokalen Nahverkehrsplan auch übergeordnete Vorhaben nachrichtlich berücksichtigt.

#### 3.1 Schienenverkehr

Die wesentlichen SPNV-Achsen im Kreis Limburg-Weilburg stellen zwei Relationen dar:

- „Taunusstrecke“ – R20: Limburg – Brechen – Bad Camberg – (Niedernhausen – Hofheim am Taunus – Frankfurt-Höchst – Frankfurt Hauptbahnhof)
- „Lahntalbahn“ – R25: (Koblenz – Bad Ems) – Limburg – Runkel – Villmar – Weilburg – Löhnberg – (Wetzlar – Gießen)

Von der „Taunusstrecke“ zweigt in Niedernhausen die „Ländchesbahn“ – R21 – ab, die eine Verbindung in die Landeshauptstadt Wiesbaden herstellt.

Limburg ist zudem Ausgangspunkt für zwei Regionalbahnstrecken in den benachbarten rheinland-pfälzischen Westerwaldkreis:

- „Oberwesterwaldbahn“ – R28: Limburg – Elz – Hadamar – DOR-Frickhofen – (Westerburg – Altenkirchen – Au/Sieg)
- „Untewesterwaldbahn“ – R29: Limburg – (Montabaur – Siershahn)

Die Weiterentwicklung des SPNV ist Gegenstand des Regionalen NVP des RMV.

## 3.2 Busverkehr

Der Busverkehr im Kreis Limburg-Weilburg wird durch ein Gefüge regionaler und lokaler Buslinien gebildet. Stadtverkehre finden sich in der Kreisstadt Limburg a. d. Lahn, in Weilburg sowie in Bad Camberg.

Die regionalen Buslinien befinden sich in Aufgabenträgerschaft des RMV.

Da die regionalen Buslinien eng mit den lokalen Linien verwoben sind, finden sie in diesem Plan gleichrangige Betrachtung. Im Kreis Limburg-Weilburg ist ein über die Jahre beständiges Liniennetz fortgeschrieben worden, das sich in seiner Erschließungsfunktion bewährt hat. Aufgrund des überwiegend ländlich geprägten Raumes und einer starken Ausrichtung auf die Hauptnutzergruppe des Busverkehrs, dem Ausbildungsverkehr, zeigen sich Disparitäten hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeiten und der Betriebszeiträume. Auf der überwiegenden Zahl der Linien endet im Status quo an Samstagen der Betrieb am späten Mittag. An Sonn- und Feiertagen wird gar nicht gefahren. Somit verfügen nur Städte und Gemeinden mit einem Anschluss an die Schiene über eine kontinuierliche ÖPNV-Anbindung.

Das wesentliche Planungsvorhaben in dieser NVP-Fortschreibung ist daher von der Überlegung getragen worden, ein Angebot (Hauptliniennetz Bus) zu entwickeln, das alle Städte und Gemeinden im Kreis auch abseits der Schiene über alle Tage der Woche mit einer Mindestfahrtenzahl versorgt und so in Ergänzung zu den Zugstrecken als Alternative zum Individualverkehr wahrgenommen werden kann.

Dem gegenüber stehen Restriktionen, die aufgrund der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere der steigenden Kosten für die Erbringung der Verkehrsleistungen und der eingeschränkten Bereitschaft des Bundes und Landes, das wachsende Defizit weiter zu tragen, berücksichtigt werden mussten. Insofern konnte Wünschen nach Verdichtung des Fahrtenangebots und Ausdehnung von Betriebszeiten nicht in jedem Falle Folge geleistet werden.

In diesem Zusammenhang steht die Planung, im östlichen Kreisgebiet (Bereich Weilburg / Weinbach / Weilmünster) eine bedarfsorientierte Bedienungsform – Anruf-Sammel-Taxi – einzuführen. Mit dem Anruf-Sammel-Taxi soll in einem nachfrageschwachen Korridor ein adäquates Mobilitätsangebot zu gegenüber dem Linienbusverkehr ökonomischeren Konditionen sichergestellt werden.

Der Ausbildungsverkehr als mit Abstand größter Nachfragefaktor wird nahezu unverändert fortgeschrieben.

Die erfolgreichen Stadtbuslinien in Weilburg und Bad Camberg werden ebenfalls unverändert fortgeführt. Der Stadtlinienverkehr in Limburg a. d. Lahn befindet sich derzeit in Überplanung. Dessen Neukonzeptionierung sollte bis zur Beschlussfassung über die NVP-Fortschreibung beschlossen sein.

## 4 Beschlussfassung

Das formelle Beteiligungsverfahren gemäß § 14 Abs. 7 HÖPNVG zum Entwurf des NVP wurde am 03.06.2013 eingeleitet. Die Anhörungsberechtigten hatten bis zum 15.09.2013 Gelegenheit, Stellungnahmen abzugeben. Darüber hinaus lag der NVP-Entwurf vom 03.06. bis 15.07.2013 zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Der Entwurf wurde zudem nachträglich im Ausschuss für Raumordnung und Verkehr vom 24.02.2014 behandelt.

Die Dokumentation der Stellungnahmen aus der förmlichen Anhörung in Verbindung mit den jeweiligen Empfehlungen zu deren weiteren Berücksichtigung im NVP findet sich in → **Anlage I-4**.

Am 11. April 2014 wurde der Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg, Fortschreibung 2014, vom Kreistag beschlossen.

Der Nahverkehrsplan besitzt somit Gültigkeit über 5 Jahre, soweit nicht eine frühere Fortschreibung oder eine längere Laufzeit beschlossen wird.

## II Bestandsaufnahme

### 1 Räumliche Struktur und Verkehrsinfrastruktur

Die siedlungs- und wirtschaftsstrukturellen Daten bilden eine wesentliche Einflussgröße für das Verkehrsaufkommen in einem Gebiet. Gemeinsam mit dem Verkehrsangebot und den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung im Untersuchungsraum bestimmen sie die Verkehrsnachfrage. Nachfolgend sind wesentliche Daten zur Siedlungs-, Wirtschafts- und Verkehrsstruktur zusammengestellt.

#### 1.1 Lage im Raum

Das Plangebiet stellt der mittelhessische Kreis Limburg-Weilburg im Regierungsbezirk Gießen dar. Dieser umfasst eine Fläche von ca. 738 km<sup>2</sup> und 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)
- sowie im Nordwesten an den Westerwaldkreis (Rheinland-Pfalz)

Einen Überblick über die räumliche Lage des Kreises liefert → **Anlage II-1**.

#### 1.2 Verwaltungsmäßige und raumstrukturelle Gliederung

Die Zentralörtliche Gliederung, Zuordnung zu Strukturräumen und Entwicklungsachsen sind in → **Anlage II-2** dargestellt. Die politische Gliederung mit einer Übersicht der Einwohnerzahlen auf Ortsteilebene findet sich in → **Anlage II-3**.

## 1.2.1 Politische Gliederung

Der Kreis Limburg-Weilburg wird von 5 Städten und 14 Gemeinden gebildet. Eine Zusammenstellung der Kommunen liefert folgende **Tabelle II-1**.

Name	Stadt / Gemeinde	Gemeindekennziffer
Beselich	Gemeinde	06533001
Brechen	Gemeinde	06533002
Bad Camberg	Stadt	06533003
Dornburg	Gemeinde	06533004
Elbtal	Gemeinde	06533005
Elz (Westerwald)	Gemeinde	06533006
Hadamar	Stadt	06533007
Hünfelden	Gemeinde	06533008
Limburg a.d. Lahn	Kreisstadt	06533009
Löhnberg	Gemeinde	06533010
Mengerskirchen, Marktflecken	Gemeinde	06533011
Merenberg, Marktflecken	Gemeinde	06533012
Runkel	Stadt	06533013
Selters (Taunus)	Gemeinde	06533014
Villmar, Marktflecken	Gemeinde	06533015
Waldbrunn (Westerwald)	Gemeinde	06533016
Weilburg	Stadt	06533017
Weilmünster, Marktflecken	Gemeinde	06533018
Weinbach	Gemeinde	06533019

Tabelle II-1: Städte und Gemeinden im Kreis Limburg-Weilburg; 2013

## 1.2.2 Zentrale Orte

Die Raumplanung in Deutschland orientiert sich am System der zentralen Orte, das zwischen Ober-, Mittel- und Grund- (Unter-/Klein-) zentren unterscheidet. An deren Standorten werden in abgestufter Form zentrale Einrichtungen der wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Daseinsvorsorge vorgehalten.

Die zentralörtlichen Funktionen von Ober-, Mittel- und Grundzentren sind im Kreisgebiet folgenden Städten zugeordnet:

- **Oberzentrum**  
*keines auf Kreisgebiet*
- **Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums**  
*Limburg gemeinsam mit Diez (Rhein-Lahn-Kreis, Rheinland-Pfalz) in Funktionserganzung*
- **Mittelzentrum**  
*Weilburg*

- **Grundzentren mit Teilfunktion eines Mittelzentrums**  
Bad Camberg und Hadamar
- **Grundzentrum (Unter-/Kleinzentrum)**  
Beselich, Brechen, Dornburg, Elbtal, Elz (Westerwald), Hünfelden, Löhnberg, Mengerskirchen, Merenberg, Runkel, Selters (Taunus), Villmar Waldbrunn (Westerwald), Weinbach und Weilmünster

Eine Differenzierung der Grundzentren nach Unter- oder Kleinzentrum wird im gegenwärtigen Regionalplan Mittelhessen nicht mehr vorgenommen.

### 1.2.3 Strukturräume

Der Kreis Limburg-Weilburg gliedert sich in zwei Strukturräume: Die Städte bzw. Gemeinden Bad Camberg, Brechen, Elz, Limburg und Selters (Taunus) werden als Ordnungsräume typisiert. Die übrigen Gebiete sind als ländlicher Raum eingestuft.

### 1.2.4 Entwicklungsachsen

Die räumliche Entwicklung folgt im Sinne der regionalen Raumordnung den Entwicklungsachsen. Alle Entwicklungsachsen in Mittelhessen verlaufen entlang der Schienenstrecken.

Großräumige Fernverbindungsachsen sollen den Leistungsaustausch zwischen Verdichtungsräumen im nationalen und internationalen Maßstab und Oberzentren des Landes und der Nachbarländer unter Einbindung der Mittelzentren sichern. Den Kreis Limburg-Weilburg durchziehen folgende großräumige Fernverbindungsachsen:

- (Frankfurt) – Limburg – (Köln)
- (Koblenz – Diez) – Limburg – Weilburg – (Wetzlar – Gießen)

Regionalachsen sollen den Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren sowie deren Anbindung an die Oberzentren und das überregionale Fernverkehrsnetz gewährleisten. Folgende Regionalachse durchquert den Kreis Limburg-Weilburg:

- Limburg – Hadamar – Dornburg – Elbtal – (Rennerod – Au/Sieg)

Zu den überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen, die vornehmlich die Verknüpfung der Oberzentren mit dem Umland insbesondere per ÖPNV gewährleisten sollen, zählen im Kreisgebiet:

- Weilburg – Weilmünster – (Grävenwiesbach – Usingen)



## 1.3 Verkehrsinfrastruktur – Teilbereich Schiene

### 1.3.1 Netzbestand

In seiner Maximalausdehnung hatte das Netz des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf dem Gebiet des Kreises Limburg-Weilburg eine Ausdehnung von ca. 168 Strecken-km (ohne Güteranschlussgleise). 53,8 km dieses früheren Netzes wurden mittlerweile für den Personenverkehr stillgelegt.

In → **Anlage II-4** ist das gegenwärtige Schienennetz des Untersuchungsraumes im Jahre 2012 wiedergegeben. Das raumordnerische System der Entwicklungsachsen basiert weitgehend auf dem vorhandenen Schienennetz (vgl. → **Kap. 1.2.4**).

Bei einer Gesamtlänge von ca. 114,2 km (Stand: 31.12.2011) weist der Kreis Limburg-Weilburg im bundesweiten Vergleich mit 6,5 Strecken-km je 10.000 Einwohner (EW) eine gegenüber dem Bundesdurchschnitt von 5,4 Strecken-Kilometer je 10.000 EW höhere spezifische Netzdichte im Eisenbahnverkehr auf. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass in den 114,2 Bestandskilometern auch die im Personenverkehr nicht mehr bediente Strecke Runkel-Kerkerbach – Dehrn mit insgesamt 3,7 km sowie die ausschließlich dem Personenfernverkehr dienende Schnellfahrstrecke

- (Köln – Troisdorf – Siegburg/Bonn – Montabaur) – Limburg Süd – (Frankfurt-Flughafen – Frankfurt Hauptbahnhof)

mit 27,6 km enthalten sind.

Zur Hupterschließung des Kreises Limburg-Weilburg im ÖPNV stehen somit im Schienenverkehr 82,9 Strecken-km zur Verfügung. Dies entspricht einem Wert von 4,7 km je 10.000 EW und liegt damit unter dem bundesweiten Durchschnitt.

Die dem öffentlichen Verkehr dienenden, durchweg normalspurigen (1.435 mm) Schienenstrecken im Kreis befinden sich ausschließlich im Besitz der DB Netz AG.

Tabelle II-2 fñhrt im Einzelnen die im Kreisgebiet bestehenden Schienenverkehrswege auf, wobei die historisch gewachsene Einteilung in „Hauptbahn“ und „Nebenbahn“ keine Rñckschlñsse auf die gegenwärtige bzw. kñnftige verkehrliche Bedeutung zulässt:

RMV-Liniennummer	DB-Kursbuchstrecke	Streckenverlauf im Kreis Limburg-Weilburg (außerhalb des Kreisgebietes) „Streckename“	Klassifizierung (Anzahl Gleise)	elektrifiziert	Nahverkehr (SPNV)	Fernverkehr (SPFV)	Güterverkehr	Anzahl Haltepunkte im Kreisgebiet
R20 R21	627	Limburg – Bad Camberg –(Niedernhausen – Frankfurt / Wiesbaden) „Taunusstrecke“	Hauptbahn (2)	ja	ja	nein	Ja	7
R25	625	(Koblenz – Diez Ost) – Limburg – Runkel – Villmar – Weilburg – Löhnberg – (Wetzlar – Gießen) „Lahntalbahn“	Hauptbahn (2/1)	nein	ja	nein	Ja	10
R28	461	Limburg (– Diez Ost) – Elz – Hadamar – Frickhofen – Wilsenroth – (Westerburg – Altenkirchen – Au/Sieg) „Oberwesterwaldbahn“	Nebenbahn (1)	nein	ja	nein	Ja	8
R29	629	Limburg (– Diez Ost) – Elz Süd – (Montabaur – Siershahn) „Unterwesterwaldbahn“	Nebenbahn (1)	nein	ja	nein	Ja	3
ICE	472	(Köln – Siegburg – Montabaur) – Limburg Süd – (Frankfurt / Wiesbaden)	Hauptbahn (2)	ja	nein	ja	nein	1

Tabelle II-2: Für den ÖPNV relevante Schieneninfrastruktur im Kreis Limburg-Weilburg; Stand: Fahrplanperiode 2013

Die Strecken Niedernhausen – Wiesbaden („Ländchesbahn“ / R21) sowie Brandobendorf – Grävenwiesbach – Bad Homburg – Frankfurt („Taunusbahn“ / R15) liegen zwar außerhalb des Untersuchungsraumes, spielen aber für den ÖPNV im Kreis Limburg-Weilburg ebenfalls eine verkehrliche Rolle.

## 1.3.2 Schienenausbauprojekte

Im 2003 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sind keine Projekte enthalten, die den Aus- oder Neubau von Schieneninfrastruktur im Kreis Limburg-Weilburg vorsehen. Der neue BVWP soll 2015 in Kraft treten, der Beginn des Beteiligungsverfahrens war für Januar 2013 vorgesehen.

In der Anhörungsfassung zum Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplans des RMV (Stand 30.01.2013) sind folgende Projektansätze enthalten:

- **Lahntalbahn, R25: Auflassung des Haltepunkts Fürfurt**  
Der Haltepunkt Fürfurt (Gemeinde Weinbach) gehört zu den SPNV-Stationen, an denen weniger als 100 Ein- und Aussteiger pro Tag zu verzeichnen sind. Wegen einer zwischenzeitlich durchgeführten Modernisierung der dortigen Infrastruktur wird von der Stilllegung des Haltepunkts Abstand genommen.
- **Oberwesterwaldbahn, R28: Beschleunigung**  
Von den auf die Lahntalbahn zulaufenden Nebenstrecken verfügt die Oberwesterwaldbahn über das größte Fahrgastpotenzial und den besten Nutzungszahlen. Die Attraktivität der Strecke ist insofern zu fördern als der Fahrplan optimiert und die Reisezeiten verkürzt werden. Gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen werden die nötigen technischen Anpassungen herausgestellt (u.a. Maßnahmen an einzelnen Bahnübergängen und die Ertüchtigung des Bahnhofs Hadamar als Kreuzungsbahnhof. Der überwiegende Teil der vorgesehenen Maßnahmen liegt auf rheinland-pfälzischem Gebiet.
- **Untewesterwaldbahn, R29: Nachfrageorientierte Betrachtung**  
Die Nachfrageorientierte Betrachtung der Bedienungsstandards hat zum Ergebnis, dass bei der Untewesterwaldbahn die Fahrgastzahlen unterhalb einer „Schienenwürdigkeit“ liegen. Der Bedienungsschwerpunkt dieser Linie liegt im rheinland-pfälzischen Westerwaldkreis. Eine Angebotsabbestellung oder -umstellung auf Busbetrieb befindet sich in Abwägung.
- **Reaktivierung des SPNV zwischen Grävenwiesbach und Weilmünster: Trassensicherung**  
Der RMV plant in diesem Bereich derzeit keine konkreten Maßnahmen. Die Trassensicherung wird als Aufgabe der Raumordnung und Bauleitplanung benannt.
- **Reaktivierung der Aartalbahn:**  
Konkret werden Reaktivierungsvorhaben dieser SPNV-Strecke nicht benannt. Im Kontext mit einer „Stadtbahn Wiesbaden“ wird darauf hingewiesen, dass diese mit der Aartalbahn verknüpft werden könnte.

Zur einer regional bedeutsamen Verknüpfung zwischen dem ICE-Bahnhof Limburg Süd und dem Regional- und Nahverkehrsknoten Limburg Bahnhof finden sich im Entwurf im Regionalen NVP des RMV keine Aussagen.

### 1.3.3 Bahnhöfe und Haltepunkte

Im Kreis Limburg-Weilburg werden im Fahrplanjahr 2013 insgesamt 25 Bahnhöfe bzw. Haltepunkte bedient.

Mit Ausnahme der Stationen

- **Elz Süd** (Gemeinde Elz)
- **Niederhadamar** (Stadt Hadamar)
- **Lindenholzhausen** (Stadt Limburg)
- **Eschhofen** (Stadt Limburg)
- **Arfurt** (Gemeinde Villmar)
- **Gräveneck** (Gemeinde Weinbach)

befinden sich in der Nähe Haltestellen des Busverkehrs, so dass räumlich gesehen Verknüpfungen möglich sind.

Die Bahnhofsinfrastruktur im Kreisgebiet wurde bislang noch keiner systematischen Erneuerung unterzogen. Die Haltepunkte befinden sich noch in unterschiedlichen Ausbauständen. Modernisiert wurden beispielsweise der Bahnhof Weilburg sowie die Bahnsteige in Arfurt, Aumenau und in Fürfurt. Zudem wurden unter Maßnahmennutzung des „Konjunkturpaketes II“ an diversen Haltepunkten einzeilige Dynamische Schriftanzeiger (DSA) installiert, die regelhaft über die Uhrzeit sowie über Zugverspätungen bzw. sonstige betriebliche Besonderheiten informieren.

Tabelle II-3 gibt einen Überblick über die SPNV-Zugangsstellen im Kreis Limburg-Weilburg.

Bahnstation	RMV-Linie	Verknüpfung mit Bus (B) / Schiene (S)	Fahrkarten- ausgabe A = Fahrkartenautomat P = personalbesetzte Fahrkartenausgabe
Brechen <b>Niederbrechen</b>	R20, R21	B	A, P
Brechen <b>Oberbrechen</b>	R20, R21	B	A, P
<b>Bad Camberg</b>	R20, R21	B	A, P
Dornburg <b>Frickhofen</b>	R28	B	A
Dornburg <b>Wilsenroth</b>	R28	B	A
<b>Elz</b>	R28	-	A
<b>Elz Süd</b>	R29	-	A
<b>Hadamar</b>	R28	B	A
Hadamar <b>Niederhadamar</b>	R28	-	A
Hadamar <b>Niederzeuzheim</b>	R28	-	A
<b>Limburg</b>	R20, R21 R25 R28, R29	B, S	A, P Mobilitätszentrale
Limburg <b>Eschhofen</b>	R20 R25	S	A
Limburg <b>Lindenholzhausen</b>	R20, R21	-	A
Limburg <b>Staffel</b>	R28, R29	B, S	A
<b>Limburg Süd</b>	ICE	B	A, P
<b>Löhnberg</b>	R25	B	A
<b>Runkel</b>	R25	B	A
Runkel <b>Arfurt (Lahn)</b>	R25	-	A
Runkel <b>Kerkerbach</b>	R25	B	A
Selters <b>Niederselters</b>	R20, R21	B	A, P*
<b>Villmar</b>	R25	B	A
Villmar <b>Aumenau</b>	RB 25	B	A
<b>Weilburg</b>	R25	B	A, Mobilitätszentrale
Weinbach <b>Füfurt</b>	R25	B	A
Weinbach <b>Gräveneck</b>	R25	-	A

\*) Verkaufsstelle in einem Fachgeschäft für Bücher und Papierwaren in ca. 500 m Entfernung zur Bahnstation

Tabelle II-3: Bahnhöfe und Haltepunkte des Schienenverkehrs im Kreis Limburg-Weilburg: Verknüpfungen Schiene/Bus und Fahrkartenverkauf; Stand: Fahrplanperiode 2013

## 1.4 Verkehrsinfrastruktur – Teilbereich Straße

Die Straßen- und Schieneninfrastruktur bildet die Grundlage für alle Planungen des öffentlichen Verkehrs. Das klassifizierte Straßennetz ist in → **Anlage II-5** dargestellt.

### 1.4.1 Straßennetz im Bestand

Der Kreis Limburg-Weilburg wird durch eine Vielzahl an Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen erschlossen. Die wichtigsten Straßenverbindungen sind mit ihren Relationen:

#### Autobahnen

- A 3: (Niederlande – westliches Ruhrgebiet) – Köln – Limburg – Frankfurt-Flughafen – Frankfurt Süd – (Würzburg – Regensburg – Passau)

#### Bundesstraßen

- B 8: (Königstein) – Bad Camberg – Brechen – Limburg – Elz – (Hundsangen)
- B 49: (Koblenz) – Limburg – Beselich – Weilburg – (Wetzlar)
- B 54: (Hahnstätten) – Limburg – Elbtal – (Rennerod)
- B 417: (Diez) – Limburg – Hünfelden – (Hünstetten) „Hühnerstraße“
- B 456: Weilburg – Weilmünster – (Grävenwiesbach)

#### Landesstraßen (Auswahl)

- L 3020: Limburg – Runkel – Weilburg – Löhnberg – (Leun)
- L 3022: WAL-Hausen – Beselich – Runkel – Brechen – Hünfelden
- L 3025: Weilburg – Weilmünster – (Weilrod)
- L 3030: HÜN-Dauborn – Bad Camberg – (Weilrod)
- L 3046: Dornburg – WAL-Fussingen – Mengerskirchen – (Haiern)
- L 3054: WLM-Laubuseschbach – Kraftsolms
- L 3063: RUN-Dehrn – Runkel – Villmar – Wolfenhausen – (Usingen)
- L 3278: Dornburg – HAD-Niederzeuzheim – HAD-Steinbach – Waldbrunn
- L 3281: Löhnberg – Mengerskirchen

#### Kreisstraßen (Auswahl)

- K 449: WAL-Fussingen – BES-Heckholzhausen – BES-Schupbach
- K 464: Runkel – VIL-Seelbach
- K 468: VIL-Aumenau – SEL-Münster

Die Verkehrsmenge ist in → **Anlage II-6** dargestellt. Die höchste Verkehrsbelastung im Kreis Limburg-Weilburg wird auf der A 3 zwischen den Anschlussstellen Limburg-Süd und Limburg-Nord mit einer DTV (durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke) von rund 92.000 Kfz pro Tag gemessen. Auch der übrige Teil der A 3 weist mit rund 85.000 Kfz pro Tag eine hohe Belastung auf.

Hohe Belastungen im Netz der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen existieren im gesamten Bereich der B 49 mit einer DTV von rd. 48.000 Kfz pro Tag (Anschlussstelle „Limburg-Nord“ – Anschlussstelle „Ahlbach“) und im weiteren Verlauf zwischen 20.000 und 25.000 Kfz pro Tag. Die B 8 und die B 54 erreichen am Rand von Limburg DTV-Spitzenwerte von etwa 30.000 Kfz, während die B 417 und die B 456 in der Regel unter der DTV von 10.000 Kfz bleiben.

## 1.4.2 Straßennetz (Planungen)

**A) Gemäß Regionalplan Mittelhessen 2010 gelten folgende Neu- und Ausbauplanungen als regionalplanerisch abgestimmt:**

### Autobahnen

- A 3: neue Lahnbrücke Limburg mit Ausbau auf acht Spuren
- A 3: Verlegung der Tank- und Rastanlage „Limburg-West“

### Bundesstraßen

- B 8: Ortsumfahrung Bad Camberg: Erbach – Bad Camberg – Würges
- B 8 / L 3022: Beseitigung eines Bahnübergangs bei Niederbrechen mit Teilverlegung der L 3022 (Gemeinde Brechen)
- B 49: vierspuriger Ausbau

### Landesstraßen

- L 3054: Teilortsumfahrung Weilmünster

**B) Darüber hinaus werden im Regionalplan Mittelhessen 2010 folgende Neu- und Ausbauplanungen aufgeführt, für deren weitere Konkretisierung eine landesplanerische Abstimmung erforderlich ist:**

### Bundesstraßen

- B 8: Ortsumfahrung Niederbrechen (Gemeinde Brechen)
- B 8: Ortsumfahrung Elz
- B 54: Ortsumfahrung Oberzeuzheim (Stadt Hadamar)
- B 54: Ortsumfahrung Langendernbach (Gemeinde Dornburg)

## Landesstraßen

- L 1551: Teilortsumfahrung Langendernbach (Gemeinde Dornburg)
- L 3022: Ortsumfahrung Niederbrechen (Gemeinde Brechen)
- L 3022: Teilortsumfahrung Ellar (Gemeinde Waldbrunn)
- L 3022: Ortsumfahrung Steinbach (Stadt Hadamar)
- L 3278: Ortsumfahrung Niederzeuzheim (Stadt Hadamar)
- L 3281: Ortsumfahrung Winkels (Gemeinde Mengerskirchen)

Im Zeitraum zwischen 1995 bis 2005 haben sich die auf Basis der DTV errechneten Kfz-Jahresfahrleistungen in Hessen wie folgt verändert:

Mittlere DTV-Werte Hessen 2005	Fahrzeuge	Veränderung	Personenverkehr	Veränderung	Güterverkehr	Veränderung
Autobahnen	62.075	+ 9,7%	51.511	+ 5,8%	10.564	+ 33,9%
Bundesstraßen	10.720	+ 2,0%	9.532	+ 0,2%	1.188	+ 19,8%
Landesstraßen	3.424	+ 6,1%	3.189	+ 5,8%	235	+ 10,3%
Kreisstraßen	1.718	- 1,8%	1.608	- 2,0%	110	+ 6,8%

Tabelle II-4: DTV-Werte im Jahr 2005 in Hessen und Veränderung gegenüber 1995 (Quelle: Bundesamt für Straßenwesen, 2011)

Mit durchschnittlich über 62.000 Kfz je 24 Stunden im Autobahnnetz hat Hessen die höchste Verkehrsbelastung aller Flächenländer in der Bundesrepublik Deutschland.

Kfz-Jahresfahrleistung Hessen	Straßenverkehrszählung 1995 [Mrd. KFZ-km]	Straßenverkehrszählung 2005 [Mrd. KFZ-km]	Veränderung
Autobahnen	19,75	21,72	+ 10,0 %
Bundesstraßen	9,82	9,98	+ 1,6 %
Landesstraßen	6,60	7,05	+ 8,6 %
Kreisstraßen	2,41	2,18	- 9,4 %

Tabelle II-5: Veränderung der Kfz-Jahresfahrleistungen in Hessen zw. 1995 und 2005 (Quelle: Bundesamt für Straßenwesen, 2011)

Aktuellere Fahrleistungswerte liegen derzeit nicht vor.

KFZ-Bestände Hessen	31.12.2000	31.12.2005	31.12.2010	Veränderung 2000 zu 2010
KFZ insgesamt	4.095.245	4.270.675	3.960.701	- 3,3 %
Pkw (inkl. Kombi)	3.445.204	3.609.110	3.325.303	- 3,5 %
Lkw	184.140	182.995	169.318	- 8,0 %

Tabelle II-6: Veränderung der KFZ-Bestände in Hessen zw. 2000 und 2010 (Quelle: Statistisches Landesamt Hessen, 2011; Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2011)



Motorisierungsgrad Hessen	2000 Hessen	2005 Hessen	2010 Hessen	2005 Bund	2010 Bund
KFZ pro 1000 Einwohner	677	701	669	666	510

Tabelle II-7: Veränderung des Motorisierungsgrades in Hessen zw. 2000 und 2010 (Quelle: Statistisches Landesamt Hessen, 2011; Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2011)

### 1.4.3 Bushaltestellen

Der Zugang zum Verkehrsmittel Bus erfolgt über die Bushaltestellen entlang des Straßennetzes. Die Zahl der Haltestellen bzw. Abfahrtspositionen je Stadt bzw. Gemeinde im Kreis Limburg-Weilburg ist nachfolgend genannt:

Stadt / Gemeinde	Anzahl der Bushaltestellen		Anzahl der Abfahrtspositionen	
	2007	2011	2007	2011
Beselich	10	14	21	24
Brechen	9	8	13	17
Bad Camberg, Stadt	41	42	43	70
Dornburg	18	19	29	34
Elbtal	7	7	13	13
Elz (Westerwald)	11	10	24	20
Hadamar, Stadt	26	27	54	54
Hünfelden	21	22	34	36
Limburg, Kreisstadt	91	91	160	167
Löhnberg	11	15	20	28
Mengerskirchen	12	20	30	34
Merenberg	10	10	18	18
Runkel, Stadt	28	32	50	54
Selters (Taunus)	20	19	31	31
Villmar	25	28	55	41
Waldbrunn (Westerwald)	14	14	25	23
Weilburg, Stadt	67	64	116	116
Weilmünster	29	31	62	56
Weinbach	16	20	27	33
<b>Kreis Limburg-Weilburg gesamt</b>	<b>466</b>	<b>493</b>	<b>825</b>	<b>896</b>

Tabelle II-8: Anzahl der Haltestellen und Abfahrtspositionen je Stadt / Gemeinde im Kreis Limburg-Weilburg, Stand Juli 2011 (Quelle: Daten der LNG Limburg-Weilburg, 07/2011)

Die Haltestellen der freigestellten Schüler- und Berufsverkehre sowie Sonderverkehre sind an dieser Stelle nicht berücksichtigt.

## 1.5 Ausgewählte Strukturdaten

### 1.5.1 Bevölkerung – Stand und Entwicklung

Der Kreis Limburg-Weilburg zählt auf einer Gesamtfläche von ca. 738 km<sup>2</sup> 172.210 Einwohner mit Hauptwohnsitz (Stand: 31.12.2011). Daraus resultiert eine Einwohnerdichte von 233 Personen/km<sup>2</sup>, die damit geringfügig höher als der Durchschnitt von 229 Personen/km<sup>2</sup> im Bundesgebiet ist.

Im Zeitraum von fünfzehn Jahren zwischen 1996 und 2011 ist die Einwohnerzahl um 0,4 % gestiegen. Zwischen 1996 und 2006 war in den meisten Kommunen ein Zuwachs zu verzeichnen. In den vergangenen fünf Jahren konnten 8 Kommunen einen Einwohnerzuwachs verzeichnen, in 11 nahm hingegen die Einwohnerzahl ab.

Kommune	Einwohner mit Hauptwohnsitz	Einwohner mit Hauptwohnsitz	Einwohner mit Hauptwohnsitz	Einwohner-Veränderung relativ	Einwohner-Veränderung relativ
	31.12.1996	30.06.2006	31.12.2011	1996 bis 2006	2006 bis 2011
Beselich	5.342	5.693	5.748	+ 6,6 %	+ 1,0 %
Brechen	6.546	6.690	6.794	+ 2,2 %	+ 1,6 %
Bad Camberg, Stadt	13.701	14.353	14.015	+ 4,8 %	- 2,4 %
Dornburg	8.560	8.647	8.741	+ 1,0 %	+ 1,1 %
Elbtal	2.581	2.509	2.434	- 2,8 %	- 3,0 %
Elz (Westerwald)	7.449	7.980	8.213	+ 7,1 %	+ 2,9 %
Hadamar, Stadt	12.581	12.396	12.729	- 1,5 %	+ 2,7 %
Hünfelden	9.983	10.139	9.776	+ 1,6 %	- 3,7 %
Limburg, Kreisstadt	33.005	34.542	32.366	+ 4,7 %	- 6,3 %
Löhnberg	4.480	4.457	4.297	- 0,5 %	- 3,6 %
Mengerskirchen	5.964	6.005	6.034	+ 0,7 %	+ 0,5 %
Merenberg	3.249	3.462	3.478	+ 6,5 %	+ 0,5 %
Runkel, Stadt	9.447	9.979	9.698	+ 5,6 %	- 2,9 %
Selters (Taunus)	7.943	8.341	7.928	+ 5,0 %	- 4,8 %
Villmar	7.169	7.330	6.949	+ 2,2 %	- 5,5 %
Waldbrunn (Westerwald)	6.099	6.059	6.468	- 0,7 %	+ 6,3 %
Weilburg, Stadt	13.465	13.467	12.923	+ 0,0 %	- 4,0 %
Weilmünster	9.226	9.459	9.078	+ 2,5 %	- 4,2 %
Weinbach	4.751	4.848	4.541	+ 2,0 %	- 6,8 %
<b>Kreis Limburg-Weilburg gesamt</b>	<b>171.541</b>	<b>176.356</b>	<b>172.210</b>	<b>+ 2,8 %</b>	<b>- 2,4 %</b>

Tabelle II-9: Stand und Entwicklung der Einwohner (mit Hauptwohnsitz) im Kreis Limburg-Weilburg, Stand Mai 2012 (Quelle: Abfrage bei den Einwohnermeldeämtern der Städte und Gemeinden; Kreisstatistiken und Veröffentlichung des Statistischen Landesamts, eigene Berechnungen)

Die Einwohnerverteilung auf Ortsteilebene in kartographischer Darstellung findet sich im Anhang als → **Anlage II-3**. Per 31.12.2011 leben 13.088 Nichtdeutsche im gesamten Kreis Limburg-Weilburg, was einem prozentualen Ausländeranteil von 7,6 % entspricht.

## 1.5.2 Tourismus

Die Anzahl der Übernachtungen je Kommune im Jahr 2011 ist im Anhang tabellarisch dargestellt. → **Anlage II-7**

Auf die drei Städte Bad Camberg, Limburg und Weilburg entfallen zusammen drei Viertel aller Übernachtungen. Da diese Städte zugleich wichtige zentralörtliche Funktionen im Kreis Limburg-Weilburg ausfüllen, besteht diesbezüglich prinzipiell eine Kohärenz zwischen der Weiterentwicklung des bestehenden ÖPNV und den Belangen des Freizeitverkehrs. In allen drei oben genannten Städten wird ein Stadtverkehr betrieben.

### 1.5.3 PKW-Dichte

Die Ausstattung der Bevölkerung mit Personenkraftwagen liegt über dem Bundesdurchschnitt: Auf 1.000 Einwohner kommen zum Ende des Jahres 2011 im Kreis Limburg-Weilburg 571 PKW (**Tabelle II-10**). Der Durchschnittswert im Bundesgebiet betrug dagegen 503 PKW pro 1.000 Einwohner.

Stadt / Gemeinde	Einwohner	PKW	PKW je 1.000 EW
Beselich	5.748	3.198	556
Brechen	6.794	3.659	539
Bad Camberg, Stadt	14.015	8.316	594
Dornburg	8.741	4.803	549
Elbtal	2.434	1.384	569
Elz (Westerwald)	8.213	4.340	528
Hadamar, Stadt	12.729	6.254	491
Hünfelden	9.776	5.940	608
Limburg, Kreisstadt	32.366	18.949	585
Löhnberg	4.297	2.464	573
Mengerskirchen	6.034	3.238	537
Merenberg	3.478	2.080	598
Runkel, Stadt	9.698	5.582	576
Selters (Taunus)	7.928	4.654	587
Villmar	6.949	4.198	604
Waldbrunn (Westerwald)	6.468	3.358	519
Weilburg, Stadt	12.923	7.667	593
Weilmünster	9.078	5.384	593
Weinbach	4.541	2.875	633
<b>Kreis Limburg-Weilburg gesamt</b>	<b>172.210</b>	<b>98.343</b>	<b>571</b>

Tabelle II-10: Anzahl der zugelassenen PKW und PKW-Dichte (PKW je 1.000 Einwohner) in den Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg; Stand: 31.12.2011 (Quelle PKW: Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg, 05/2012)

## 1.5.4 Beschäftigte und Pendlerströme

Im Kreis Limburg-Weilburg waren zum 30.06.2011 44.715 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze registriert. Mit 19.451 Arbeitsplätzen entfallen dabei mehr als 43 % auf die Stadt Limburg an der Lahn.

In → **Anlage II-08** werden die Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ein- und Auspendlern tabellarisch wiedergegeben.

**Tabelle II-11** stellt den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SvB) die Anzahl der Ein- und Auspendler gegenüber. Generell finden sich in den Pendlerstatistiken erhebungsbedingt jedoch keine Angaben über die sonstigen Beschäftigten (z.B. Beamte, Selbstständige). Es kann jedoch plausibel angenommen werden, dass die wesentlichen Strukturen der Pendlerbeziehungen auch für diese Berufsgruppen gelten.

Stadt / Gemeinde	Einpendler	Auspendler	SvB Arbeitsort	SVB Wohnort
06533001 Beselich	573	1.692	770	1.889
06533002 Brechen	502	2.038	707	2.243
06533003 Bad Camberg, Stadt	2.276	3.951	3.342	5.017
06533004 Dornburg	790	2.098	1.415	2.799
06533005 Elbtal	114	710	171	767
06533006 Elz (Westerwald)	1504	2.104	1.907	2.507
06533007 Hadamar, Stadt	1.743	3.192	2.450	3.899
06533008 Hünfelden	512	3.004	905	3.397
06533009 Limburg, Kreisstadt	16.063	6.410	795	10.818
06533010 Löhnberg	590	1.212	795	1.417
06533011 Mengerskirchen	649	1.593	1.023	1.967
06533012 Merenberg	619	1.094	780	1.255
06533013 Runkel, Stadt	973	2.795	1.398	3.220
06533014 Selters (Taunus)	348	2.283	543	2.478
06533015 Villmar	421	2.031	751	2.361
06533016 Waldbrunn (Westerwald)	385	1.763	625	2.003
06533017 Weilburg, Stadt	4.017	2.620	5.475	4.078
06533018 Weilmünster	1.312	2.257	2.288	3.233
06533019 Weinbach	219	1.508	359	1.648
<b>06533 Kreis Limburg-Weilburg</b>	<b>33.610</b>	<b>44.355</b>	<b>28.499</b>	<b>56.996</b>

Tabelle II-11: Pendler nach Gemeinden im Bezirk der Arbeitsagentur Limburg-Weilburg  
Stand: 30.06.2011 (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistik-Service Südwest, 03/2012)

## 1.5.5 Öffentliche Infrastruktur

Neben der Berücksichtigung der Aussagen zur zentralörtlichen Gliederung, der Siedlungs- und Beschäftigungsstruktur sowie der Pendlerverflechtungen spielt die Lage der sozialen oder öffentlichen Einrichtungen für den öffentlichen Personennahverkehr eine wichtige Rolle. Die Erreichbarkeit solcher Einrichtungen ist für die auf den ÖPNV angewiesenen Nutzergruppen besonders bedeutsam.

Zur ÖPNV-relevanten öffentlichen Infrastruktur zählen u. a.:

- Schulen
- Krankenhäuser
- Altenwohn- und Pflegeheime
- Schwimmbäder und Badeseen
- Kreisverwaltungssitze, Rathäuser
- Bürgerhäuser / Mehrzweckhallen

Die vollständige Auflistung aller Schulen im Kreis ist im Anhang aufgeführt.  
→ **Anlage II-09**

Im Kreis Limburg-Weilburg existieren drei Krankenhäuser. Das Kreiskrankenhaus in der Stadt Limburg übernimmt dabei die Versorgung des westlichen Kreisgebietes, während die Krankenhäuser in Weilburg und Weilmünster in erster Linie das östliche Kreisgebiet (ehem. Oberlahnkreis) versorgen. Ergänzt wird das Angebot durch Fachkliniken in Hadamar und Bad Camberg.

Die räumliche Lage aller Schulen, ausgewählter Einrichtungen der öffentlichen Infrastruktur ist in → **Anlage II-10** kartographisch dargestellt.

## 1.5.6 Bauleitplanung

Die folgende **Tabelle II-12** stellt die projizierten, maximalen Erweiterungsflächen für Wohnen und Gewerbe in den einzelnen Städten und Gemeinden dar.

Stadt / Gemeinde	maximaler Bedarf Siedlungsfläche 2010 [ha]
Beselich	20
Brechen	10
Bad Camberg, Stadt	34
Dornburg	23
Elbtal	9
Elz (Westerwald)	9
Hadamar, Stadt	34
Hünfelden	31
Limburg, Kreisstadt	69
Löhnberg	5
Mengerskirchen	28
Merenberg	12
Runkel	25
Selters (Taunus)	8
Villmar	15
Waldbrunn (Westerwald)	34
Weilburg, Stadt	29
Weilmünster	23
Weinbach	9
<b>Kreis Limburg-Weilburg gesamt</b>	<b>427</b>

Tabelle II-12: Maximaler Bedarf an Wohnsiedlungsfläche für den Zeitraum 1993 bis 2010 sowie maximal zur Verfügung stehende Flächen für die gewerbliche Nutzung einschließlich der Reserven in Bebauungsplänen (Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010, S.52 ff.)

Um die aktuellen und konkreten Planungen der einzelnen Städte und Gemeinden zu erfassen, wurden diese um Stellungnahmen gebeten. Die folgenden Kapitel stellen im Überblick die erwarteten Entwicklungen der Wohn- und Gewerbeflächen (wenn vorhanden mit Nennung der Bauplatzanzahl) sowie deren bereits vorhandene bzw. neu einzurichtende Erschließung durch den ÖPNV in den einzelnen Gemeinden dar – bezogen auf den Planungszeitraum 2012 bis mindestens 2016.

Eine kartographische Übersicht über die Lage der neu entstehenden Wohn- und Gewerbegebiete findet sich in → **Anlage II-11**.

Baugebiete mit nur wenigen Bauplätzen sind weder in die Auflistung noch in die Karte aufgenommen.

### 1.5.6.1 Beselich

- Im Ortsteil Niedertiefenbach ist bis 2013 / 2014 die Ausweisung eines Neubaugebietes hinter der Dehrner Straße für ca. 50 Einwohner geplant.

### 1.5.6.2 Brechen

In der Gemeinde Brechen stehen keine Bauvorhaben an.

### 1.5.6.3 Bad Camberg

- Im Stadtteil Erbach befindet sich das Baugebiet „Vor'm Grenzgraben“ in der Entstehungsphase. Derzeit sind von den 100 Bauplätzen noch gut 60 frei.

Das Baugebiet wird vom vorhandenen BPNV (lokale Stadtbuslinie LM-31 und Regionalbuslinie 283) ausreichend angebunden.

### 1.5.6.4 Dornburg

- Im Süden des Ortsteils Thalheim wird das Gewerbe- und Wohngebiet „Röder-Sauerwiese“ mit 8 Bau- und 15 Gewerbebegebietsflächen erschlossen.

Thalheim wird durch die regionale Buslinie 281 angedient.

- Für das Wohngebiet „Nördlich der Lahnstraße“ im Ortsteil Wilsenroth für 85 Einwohner existiert ein rechtskräftiger Bebauungsplan, eine Erschließung ist noch nicht erfolgt.

Wilsenroth wird ebenfalls durch die Linie 281 erschlossen, zudem befindet sich dort ein Halt der Oberwesterwaldbahn.

- Für das Wohngebiet „Auf den Steinen II“ im Ortsteil Dorndorf für 100 Einwohner existiert ein rechtskräftiger Bebauungsplan, eine Erschließung ist noch nicht erfolgt.

- Für das Gewerbegebiet „Bloswiese“ im Ortsteil Dorndorf existiert ein rechtskräftiger Bebauungsplan, eine Erschließung ist noch nicht erfolgt.

- Im Ortsteil Dorndorf ist das Wohngebiet „Flurstraße“ mit 10 Bauplätzen geplant.

Dorndorf wird durch die Regionalbuslinie 281 flächenhaft bedient.



### 1.5.6.5 Elbtal

- Im Ortsteil Heuchelheim ist das Wohngebiet „Zum Schulwald“ mit 13 Ein- bis Zweifamilienhäusern geplant, eine Erschließung hat noch nicht stattgefunden.

Eine Anbindung an den BPNV lässt sich durch die regionale Buslinie LM-13 herstellen.

### 1.5.6.6 Elz (Westerwald)

- Das Baugebiet „Offheimer Bach“ zwischen Limburg und der Gemeinde Elz befindet sich derzeit in der Planung, eine Realisierung ist noch nicht absehbar.

### 1.5.6.7 Hadamar

- Im Osten der Stadt Hadamar ist das Wohngebiet „Galgenberg/Am Bruchhorn“ mit ca. 20 Bauplätzen geplant.

Eine Anbindung würde von der lokalen Linie LM-14 übernommen.

- In Niederhadamar sind im Wohngebiet „Grünborn an der Höhle“  
▪ (123 Bauplätze) noch nicht sämtliche Bauplätze bebaut.

Die ÖPNV-Anbindung wird durch die Oberwesterwaldbahn sowie die im Korridor verkehrenden Linien LM-13 und 281 gewährleistet.

- Am westlichen Ortsrand von Oberzeuzheim ist ein neues Wohngebiet vorgesehen.

Angebunden wird der Bereich von der regionalen Linie LM-13 und der lokalen Linie LM-15.

- Im Westen Richtung Hundsangen ist ein Wohngebiet mit ca. 80 bis 100 Bauplätzen geplant.

Dieses Gebiet wird derzeit nur von den Kursen der LM-11 tangiert, die die Fürst-Johann-Ludwig-Schule andienen. Ein Verkehrsangebot im Regelverkehr würde derzeit nicht zu gewährleisten sein.

### 1.5.6.8 Hünfelden

- Im Wohngebiet „In der Seit III“ im Ortsteil Neesbach befinden sich 14 Bauplätze, 5 davon sind noch frei.

Der Bereich wird von der Buslinie LM-31 erschlossen.

### 1.5.6.9 Limburg

- Die Diskussion der verkehrlichen Anbindung von Neubaugebieten im Bereich der Kreisstadt wird im Kontext der aktuellen Überplanung des Stadtliniennverkehrs erfolgen.

### 1.5.6.10 Löhnberg

- Im Baugebiet „Käuzerein“ im Ortsteil Niedershausen sind von den 32 Bauplätzen noch 24 frei.

Vom ÖPNV wird dieser Bereich mittels der Linie LM-68 bedient.

### 1.5.6.11 Mengerskirchen

- Das Wohngebiet „Hainchen“ im Ortsteil Dillhausen verfügt über 13 Bauplätze, wovon 8 noch frei sind.

Eine ÖPNV-Bedienung erfolgt durch die lokale Linie LM-68.

- Das Wohngebiet „Kohlwäldchen“ umfasst 15 Bauplätze, wovon 4 noch frei sind. Es befindet sich in Mengerskirchen selbst.
- Die Planung des Wohngebiets „Hasenmorgen“ im Ortsteil Waldernbach mit 18 Bauplätzen ist abgeschlossen. Die Erschließung des ersten Abschnitts ist erfolgt, 11 Bauplätze sind noch frei.

Eine ÖPNV-Anbindung der beiden letztgenannten Bereiche wird durch die Linien LM-12, LM-46 und LM-64 gewährleistet.

### 1.5.6.12 Merenberg

- Im Ortsteil Reichenborn ist das Wohngebiet „Links der K 454“ für rund 50 Einwohner beschlossen.
- In Merenberg selbst ist bis 2013 ein Wohngebiet für ca. 50 Einwohner geplant.

Die Anbindung an den ÖPNV gewährleisten die lokalen Buslinien LM-46 und LM-64.

### 1.5.6.13 Runkel

- Im Wohngebiet „Kappesborder Berg“ sind noch nicht alle vorgesehenen Flächen bebaut. Derzeit ist von den gut 60 Bauplätzen noch knapp die Hälfte frei.

Das Gebiet ist derzeit noch nicht vom BPNV angebunden.

- Das Wohngebiet „Oberau“ umfasst knapp 19 Bauplätze, wovon derzeit noch 7 frei sind.

Es bedindet sich im Stadtteil Ennerich und ist durch die regionalen Buslinien LM-59 und 282 ausreichend vom BPNV angebunden.

- Im Wohngebiet „Am Kapellchen (Auf dem Großweizenstück)“ sind von 8 Bauplätzen noch 5 frei.

Angesiedelt im Stadtteil Arfurt, wird es durch die Lahntalbahn, die regionale Buslinie LM-59 und die lokale LM-44 bedient.

### 1.5.6.14 Selters (Taunus)

- Das Wohngebiet „Schulweg“ im Ortsteil Eisenbach verfügt über 19 Bauplätze, wovon derzeit 7 noch nicht belegt sind.

Eisenbach wird durch die regionale Buslinie 283 angedient.

### 1.5.6.15 Villmar

- Im Ortsteil Weyer ist das Wohngebiet „Heintgesfeld II“ für ca. 200 Einwohner erschlossen.

Eine Bedienung durch den BPNV erfolgt durch die lokalen Linien LM-15, LM-44 und LM-56.

- Die Gewerbegebiete am „Brotweg“ sind fertig erschlossen.

Die für diesen Bereich nächstgelegene Haltestelle „Villmar Friedhof“, angedient durch die Linien LM-44 und 282, befindet sich in nicht mehr fußläufiger Entfernung. Um eine bessere Erschließung der Gebiete zu gewährleisten, könnte am nahegelegenen Kreisel in der Weilburger Straße eine zusätzliche Haltestelle eingefügt werden.

### 1.5.6.16 Waldbrunn (Westerwald)

- Im Wohngebiet „Hinter dem Dorf“ sind von 30 Bauplätzen noch 24 frei.
- Im Wohngebiet „Auf der Bütz“ sind von 22 Bauplätzen noch 6 frei.

- Im Ortsteil Lahr ist das Wohngebiet „Breitwiese“ ist von den 13 Bauplätzen noch ein Platz frei.

Eine ÖPNV-Anbindung und Direktverbindung in die Kreisstadt Limburg erfahren die drei genannten Bereiche durch die regionale Buslinie LM-12.

### 1.5.6.17 Weilburg

- Im Stadtteil Ahausen befindet sich das Baugebiet „Vor Gerhards Wasen“ mit 13 Bauplätzen, wovon 7 noch frei sind.
- Im Wohngebiet „Steinkaut“ sind von 11 Bauplätzen noch 9 frei.
- Im Wohngebiet „Dreimorgenstück“ in Drommershausen ist von 5 Bauplätzen noch einer frei.

Die hier genannten Gebiete werden von der lokalen Linie LM-66 erschlossen.

### 1.5.6.18 Weinbach

- Am nordöstlichen Rand des Ortsteils Grävneek befindet sich das Wohngebiet „Auf der Hohl“ mit 11 Bauplätzen, wovon 4 noch frei sind.

Eine ausreichende Anbindung an den ÖPNV ist sowohl durch den lokalen Busverkehr (LM-52 und LM-54) als durch die Nähe zum Haltepunkt der Lahntalbahn gegeben.

- Im Ortsteil Elkershausen befindet sich das Wohngebiet „Am weißen Berg“ in Planung.

Elkershausen wird durch die Linien LM-51, LM-54 und LM-55 bedient.

- Geplant ist ein neues Gewerbegebiet „Auf der Girn“ im Ortsteil Edelsberg.
- Ebenfalls im Ortsteil Edelsberg befindet sich das Wohngebiet „Über dem alten Weg“ in der Entwicklung. Die zwei Bauplätze dort sind noch frei.

Edelsberg ist über die lokalen Buslinien LM-51, LM-66 und die regionale Linie 289 ans ÖPNV-Netz angebunden.

- Im Ortsteil Fürfurt ist das Wohngebiet „Am Birkenköpfchen“ mit 12 neuen Bauplätzen zum Teil erschlossen, ein weiterer Teil in der Entwicklung.

Fürfurt ist sowohl durch die lokale Linie LM-54 als auch durch die Lahntalbahn an das Netz des ÖPNV angeschlossen.

### 1.5.6.19 Weilmünster

Im Marktflecken Weilmünster stehen keine Bauvorhaben an.

## 2 ÖPNV-Angebot

### 2.1 Einleitung

Das ÖPNV-Angebot für den Kreis Limburg-Weilburg besteht für das Fahrplanjahr 2013 (Stichtag: 09.12.2012) aus

2 Regional-Express-Linien (RE 20 und RE 25)

4 Regional-Bahn- bzw. Stadt-Express-Linien (RB 20 bzw. SE 20 einschl. RB 21, RB 25; RB 28 und RB 29) und

39 lokale und 11 kreisgrenzenüberquerende Buslinien (konzessioniert nach § 42 PBefG).

Die schematisch dargestellten Linienvläufe dieser Bahn- und Buslinien im Fahrplanjahr 2013 sind in → **Anlage II-12** abgebildet.

Ergänzt wird dieses Angebot durch freigestellte Schülerverkehre bzw. Sonderverkehre nach § 43 PBefG und FreistellungsVO. Berücksichtigt werden hier auch Fahrtenangebote zu Vorklassen und Eingangsstufen der betreffenden Schulen.

Schulort	Schulname	Schulart
Beselich	Grundschule Beselich	Grundschule
Brechen-Niederbrechen	Schule im Emsbachtal	Grundschule
Bad Camberg	Atzelschule	Grundschule
Dornburg Frickhofen	Mittelpunktschule St. Blasius	Grund-, Haupt- und Realschule
Elbtal Dorchheim	Elbtalschule	Grundschule
Elz	Erlenbachschule	Grund-, Haupt- und Realschule
Hadamar Steinbach	Grundschule Steinbach	Grundschule
Hadamar-Oberzeuzheim	Grundschule Oberzeuzheim	Grundschule
Hünfelden-Dauborn	Freiherr-vom-Stein-Schule	Gesamtschule
Limburg	Albert-Schweitzer-Schule	Förderschule
Limburg	Astrid-Lindgren-Schule	Förderschule
LIM-Lindenholzhausen	Lindenschule	Grundschule
Löhnberg	Schule auf dem Falkenflug	Grundschule
Mengerskirchen	Franz-Leuninger-Schule	Mittelpunktgrundschule
Selters (Taunus)	Mittelpunktschule Goldener Grund	Grund-, Haupt- und Realschule
Villmar	Johann-Christian-Senckenberg-Schule	Integr. Gesamtschule
Weilburg	Walderbachschule	Förderschule
Weilburg	Windhofschule	Förderschule
Weilmünster	Gesamtschule Weilmünster	Gesamtschule
Weilmünster	Grundschule Weilmünster	Grundschule

Tabelle II-13: Schulen mit freigestelltem Schülerverkehr; Stand: 04/2012 (Quelle: Kreis Limburg-Weilburg, Amt für Jugend, Schule und Familie, Fachdienst Schülerbeförderung/BAföG)

## 2.2 Schienengebundener Personenverkehr

Die schienengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel stellen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrsnetzes dar.

### 2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

In folgender **Tabelle II-14** sind von allen, das Kreisgebiet bedienenden Linien (soweit sie wenigstens einen Halt im Kreisgebiet aufweisen), die RMV-Liniennummer, der Linienverlauf sowie die Taktdichte während der verschiedenen Verkehrstagsgruppen und -zeiträume dargestellt.

Neben der DB Regio betreiben die HLB und die vectus Verkehrsgesellschaft mbH den Schienenverkehr im Kreis. vectus ist eine gemeinsame Tochtergesellschaft der Hessischen Landesbahn (HLB) und der Westerwaldbahn (WEBA).

Produkt Linien- nummer Betreiber	Linienverlauf	Taktfolge in Minuten					
		V = Verstärkerfahrten zum Taktangebot bzw. einzelne Fahrten ohne Taktangebot					
		Mo - Fr TVZ 5-21 Uhr	Mo - Fr HVZ 6-9 Uhr 15-19 Uhr	Samstag 6-16 Uhr	Samstag 16-21 Uhr	Sonntag 8-21 Uhr	Abend- verkehr 21-24 Uhr
RB/SE 20 DB Regio Hessen	Limburg – (Niedern- hausen – Frankfurt)	60 mit Lücken	60 + V	120	120	120	-
RB 20 DB Regio Hessen	Limburg – (Niedern- hausen)	V	60 + V	-	-	-	60
RB 21 vectus	Limburg – (Niedern- hausen – Wiesba- den)	V	V	120	120	120	-
RE 20 DB Regio Hessen	Limburg – (Niedern- hausen – Frankfurt)	120	60	-	-	-	-
RB 25 HLB	Limburg – Weilburg – (Wetzlar – Gießen)	60	60 + V	120	120	120	-
RE 25 DB Regio, Region Südwest	(Koblenz) – Limburg – Weilburg – (WZ – Gießen)	120	120	120	120	120	-
RB 28 vectus	Limburg – Wilsen- roth – (Westerburg – Au/Sieg)	120	60	120	-	120	-
RB 29 vectus	Limburg – Elz Süd – (Montabaur – Siershahn)	120	120 + V	120	240	120	-

Tabelle II-14: Im Kreis Limburg-Weilburg verkehrende SPNV-Linien samt Angebotsdichte; gemäß Fahrplanjahr 2013

## 2.2.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Obgleich als eigenwirtschaftliche Verkehre der DB AG nicht der lokalen Nahverkehrsplanung unterliegend, seien der Vollständigkeit halber an dieser Stelle die Linien des SPFV der DB AG mit Systemhalt im Kreis Limburg-Weilburg aufgeföhrt.

Der einzige SPFV-Systemhalt im Kreis Limburg-Weilburg, der im Sommer 2002 in Betrieb genommene ICE-Haltepunkt Limburg Süd, wurde aufgrund der Planungsgeschichte der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main nicht im Limburg selbst, sondern auf einer südlich der Lahn gelegenen Hochebene in Nähe zur Autobahn A3 errichtet. Eine fußläufige Verknüpfung zum übrigen SPNV besteht nicht.

Die Verbindung zwischen dem SPFV-Haltepunkt Limburg Süd und dem SPNV-Knoten Limburg Bahnhof wird derzeit von den Limburg-Weilburger Linien LM-59, 282 und 283 sowie der 580 (Limburg Süd – Diez – St. Goarshausen) hergestellt.

Das Zugangebot auf der Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main unterlag seit Inbetriebnahme häufigen Änderungen. Im Fahrplanjahr 2013 besteht werktags ein noch annähernder Zweistudentakt auf einer ICE-Linie.

Produkt	Linienverlauf	Taktfolge
ICE	(Dortmund –) Köln Hbf – <b>Limburg Süd</b> – Frankfurt-Flughafen – Frankfurt Hbf (– Würzburg – München)	120 min.
ICE	Köln Hbf – Montabaur – <b>Limburg Süd</b> – Wiesbaden – Mainz	Einzelfahrten

Tabelle II-15: SPFV-Linien mit Systemhalt im Kreis Limburg-Weilburg; basierend auf Fahrplanperiode 2013

## 2.3 Buslinienverkehr

Die **Tabelle II-16** gibt einen Überblick über die Streckenverläufe der im Kreis Limburg-Weilburg bestehenden Linienverkehre gem. § 42 PBefG und Linienbündelung:

Linie	Linienverlauf 2013	Linienbündel	Typ	Konzessions- ende	Konzessions- inhaber
LM-1	Stadtlinienverkehr Limburg	Stadt Limburg	lokal	31.07.2014	VM (SLM)
LM-2	Stadtlinienverkehr Limburg	Stadt Limburg	lokal	31.07.2014	VM (SLM)
LM-3	Stadtlinienverkehr Limburg	Stadt Limburg	lokal	31.07.2014	VM (SLM)
LM-4	Stadtlinienverkehr Limburg	Stadt Limburg	lokal	31.07.2014	VM (SLM)
LM-5	Stadtlinienverkehr Limburg	Stadt Limburg	lokal	31.07.2014	VM (SLM)
LM-6	Stadtlinienverkehr Limburg	Stadt Limburg	lokal	31.07.2014	VM (SLM)
LM-11	Limburg – Elz – <i>Hundsangen – Salz</i>	Westerwald 1	regional	08.12.2018	DB BvH
LM-12	Limburg – WAL-Fussingen – Mengerskirchen	Westerwald 2	regional	08.12.2018	DB BvH
LM-13	Limburg – Elz – Hadamar – WAL-Fussingen	Westerwald 1	regional	08.12.2018	DB BvH
LM-14	Hadamar – HAD-Steinbach – WAL-Lahr	Westerwald 2	regional	08.12.2018	DB BvH
LM-15	Limburg – Hadamar – Elbtal – <i>Rennerod</i>	LLW B49	lokal	08.12.2018	Veolia- Transdev
LM-19	Limburg – WAL-Ellar – <i>Rennerod</i>	Westerwald 2	regional	08.12.2018	DB BvH
LM-31	Bad Camberg – CAM-Erbach	Stadtb. B. Camb.	lokal	08.12.2018	DB ORN
LM-32	Bad Camberg – CAM-Würges	Stadtb. B. Camb.	lokal	08.12.2018	DB ORN
LM-33	Limburg – Hünfelden	LLW Süd	regional	10.12.2016	DB BvH
LM-41	Limburg – LIM-Dietkirchen – RUN-Dehrn – Runkel	LLW Mitte	lokal	13.12.2014	DB BvH
LM-44	VIL-Weyer – Villmar – Runkel – VIL-Wirbelau	LLW Mitte	lokal	13.12.2014	DB BvH
LM-45	Limburg – Beselich – Runkel	LLW B49	lokal	08.12.2018	Veolia- Transdev
LM-46	Limburg – Merenberg – MEN-Waldernbach	LLW B49	lokal	08.12.2018	Veolia- Transdev
LM-51	Weilburg – Weinbach – WLM-Laubuseschbach – VIL-Weyer – BRE-Oberbrechen	LLW Ost	lokal	08.12.2018	Medenbach
LM-52	Weilburg – WEI-Gräveneck – Weinbach	LLW Ost	lokal	08.12.2018	Medenbach
LM-54	Weilmünster – Weinbach – WEI-Füfurt	LLW Ost	lokal	08.12.2018	Medenbach
LM-55	Weilmünster – WLM-Laubuseschbach – Weinbach	LLW Ost	lokal	08.12.2018	Medenbach
LM-56	Weilmünster – WLM-Laubuseschbach – VIL-Weyer	LLW Ost	lokal	08.12.2018	Medenbach
LM-57	VIL-Aumenau – Weilmünster – WLM-Dietenhausen	Weiltal	regional	08.12.2018	DB BvH
LM-59	Limburg – LIM-Eschhofen – Runkel – Seelbach	LLW Mitte	regional	10.12.2016	Veolia- Transdev
LM-61	City Bus Weilburg: Odersbach – Industriegebiet	Weilburg	lokal	08.12.2018	Medenbach



Linie	Linienverlauf 2013	Linienbündel	Typ	Konzessions- ende	Konzessions- inhaber
LM-62	City Bus Weilburg: Innenstadt – Waldhausen	Weilburg	lokal	08.12.2018	Medenbach
LM-63	Schulverkehr Weilburg	Weilburg	lokal	08.12.2018	Medenbach
LM-64	Weilburg – Merenberg – MEN-Waldernbach	LLW B49	lokal	08.12.2018	Veolia-Transdev
LM-65	Weilburg – BES-Schupbach – BES-Heckholzhausen	LLW B49	lokal	08.12.2018	Veolia-Transdev
LM-66	Weilburg – WEL-Hirschhausen – Weilburg	Weilburg	lokal	08.12.2018	Medenbach
LM-68	Weilburg – Löhnberg – Mengerskirchen	Weilburg	lokal	08.12.2018	Medenbach
LM-69	Weilburg – MER-Allendorf – BES-Heckholzhausen	LLW B49	lokal	08.12.2018	Veolia-Transdev
281	Limburg – Elz – Hadamar – Dornburg / Salz	Westerwald 1	regional	08.12.2018	DB BvH
282	Limburg – Niederbrechen – Villmar – Weilburg	LLW Mitte	regional	10.12.2016	Veolia-Transdev
283	Selters – Hasselbach – Bad Camberg	LLW Süd	regional	10.12.2016	DB BvH
289	Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach	Weital	regional	08.12.2018	DB BvH

Tabelle II-16: Im Kreis Limburg-Weilburg nach § 42 PBefG konzessionierte Buslinien in den Linienbündel des Kreises Limburg-Weilburg (Quelle: RP Gießen, Stand 13.04.2012 mit Korrekturangaben der VLDW, Stand 08/2012)

Das Angebotsgerüst der genannten Linien ist in → **Anlage II-12** dargestellt.

Zudem bestehen folgende weitere Buslinien im Linienverkehr nach § 42 PBefG, die Kreisgrenzen überschreitend verkehren:

Bündel bzw. AT	Linie	Linienverlauf 2013	Typ	Konzessionsende	Konzessionsinhaber
RTK-Niedernhausen/Idstein	230	Bad Camberg – <i>Idstein</i>	lokal	13.12.2014	DB ORN
RTK-Niedernhausen/Idstein	233	Bad Camberg – <i>Wüstems</i>	lokal	13.12.2014	DB ORN
RTK-Niedernhausen/Idstein	235	Bad Camberg – <i>Strinz-Trinitatis</i>	lokal	13.12.2014	DB ORN
LLW Weiltal	245	Weilburg – Weilmünster – <i>Schmitten – Oberursel / Bad Homburg</i>	regional	28.10.2018	DB BvH
RTK-Grundnetz Wiesbaden Nord	272	Limburg – HÜN-Kirberg P+R – <i>Wiesbaden „Schnellbus Hühnerstraße“</i>	regional	10.12.2016	VM
WW (RLP)	482	Limburg – LIM-Staffel – Elz – <i>Salz – Guckheim</i>	<i>marktinitiiert</i>	17.03.2018	DB R-M-V
Rhein-Lahn-Kreis (RLP)	567	Limburg – <i>Diez – Aarbergen-Michelbach</i>	<i>marktinitiiert</i>	13.12.2014	DB BvH
WW (RLP)	530	Limburg – <i>Diez – Eppenrod – Montabaur</i>	<i>marktinitiiert</i>	01.06.2013	DB R-M-V
Rhein-Lahn-Kreis (RLP)	540	Limburg – <i>Diez – Holzappel</i>	<i>marktinitiiert</i>	02.11.2016	Martin Becker
Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord	580	Limburg – <i>Diez – St. Goarshausen</i>	<i>marktinitiiert</i>	13.12.2014	NVG

Tabelle II-17: Außerhalb des Kreises Limburg-Weilburg nach § 42 PBefG konzessionierte Buslinien (Quelle: RP Darmstadt, Stand 01.04.2011; RP Gießen, Stand 13.04.2011; Abfragen bei den Konzessionsinhabern, 18.07.2011)

## 2.4 Bedarfsorientierte Bedienungsformen

Bedarfsorientierte Bedienungsformen wie das Anruf-Sammeltaxi (AST) werden in der Regel nach § 42 in Verbindung mit § 2 (6) PBefG konzessioniert. Zurzeit existieren im Kreis Limburg-Weilburg noch keine derartigen Verkehre.

In der Betriebspraxis existieren jedoch Elemente einer Bedarfssteuerung in Form kursabschnitts- oder haltstellenbezogener Bedarfsbedienungen. In diesen Fällen werden bestimmte Kursabschnitte – meist unmittelbar vor Linienende – „Nur zum Aussteigen“ bedient. Es wird also nur gefahren, soweit dorthin zuvor eingestiegene Fahrgäste zu befördern sind.

## 2.5 Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG

Das Personenbeförderungsgesetz kennt neben den normalen Linienverkehren nach §42 PBefG noch vier Sonderformen des Linienverkehrs nach §43 PBefG. Hierzu zählen Verkehre, die unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von

1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr),
2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),
3. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten),
4. Theaterbesuchern

dienen.

### 2.5.1 Berufsverkehre

Berufsverkehre werden nach § 43 (1) des Personenbeförderungsgesetzes genehmigt. Im Kreis Limburg-Weilburg bestehen derzeit keine derartigen Konzessionen.

### 2.5.2 Schülerverkehre

Ein Großteil des Schülerverkehrsaufkommens wird durch den nach § 42 PBefG konzessionierten Linienverkehr befördert. Die auf den Schülerverkehr ausgerichteten Kurse sind in den Fahrplänen in der Regel durch ein „S“ gekennzeichnet.

Konzessionen nach § 43 (2) PBefG werden erteilt, wenn Bedarf auf Relationen besteht, auf denen kein regulärer Linienverkehr vorhanden ist oder die Anzahl der zu befördernden Schüler den Einsatz von gesonderten Schulbussen (wirtschaftlich) rechtfertigt. Die Mitnahme Dritter ist bei diesen Konzessionen ausgeschlossen. Es bestehen keine Konzessionen für solche Verkehre im Kreis Limburg-Weilburg mehr.

### 2.5.3 Marktfahrten

Marktfahrten werden nach § 43 (3) des Personenbeförderungsgesetzes genehmigt. Vom zuständigen Regierungspräsidium Gießen sind derzeit keine Konzessionen für derartige Angebote erteilt.

### 2.5.4 Theaterfahrten

Theaterfahrten werden nach § 43 (4) des Personenbeförderungsgesetzes genehmigt. Aktuell bestehen Konzessionen für die Theaterfahrten des „Rhein-Mainischen Besucherrings“. Diese verkehren zwischen zwei und acht Mal im Jahr. Die Konzession für diese Fahrten endet am 14.05.2013.

Zudem ist seitens des Regierungspräsidiums Gießen noch eine Konzession für den „Discobus“ zwischen Weilburg und Schmitten rechtskräftig. Diese ebenfalls als Theaterfahrt konzessionierten Verkehre werden zwischenzeitlich nicht mehr betrieben.

## 2.6 Freigestellte Verkehre

Von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes können gemäß Freistellungsverordnung u.a. Beförderungen mit Kraftfahrzeugen durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht bzw. Beförderungen von körperlich, geistig oder seelisch behinderten Personen mit Kraftfahrzeugen zu und von Einrichtungen, die der Betreuung dieses Personenkreises dienen, freigestellt werden.

**Tabelle II-13** gibt einen Überblick über die derzeit freigestellten Verkehre im Kreis Limburg-Weilburg.

## 2.7 Tarife

Im Kreis Limburg-Weilburg gilt seit Sommer 1995 auf allen Linien innerhalb des Kreises, sowie den umliegenden hessischen Gebieten, grundsätzlich der Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbunds.

Ausnahmen bilden einige Linien in die rheinland-pfälzischen Kreise mit einem dort angesiedelten Erschließungsschwerpunkt.

## 2.7.1 RMV-Tarifgebiete und -Tarifbildungsregeln

Das Kreisgebiet ist in drei A-Tarifgebiete mit den Kennziffern 59 (Ostkreis), 60 (West- und Nordkreis sowie die Kreisstadt Limburg) und 61 (Südkreis) aufgeteilt. Die weitere Unterteilung erfolgt zumeist so, dass die A0-Tarifgebiete für die Preisstufe 3 mit den Gemarkungen der jeweiligen Kommunen identisch sind.

Die tarifliche Preisbildung erfolgt nach be- bzw. durchfahrenen Tarifgebieten. Für Fahrten innerhalb einer Gemeinde (ein A0-Tarifgebiet) ist die günstigste Preisstufe 1 zu bezahlen. Von einer zur angrenzenden nächsten Gemeinde (A0 + A0 = A1) gilt die Preisstufe 2.

Für alle anderen Fahrten innerhalb eines A-Tarifgebiets gilt die Preisstufe 3; weitergehende Verkehre werden – je nach durchfahrenen A-Tarifgebieten – mit den Preisstufen 4 bis 6 berechnet. Die Preisstufe 7 deckt tarifarisch den gesamten RMV-Verbundraum mit Ausnahme der Übergangstarifgebiete ab.

Wegen der Funktion der Tarifgebiete im Rahmen der Tarifbildungsregeln besteht allerdings keine völlige Deckungsgleichheit mit den tatsächlichen Gemarkungen der Kommunen bzw. ihrer Ortsteile.

Im angrenzenden, rheinland-pfälzischen Westerwaldkreis wird auf den regionalen und lokalen RMV-Linien der RMV-Tarif angewandt. Ein echter Übergangstarif unter Einbeziehung aller örtlichen ÖPNV-Angebote existiert hingegen dort nicht.

Die RMV-Tarifgebietseinteilung für den Kreis Limburg-Weilburg ist in → **Anlage II-13** dargestellt.

## 2.7.2 RMV-Fahrpreise

Nachfolgende **Tabelle II-18** gibt einen Auszug aus der Preistafel des RMV wieder. Die komplette Preisübersicht für das Jahr 2013 ist zudem im Anhang enthalten. → **Anlage II-14**

Preisstufe	Einzelfahrkarte Erwachsene [in EUR]	Einzelfahrkarte Kind [in EUR]	Monatskarte Erwachsene [in EUR]
1 (A0)	1,80	1,10	39,80
2 (A1)	2,25	1,35	63,00
3 (A)	2,70	1,60	82,00
4	4,25	2,55	123,00
5	7,60	4,55	164,00
6	11,00	6,60	205,00
7	14,20	8,50	246,00

Tabelle II-18: Wichtige Fahrkartenarten und Preisstufen im RMV; Stand 09.12.2012 (Quelle: RMV-Tarifinformationen, 2013)

## 2.7.3 Tarifarische Besonderheiten bei Linien gem. § 42 PBefG

Auf den Linien 530 (Montabaur – Limburg) und 482 (Guckheim – Limburg) wird der RMV-Tarif auch auf dem Gebiet des Kreises Limburg-Weilburg nicht angewandt.

## 2.8 Verknüpfungsqualität

### 2.8.1 Im Untersuchungsraum

Die Qualität eines ÖPNV im Sinne einer hohen Reisegeschwindigkeit wird neben den linienreinen Punkt-zu-Punkt-Fahrzeiten und Geschwindigkeiten von der Verknüpfungsqualität zwischen einzelnen Linien bestimmt. Besondere Bedeutung ist hierbei nachfrage- bzw. standortrelevanten Relationen beizumessen, die nicht über direkte Linienführungen angeboten werden.

Zwischen den Linien des SPNV sind folgende Verknüpfungen für **Limburg Bahnhof** zu nennen:

- Siershahn – Montabaur ↔ Bad Camberg – Frankfurt
- Siershahn – Montabaur ↔ Weilburg – Gießen
- Siershahn – Montabaur ↔ Diez – Koblenz
- Au – Dornburg – Hadamar – Elz ↔ Bad Camberg – Frankfurt
- Au – Dornburg – Hadamar – Elz ↔ Weilburg – Gießen
- Au – Dornburg – Hadamar – Elz ↔ Diez – Koblenz

Die Verknüpfung der Relationen

- Gießen – Weilburg – Villmar ↔ Bad Camberg – Frankfurt

ist in Eschhofen Bahnhof zwar räumlich gegeben, attraktive Umsteigeverbindungen existieren aber aufgrund der Fahrplansystematik derzeit nur ein Einzelfällen.

Zwischen den Linien des SPNV und dem Busnetz sind folgende Verknüpfungen zu nennen für:

### **Limburg Bahnhof (Busse am „ZOB Nord“, „ZOB Süd“ bzw. „ZOB West“)**

Verknüpfungen in den Relationen

- Dornburg – Hadamar – Elz ↔ Bad Camberg – Frankfurt
- Dornburg – Hadamar – Elz ↔ Weilburg – Gießen
- Dornburg – Hadamar – Elz ↔ Diez – Koblenz
- Mengerskirchen – Waldbrunn – Beselich ↔ Bad Camberg – Frankfurt
- Mengerskirchen – Waldbrunn – Beselich ↔ Weilburg – Gießen
- Mengerskirchen – Waldbrunn – Beselich ↔ Diez – Koblenz
- Hünfelden ↔ Bad Camberg – Frankfurt
- Hünfelden ↔ Weilburg – Gießen
- Hünfelden ↔ Diez – Koblenz
- Limburg (Stadtteile) ↔ Bad Camberg – Frankfurt
- Limburg (Stadtteile) ↔ Weilburg – Gießen
- Limburg (Stadtteile) ↔ Diez Koblenz

### **Weilburg Bahnhof**

Verknüpfung in den Relationen

- Mengerskirchen ↔ Villmar – Limburg
- Mengerskirchen ↔ Wetzlar – Gießen
- Weilburg (Stadtteile) ↔ Villmar – Limburg
- Weilburg (Stadtteile) ↔ Wetzlar – Gießen
- Grävenwiesbach – Weilmünster ↔ Wetzlar – Gießen
- Weinbach ↔ Wetzlar – Gießen
- Merenberg ↔ Villmar – Limburg
- Merenberg ↔ Wetzlar – Gießen

### Aumenau Bahnhof

Verknüpfungen (einzelne Fahrten) in den Relationen

- Weilmünster – VIL-Langhecke ↔ Wetzlar – Gießen
- Runkel / Villmar (Stadtteile) ↔ Wetzlar – Gießen
- Runkel / Villmar (Stadtteile) ↔ Limburg

### Niederbrechen Bahnhof

Verknüpfungen in den Relationen

- Villmar ↔ Frankfurt / Wiesbaden
- Limburg ICE-Bahnhof ↔ Frankfurt / Wiesbaden

### Oberbrechen Bahnhof

Verknüpfungen in den Relationen

- Weilburg – Münster – Weyer ↔ Limburg
- Weilburg – Münster – Weyer ↔ Frankfurt / Wiesbaden

### Niederselters Bahnhof

Verknüpfung in den Relationen

- Haintchen / Münster – Eisenbach ↔ Limburg
- Haintchen / Münster – Eisenbach ↔ Frankfurt / Wiesbaden

### Bad Camberg Bahnhof

Verknüpfung in den Relationen

- Idstein – Würges ↔ Limburg
- Haintchen / Dombach – Erbach ↔ Limburg
- Haintchen / Dombach – Erbach ↔ Frankfurt / Wiesbaden

Die **Anschlusssicherung Zug auf Bus** geschieht, wenn überhaupt, per Sichtkontrolle durch das Fahrpersonal in den Bussen nach Eintreffen des Zuges und Fahrgastzustrom. Technisch vermittelte Anschlusssicherungsvorgänge finden nicht statt.

Die **Anschlusssicherung Bus auf Bus** ist ebenfalls gebunden an die zuverlässige Praktizierung entsprechender Anschlusssicherungsverfahren mit oder ohne Unterstützung durch technische Mittel (Funkverbindungen bzw. das von der VLDW verwandte RBL-System „LIAS“).



## 2.8.2 Außerhalb des Untersuchungsraums

Nachfrage- bzw. standortrelevanten Relationen ohne direkte Linienverbindungen mit Umsteigepunkten außerhalb des Kreisgebietes sind:

### Niedernhausen

Verknüpfung in den Relationen

- Limburg / Brechen / Selters / Bad Camberg ↔ Hofheim / Frankfurt
- Limburg / Brechen / Selters / Bad Camberg ↔ Wiesbaden

### Grävenwiesbach

Verknüpfung in der Relation

- Weilburg / Weinbach / Weilmünster ↔ Usingen / Bad Homburg / Frankfurt

### Wetzlar

Verknüpfung in der Relation

- Lahntal / Weilburg ↔ Dilltal / Siegen

### Gießen

Verknüpfung in den Relationen

- Lahntal ↔ Marburg / Treysa / Kassel
- Lahntal ↔ Grünberg / Alsfeld / Lauterbach / Fulda
- Lahntal ↔ Friedberg / Frankfurt
- Lahntal ↔ Lich / Hungen / Nidda / Gelnhausen

### Koblenz

Verknüpfung in den Relationen

- gesamter Kreis Limburg-Weilburg ↔ Rheintal / Moseltal

## 2.9 Reisezeiten MIV / ÖPNV

Da die Straßenbelastungen je nach Verkehrszeit außerordentlich schwanken, stark divergierende Quelle-Ziel-Beziehungen innerhalb des Untersuchungsgebiets bestehen und auf zahlreichen Buslinien die ÖPNV-Reisezeiten von Verbindung zu Verbindung teils stark schwanken, wäre ein flächenhaft aussagekräftiger Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV mit erheblichem Aufwand verbunden, der im Rahmen dieses NVP nicht sinnvoll erscheint.

Die Nutzung des öffentlichen Verkehrsangebots auf der Schiene ergibt einen umso höheren Reisezeitvorteil gegenüber dem MIV, je weniger Umsteigevorgänge benötigt werden, je höher die Systemreisegeschwindigkeit des jeweilig benutzten Zugproduktes ist und je geringer die Zu- und Abgangsstationen von den Ausgangs- und Zielpunkten entfernt liegen. Derartige Verbindungen bestehen vor allem entlang der Taunusstrecke Frankfurt – Niedernhausen – Limburg sowie auf den RegionalExpress-Verbindungen auf der Lahntalbahn.

Buslinien schneiden im Reisezeitvergleich nicht wesentlich schlechter ab als der MIV, insofern direkte Linienführungen bestehen bzw. Beschleunigungsmaßnahmen greifen.

Schlechte Reisezeitverhältnisse zu Lasten des BPNV ergeben sich insbesondere entlang mehrspurig ausgebauter Schnellstraßen und Autobahnen, zu denen parallel kein leistungsfähiges SPNV-Angebot besteht.

Trotz der überwiegend zentralen Ausrichtung des SPNV-Angebots auf Frankfurt Hauptbahnhof (bzw. Frankfurt-Höchst) ergeben sich für Verbindungen in den weiter östlich gelegenen Verbundraum zumeist auch längere Reisezeiten gegenüber dem MIV.

Die Anbindung an den Flughafen Frankfurt hat sich zwar im SPNV durch die meist zweistündlich verkehrende ICE-Linie Köln – Limburg – Frankfurt-Flughafen verbessert. Dennoch ist aus Sicht eines Verbundverkehrs nicht zu übersehen, dass

- der Fernverkehr nicht mit einem Verbundausweis genutzt werden darf und allein die Fernverkehrsergänzungskarte es den Fernreisenden erlaubt, im Vor- und Nachlauf den Nahverkehr (Bus, U-Bahn, Straßenbahn) in Anspruch zu nehmen,
- die Angebotsdichte gering ist und somit Fahrzeitvorteile z. T. durch Wartezeiten auf die nächste Verbindung aufgezehrt werden,
- die Verknüpfung des ICE-Halts Limburg Süd mit dem übrigen SPNV/ÖPNV-Netz der Stadt Limburg spezifische fahrplantechnische Inkompatibilitäten aufweist.

## 2.10 Kundendienst und Service

Im Kreisgebiet befinden sich zwei RMV-Mobilitätszentralen:

- in Limburg auf dem Gelände der Bahnmeisterei, betrieben vom Stadtlinienverkehr Limburg – Eigenbetrieb der Stadt Limburg
- in Weilburg am Bahnhof, betrieben von der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil

Über das verbundweit einheitliche RMV-Service-Telefon (01801 / 7684636) sind Informationen „rund um den ÖPNV“ abrufbar. Der RMV liefert zudem über seinen Internetauftritt [www.rmv.de](http://www.rmv.de) weitreichende und aktuelle Informationen kostenlos. Für Nutzer von Smartphones werden entsprechend mobiltelefonergerechte Seitendarstellungen angeboten: [mobil.rmv.de/mobile](http://mobil.rmv.de/mobile). Ebenso ist eine RMV-App kostenlos herunterzuladen.

Der Internetauftritt VLDW als lokaler LNO für den Kreis Limburg-Weilburg findet sich unter [www.vldw.de](http://www.vldw.de). Auf der Startseite lässt sich der Teilraum „Limburg-Weilburg“ auswählen mit täglich aktualisierten Informationen zum Fahrplan, ggf. zu Betriebsstörungen, Umleitungen, aber ebenso zu besonderen Aktionen und Freizeitangeboten.

Der Erwerb von RMV-Fahrkarten ist an allen Bahnstationen der DB AG über die mittlerweile flächendeckend aufgestellten modernen Fahrkartenautomaten möglich. Diese neue Gerätegeneration mit berührungsempfindlichem Bildschirm bietet zudem das gesamte Fahrkartensortiment des Schienenverkehrs an. Fahrkartenschalter finden sich in Limburg Bahnhof sowie in Bad Camberg.

Des Weiteren kann auf nahezu allen Buslinien das RMV-Fahrscheinsortiment erworben werden. Der Verkauf von Einzelfahrkarten und Zeitfahrkarten (außer Jahreskarte) erfolgt in den Bussen über die Fahrscheindrucker.

Zurzeit werden bereits Jahreskarten und Clever-Cards als e-Tickets vertrieben, diese sind allein bei den Lokalen Nahverkehrsorganisationen, in Mobilitätszentralen und über das Internet erhältlich. Als nächsten Schritt beabsichtigt der RMV, Wochen- und Monatskarten auf Chipkarten umzustellen, Aussagen zum Zeitpunkt der Umstellung der Einzel- und Tageskarten sind derzeit noch nicht zu erhalten. Der Kauf bzw. das Laden der Chipkarten über mobile Fahrscheinverkaufsgereäte ist mittelfristig vorgesehen.

Darüber hinaus bestehen die Alternativen, über das Internet RMV-Fahrkarten zu erwerben oder das RMV-„HandyTicket“ zu verwenden.

Die VLDW veröffentlicht regelmäßig das lokale Fahrplanbuch „Kreis Limburg-Weilburg“ des RMV mit dem Gesamtangebot des ÖPNV inkl. des für den Kreis relevanten Regionalverkehrs (Bus und Zug). Der diesem Fahrplanbuch beigefügte Liniennetzplan findet sich als → **Anlage 15**.

Die VLDW und der RMV geben mehrmals jährlich die Broschüre „RMV-mobil“ heraus. Sie erreicht als Supplement zu Tageszeitungen den überwiegenden Teil aller Haushalte.

## 2.11 Bike+Ride

Die Nutzungsintensität von B+R ist – neben dem natürlichen Einfluss der örtlichen Topographie – stark abhängig von der Qualität der vorgefundenen B+R-Anlagen.

Kapazitätsbemessung und Modernisierung/Ausbau der B+R-Plätze fallen in den Zuständigkeitsbereich des RMV im Rahmen des Stationsentwicklungsprogrammes (STEP). Überdachter Fahrradstellplätze in nennenswerter Anzahl finden sich lediglich in Limburg und Bad Camberg. Die Überdachung der Fahrradstellplätze ist eine Grundvoraussetzung für die Förderfähigkeit.

**Tabelle II-19** gibt einen Überblick des Angebots an B+R im Kreisgebiet:

Bahnhof	Abstellplätze gesamt	überdacht	nicht überdacht
Bad Camberg	138	138	-
Elz (Westerwald)	5	5	-
Limburg	60	48	12
Limburg Eschhofen	48	48	-
Limburg Lindenholzhausen	12	12	-
Weilburg	10	10	-

Tabelle II-19: B+R-Stellplätze im RMV (Quelle: www.rmv.de, 18.12.2012)

## 2.12 Park+Ride / Kiss+Ride

An den Bahnstationen Limburg und Weilburg sowie an den Stationen entlang der „Taunusstrecke“ findet eine rege P+R-Nutzung statt. Dort wurden die P+R-Kapazitäten in der Vergangenheit im Zuge von Modernisierungsmaßnahmen quantitativ und qualitativ ausgebaut. Dennoch sind z. B. in Bad Camberg die Kapazitäten zeitweise an ihre Grenzen gelangt. An den übrigen Bahnhöfen existiert meist eine kleinere Zahl von P+R-Plätzen, ohne dass es hier zu gravierenden Kapazitätsengpässen kommt.

Überblick des Angebots an P+R-Plätzen im Kreisgebiet:

Bahnhof	Summe	Behindertenparkplätze	Frauenparkplätze
<b>Bad Camberg</b>	313	2	-
Brechen <b>Niederbrechen</b>	197	4	-
Brechen <b>Oberbrechen</b>	59	-	-
<b>Elz</b>	6	1	-
<b>Limburg</b>	390	2	-
Limburg <b>Eschhofen</b>	342	3	-
<b>Runkel</b>	31	-	-
Selters (Taunus) <b>Niederselters</b>	95	4	-
<b>Villmar</b>	18	-	-
<b>Weilburg</b>	60	3	-

Tabelle II-20: P+R-Stellplätze im Kreis Limburg-Weilburg, (Quelle: www.pundr.hessen.de, 18.12.2012)

Als Besonderheit ist die P+R-Anlage in Hünfeldener Hauptortsteil Kirberg zu erwähnen, die nicht vom SPNV, sondern von der Schnellbuslinie 272 (und der LM-33) angedient wird. Hier wird eine bequeme Verknüpfung zwischen dem MIV aus dem Südkreis und der BPNV-Expressverbindung in die / aus der Landeshauptstadt Wiesbaden bzw. Kreisstadt Limburg hergestellt. Zwei Verstärkerfahrten der 272 in Richtung Wiesbaden setzen an dieser Haltestelle ein.

Die Nutzung der Zubringerart Kiss+Ride (Abbringen und Abholen von Fahrgästen durch Dritte) wurden bis dato noch nicht systematisch erhoben. Aus den Beobachtungen an den Bahnhöfen ist jedoch abzuleiten:

- Ein größerer Zu- und Abbringerverkehr war vornehmlich an den Bahnhöfen mit gutem Zugangebot Richtung Frankfurt zu beobachten, insbesondere vor / zur HVZ vormittags sowie nach der HVZ abends.
- In Einzelfällen – etwa nachmittags am Bahnhof Bad Camberg – behindert der wartende Abholverkehr andere Verkehre, insbesondere den BPNV

### 3 Nachfrage

Die Verkehrsnachfrage wird maßgeblich von den – in den vorherigen Kapiteln beschriebenen – Strukturmerkmalen wie Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Versorgung und Freizeit – sowie den möglichen Verkehrsverbindungen zwischen diesen Funktionen beeinflusst. Dabei sind die Verkehrsangebote und deren Qualität für alle möglichen Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) entscheidend.

#### 3.1 Nachfrage im MIV

→ **Anlage II-06** zeigt die Belastung des Straßennetzes im Kreis Limburg-Weilburg anhand der Verkehrsmengenkarte 2005 aus der allgemeinen bundesweiten Straßenverkehrszählung im Bereich des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt/M. Angegeben wird die durchschnittliche tägliche Belastung (DTV) der Straßen mit Kraftfahrzeugen.

#### 3.2 Nachfrage im ÖPNV

Auf Basis der Ergebnisse der RMV-Fahrgastzählung aus dem Jahr 2010 (Datenbasis im Kontext zum Einnahme-Aufteilungs-Verfahren), sowie ergänzend auf Zählungen der VLDW aus dem Jahr 2012 wurden Karten der Querschnittsbelastungen sowohl für die lokalen Buslinien als auch für den regionalen Verkehr (SPNV und BPNV) erstellt. → **Anlage II-16**

Diese Karten liefern einen Überblick, auf welchen Linien bzw. Verkehrskorridoren starke, mittlere und schwache Nachfragen bestehen.

Nachfolgende Zusammenfassung zeigt die Gesamtnachfrage im Kreisgebiet, ergänzt um den relativen Anteil an Verkehren im Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr:

Wochentagstyp Montag bis Freitag		
		davon Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr
ÖPNV-Gesamtangebot	42.000	51 %
SPNV	20.300	31 %
Regionaler BPNV	11.700	69 %
Lokaler BPNV	10.000	72 %

Wochentagstyp Samstag		
		davon Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr
ÖPNV-Gesamtangebot	10.200	3 %
SPNV	8.200	3 %
Regionaler BPNV	900	9 %
Lokaler BPNV	1.100	1 %

Wochentagstyp Sonn- und Feiertag		
		davon Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr
ÖPNV-Gesamtangebot	6.300	4 %
SPNV	6.200	4 %
Regionaler BPNV	100	1 %
Lokaler BPNV	<100	---

Tabelle II-21: ÖPNV-Verkehrsnachfrage 2010 im Kreisgebiet (Quelle: RMV-Fahrgasterhebung 2010, VLDW-Erhebungen 2012)

## 4 Kosten und Erlöse der Busverkehre

Aus der Bilanz 2011 und den VSV 2011 ergeben sich folgende Daten für den Verkehrsbereich Limburg-Weilburg der VLDW GmbH:

Aufwendungen		
1	Verkehrlicher Aufwand Bus	4.162 TEUR

Erträge		
2	Kassentechnische Gesamteinnahmen nach EAV (netto)	2.211 TEUR

Bei den Aufwendungen und Erträgen sind Infrastrukturkostenhilfe, Infrastrukturkostenausgleich, Partnerschaftsfinanzierung, Kooperationsförderung, Umlage Regionalverkehr und Regiekostenumlage nicht enthalten.

Linienbündel	Linien	Nkm / a	Kosten / a
LLW Weilburg	LM-61, LM-62, LM-63, LM-66, LM-68	416.115,8	1.210 TEUR
LLW Ost	LM-51, LM-52, LM-54, LM-55, LM-56	259.772,0	846 TEUR
LLW B 49	LM-15, LM-45, LM-46, LM-64, LM-65, LM-69	536.642,6	1.343 TEUR
LLW Mitte (lokal)	LM-41, LM-44	192.619,4	593 TEUR
Stadtbus Bad Camberg	LM-31, LM-32	61.893,7	171 TEUR
		<b>Summe</b>	<b>4.162 TEUR</b>

Tabelle II-22: Jährliche Verkehrsleistung und Gesamtkosten der Linienbündel in Regie der VLDW (Stand: Gesamtjahr 2011, Quelle: VLDW 2011)



### III Anforderungsprofil

Basierend auf den Ergebnissen der Analyse ÖPNV-relevanter Raumstrukturen sowie der Bewertung der Angebotsqualität des ÖPNV im Kreis Limburg-Weilburg wurde – gemäß der Vorgabe des Leitfadens zur Erstellung von Nahverkehrsplänen im Land Hessen – das folgende Anforderungsprofil entwickelt.

#### 1 Rahmenziele

Der Kreis Limburg-Weilburg strebt als Aufgabenträger des lokalen Öffentlichen Personennahverkehrs eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet an.

Der Öffentliche Verkehr soll in seiner Funktion zur Mobilitätssicherung für die Bevölkerung und zur Verbesserung des Wirtschafts- und Tourismusstandortes grundsätzlich gestärkt und – bei Sicherstellung der Finanzierung – ausgebaut werden. Dazu gilt es, die gegebenen Zuschussmöglichkeiten, insbesondere Bundes- und Landesmittel, auszuschöpfen.

Der Ausbau des ÖPNV als wichtiger Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik soll dazu beitragen, die Mobilität der Bevölkerung auch angesichts der Herausforderungen durch die demographische Entwicklung zu sichern, die Umweltbelastungen und den Flächenverbrauch durch den privaten Kfz-Verkehr zu reduzieren sowie die allgemeine Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu ist in Räumen, in denen die vorhandenen Verkehrspotenziale einen entsprechenden Ressourceneinsatz rechtfertigen, eine Zunahme des ÖPNV-Anteils an der Gesamtverkehrsmenge anzustreben.

Als Ziel wird eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils bei den nicht ausbildungsbezogenen Verkehren („Jedermann-Verkehr“) mindestens in folgendem Maße angestrebt:

- Durch die auf lange Sicht rückläufigen Anteile des Schülerverkehrs sollen insgesamt keine Fahrgastverluste entstehen.
- Zugleich sollen die vorhandenen Kapazitäten gleichmäßiger ausgelastet werden.

Durch Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen soll die allgemeine Zunahme der Verkehrsleistungen möglichst ohne verstärkte Belastungen durch den MIV abgefangen werden.

Die Gestaltung des ÖPNV im Kreis Limburg-Weilburg orientiert sich an den Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung. Sie soll deren Zielsetzungen unterstützen. Die Netze werden auf die zentralen Orte ausgerichtet. Mit attraktiven Verbindungen und einer guten Erreichbarkeit werden die Funktion der zentralen Orte und die Nahversorgung gestärkt.

Für die Bevölkerung in dünner besiedelten Kreisteilen ist mit dem ÖPNV eine akzeptable Mobilitätsalternative zum MIV zu anzustreben.

Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsabsichten der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind mit den Zielen und Vorgaben der Nahverkehrsplanung möglichst umfassend abzustimmen. Sie sollen die formulierten Ziele zur Verbesserung des ÖPNV unterstützen. Bei Ausweisung und Erschließung neuer Gewerbe und Wohngebiete ist die Anbindung an das ÖPNV-Netz zu berücksichtigen.

Der ÖPNV soll zu einer hohen Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit bei gleichzeitig hoher Effizienz und Wirtschaftlichkeit entwickelt werden. Voraussetzung hierzu ist eine konsequent marktgerechte Gestaltung der Bedienungsangebote.

Die zukünftigen Angebote sind übersichtlich und sowohl für die heutigen als auch die potenziellen künftigen Nutzer leicht begreifbar zu gestalten. Es werden Linienkennzeichnungen gewählt, die die Angebote nach ihren Verkehrsaufgaben differenzieren (Systematik nach Bedienungsebenen und ggf. Produkten). Die Herstellung einer spürbar höheren Systemtransparenz ist unabdingbare Voraussetzung für eine zeitgemäße Vermarktung des ÖPNV-Gesamtangebotes.

Der Schülerverkehr verkörpert die Hauptnachfragegruppe im ÖPNV. Trotz Vorhaltung erheblicher Kapazitäten für die engen Zeitfenster ergeben sich dort dennoch hohe Spitzenauslastungen und Kapazitätsengpässe, was eine deutliche Minderung der Attraktivität für andere Fahrgastgruppen zur Folge hat.

Demographisch bedingte künftige Rückgänge im Schülerverkehr schaffen Spielräume zur Verlagerung von zeitlich parallelen Berufsverkehren vom MIV auf den ÖPNV, sofern ein hinreichend dichtes Fahrtgrundangebot auch in schulfreien Zeiten besteht bzw. geschaffen werden kann.

Ein attraktiver, gut ausgebauter ÖPNV stellt einen wesentlichen Beitrag zur Wirtschaftsförderung und Infrastrukturstärkung im Kreisgebiet dar und bildet somit auch einen wichtigen Standortvorteil für die Wirtschaft. Bei der Stärkung der Innenstädte als Einzelhandelsstandorte kommt dem ÖPNV darüber hinaus eine wesentliche Rolle zu.

Aufgrund der finanziellen Situation der Aufgabenträger sind diese Ziele möglichst aufwandsneutral umzusetzen. Vorhandene Leistungen sind so zu ordnen, dass systematische, leicht zu kommunizierende und zu vermarktende Angebote entstehen. Linienverkehre mit geringer Nachfrage und geringer Kostendeckung können dabei prinzipiell durch nachfragegesteuerte Angebotsformen ersetzt werden, insoweit dadurch ein Vorteil hinsichtlich der Kosteneffizienz entsteht. Das Anforderungsprofil formuliert die konkreten Vorstellungen und Zielvorgaben des Aufgabenträgers Kreis Limburg-Weilburg für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV. Es handelt sich hierbei um die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre.

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 Limburg-Weilburg im Sinne einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ verbindlich regelt. 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 die um die Liniengenehmigungen konkurrierenden Verkehrsunternehmen die Mindestanforderungen bei der Ausgestaltung ihrer Anträge zu berücksichtigen, da gemäß § 8 Abs. 3 S. 2 PBefG mit dem Nahverkehrsplan das öffentliche Verkehrsinteresse aus Sicht des Aufgabenträgers festgelegt wird, das die Genehmigungsbehörde gemäß § 8 Abs. 3a S. 2 PBefG bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen berücksichtigen soll.

## 2 Rechtliche Grundlagen

### 2.1 Allgemeines

Im Vordergrund der Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrssystems steht die sogenannte „ausreichende Verkehrsbedienung“ zugunsten der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV, auf die in mehreren (Bundes- und Landes-) Gesetzen Bezug genommen wird:

- in § 1 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz (RegG): *„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“*;
- in § 8 Abs. 3 S. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), wonach *„für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr [...] die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig [sind]“*; sowie
- in § 4 Abs. 1 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (HÖPNVG): *„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.“*

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 sind das Behindertengleichstellungsgesetz (insbesondere § 4 und § 8 Abs. 2 BGG), § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG und § 4 Abs. 6 HÖPNVG.

Grundlage der Forderung nach einem barrierefreien Zugang zum ÖPNV ist das Behindertengleichstellungsgesetz, das Barrierefreiheit in § 4 BGG wie folgt definiert:

*„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“*

Zur Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr weist § 8 Abs. 2 BGG auf einschlägige Rechtsvorschriften des Bundes hin:

*„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“*

Das Personenbeförderungsgesetz bezieht hinsichtlich der Barrierefreiheit neben Menschen mit Einschränkungen ihrer Mobilität oder Sensorik alle Fahrgäste ein, die in irgendeiner Weise mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne sind. Dies kann bspw. auch auf Fahrgäste mit Kinderwagen oder viel Gepäck zutreffen. An den Aufgabenträger, der den Nahverkehrsplan aufstellt und beschließt, wird daher explizit der Auftrag formuliert, Aussagen zur zeitlichen Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Herstellung barrierefreier Verkehrsmittel zu treffen. Im Sinne des § 8 Abs. 2 BGG ist folgender Auszug aus § 8 Abs. 3 PBefG daher als eine einschlägige Rechtsvorschrift des Bundes für den (straßengebundenen) ÖPNV zu verstehen:

*„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, 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 benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“*

Zur Barrierefreiheit bezieht das Hessische ÖPNV-Gesetz als landesrechtliche Vorschrift in § 4 Abs. 6 HÖPNVG ebenfalls Stellung:

*„Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.“*

Im Folgenden wird auf die einzelnen Normen an die Ausgestaltung des ÖPNV eingegangen.

## 2.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs – Regionalisierungsgesetz (RegG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist, benennt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 1 Abs. 1 RegG).

Gemäß dem Sozialstaatsgebot (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.

## 2.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist, regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen.

Aufgrund des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 am 03.12.2009 sowie des Wegfallens der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 am gleichen Tage waren das PBefG zu novellieren sowie das RegG anzupassen.

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

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 Regionalisierungsgesetzes sowie mit § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. September 2012 (BGBl. I S. 1884) geändert worden ist, zu sehen. In diesem Gesetz ist eine entsprechende Regelung enthalten.

Allen genannten Normen ist gemein, dass diese keine Definition des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs enthalten. Als Auffangklausel ist lediglich normiert, dass im Zweifel vom Vorliegen eines dieser Verkehre auszugehen ist, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Ohne gesetzliche Definition ist davon auszugehen, dass es sich

- bei Stadtverkehren um Verkehre innerhalb eines Gemeindegebietes handelt
- bei Vorortverkehren um Verkehre handelt, welche eine Gemeinde mit ihrem benachbarten Umland verbinden
- bei Regionalverkehren um Verkehre handelt, die eine Gemeinde mit zwar noch in der Nähe liegenden, aber nicht mehr angrenzenden Gemeinden verbinden

In § 2 Abs. 4 HÖPNVG wird folgende Definition für den regionalen Busverkehr getroffen: *„Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist. Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.“*

Damit handelt es sich bei den ortsübergreifenden Verkehren dieses Nahverkehrsplans um Regionalverkehr i.S.d. PBefG und lokalen Verkehr i.S.d. HÖPNVG, welcher begrifflich vom regionalen Busverkehr des HÖPNVG zu unterscheiden ist.

Wie unter Ziffer 2.1 bereits angesprochen, wird der Begriff der „ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr“ auch in § 8 Abs. 3 PBefG aufgegriffen: Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenhang mit den Auftraggebern und den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen für eine „Integration der Nahverkehrsbedienung“ (u. a. durch Abstimmung der Fahrpläne) zu sorgen.

Da der Begriff der „ausreichenden Bedienung“ sowohl im Regionalisierungsgesetz 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, 2; 5 Abs. 2 HÖPNVG Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung enthalten.

Vom gesetzgeberischen Leitbild her sind Verkehrsleistungen im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 4 S.1 PBefG eigenwirtschaftlich zu erbringen. Hierbei handelt es sich gemäß § 8 Abs. 4 S.2-3 PBefG um *„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 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 (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) 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 wurden. Ausgleichszahlungen für die Beförderung*

*von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.“*

Im Kreis Limburg-Weilburg ist nach dem gegenwärtigen Stand der Kostenentwicklung sowie der erzielbaren Einnahmen aus Beförderungserlösen und Ausgleichszahlungen nicht damit zu rechnen, dass sich Verkehrsunternehmen um eine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung bewerben werden. Damit ist gem. § 8a Abs. 1 S.1 PBefG die VO (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend, s.u.

Selbst wenn nicht mit eigenwirtschaftlichen Antragstellungen zu rechnen ist, sollen diese nach den Vorstellungen des Gesetzgebers durch die transparente Veröffentlichung von Informationen über auslaufende Liniengenehmigungen ermöglicht werden. So haben die zuständigen Behörden, hier: die VLDW als Nahverkehrsorganisation, gemäß § 8a Abs. 2 S.2 unter Verweis auf Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 eine Vorabbekanntmachung zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten, wonach ein eigenwirtschaftlicher Antrag spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen ist. Ergänzend ist ein eigenwirtschaftlicher Antrag gemäß § 12 Abs. 5 PBefG spätestens 12 Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums, d.h. der Betriebsaufnahme, zu stellen.

Da gem. Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 spätestens ein Jahr vor der Einleitung eines Vergabeverfahrens dort aufgeführte Informationen zu veröffentlichen sind (EU-Amtsblatt und RP Gießen, dort einschl. des Hinweises auf die Antragsfrist gem. § 12 Abs. 6 PBefG) und dieses einschließlich der Vorbereitung der Betriebsaufnahme durch das Verkehrsunternehmen ca. 12 Monate in Anspruch nimmt, ergeben sich verschärfte Handlungspflichten für die zuständigen Behörden, hier die VLDW und mittelbar den Kreis Limburg-Weilburg. Die interne Entscheidungsfindung muss so frühzeitig beginnen, dass im Zeitraum zwischen 27 und 24 Monaten vor Betriebsaufnahme eine Vorabbekanntmachung erfolgen kann.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass noch nicht alle über die Anforderungen dieses Nahverkehrsplanes hinausgehenden verkehrlichen Details, insbesondere die Fahrpläne, in ihrem Endstand vorzuliegen brauchen. Diese müssen erst zur Einleitung eines wettbewerblichen Verfahrens fertig gestellt sein.

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, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Hierbei ist die Geltungsdauer anzugeben sowie ein Hinweis, dass die Verkehrsleistung im Anschluss eigenwirtschaftlich erbracht werden kann.



## 2.4 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG)

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) vom 01. Dezember 2005, das zuletzt durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I, 466) geändert worden ist, 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 Satz 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 sind, im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes freiwillig Aufgaben des Öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung wahrnehmen.

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

Die Aufgabenträger können ihrerseits gemäß §§ 2 Abs. 6; 6 Abs. 1 HÖPNVG für die Belange des lokalen Verkehrs eine **Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO)** einrichten. Der Aufgabenträger kann dieser die Wahrnehmung seiner Aufgaben ganz oder teilweise übertragen. Sofern es aus verkehrlichen Gründen eine Zweckmäßigkeit erfüllt, können benachbarte Aufgabenträger eine **Gemeinsame Nahverkehrsorganisation (GNO)** gründen.

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

## 2.5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 23.10.2007 wurde am 03.12.2007 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie ersetzte die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/1969 und (EWG) Nr. 1107/70, die zuvor die europarechtliche Grundlage für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten bildeten. Die neue Verordnung trat am 03.12.2009 in Kraft. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten die Mitgliedsstaaten die Möglichkeit, ihre nationalen Rechtsrahmen an die neue EU-Verordnung anzupassen.

In Deutschland ist das PBefG erst durch Artikel 1 eines Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert und an die Verordnung angepasst worden.

Inhaltlich enthält die VO (EG) Nr. 1370/2007 erstmals für eine ÖPNV-bezogene EU-Verordnung einen speziellen Rechtsrahmen für die Vergabe Öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen.

In der VO (EG) Nr. 1370/2007 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.

Im Einzelnen werden gemäß Artikel 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 nur „öffentliche Dienstleistungsaufträge“ nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 1370/2007 vergeben:

*„Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben. Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen. Werden Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Absätze 2 bis 6 des vorliegenden Artikels nicht anwendbar.“*

Hierbei bezeichnet laut Artikel 2 lit. i) der VO der Ausdruck „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“

*„[...] einen oder mehrere rechtsverbindliche Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen; gemäß der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedstaaten können diese rechtsverbindlichen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde bestehen,*

- *die die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder*
- *die Bedingungen enthalten, unter denen die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut.“*

Falls es sich jedoch um „Dienstleistungsaufträge“ oder „öffentliche Dienstleistungsaufträge“ gemäß den Definitionen in den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG handeln sollte, sind ausweislich Art. 5 Abs. 1 der VO andere Vorschriften anzuwenden, s. o. Diese Aufträge werden auf Grund der Umsetzung der benannten Richtlinien in deutsches Recht nach vergaberechtlichen Vorschriften vergeben.

Dabei bezeichnet ein „Dienstleistungsauftrag“ i. S. d. Richtlinie 2004/17/EG gemäß deren Artikel 1 Abs. 2 d)

*„[...] Aufträge über die Erbringung von Dienstleistungen im Sinne von Anhang XVII, die keine Bau- oder Lieferaufträge sind [...],“*

sowie ein „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ i. S. d. Richtlinie 2004/18/EG gemäß deren Artikel 1 Abs. 2 d)

*„[...] öffentliche Aufträge über die Erbringung von Dienstleistungen im Sinne von Anhang II, die keine öffentlichen Bau- oder Lieferaufträge sind.“*

Die in den vorbezeichneten Anhängen aufgeführten Dienstleistungen sind auszugsweise in folgender Tabelle III 1 aufgeführt:

Kategorie	Bezeichnung	CPC-Referenznummern	CPV-Referenznummern
2	Landverkehr, einschließlich Geldtransport und Kurierdienste, ohne Postverkehr	712 (außer 71235) 7512, 87304	von 60100000-9 bis 60183000-4 (außer 60160000-7, 60161000-4, 60220000-6), und von 64120000-3 bis 64121200-2
18	Eisenbahnen	711	von 60200000-0 bis 60220000-6

Tabelle III-1: Auszug aus den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 213/2008 vom 28. November 2007

Falls keine vergaberechtlichen Vorschriften Anwendung finden sollten, ist eine Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach Artikel 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007 möglich. Für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen kommt dies gemäß Artikel 5 Abs. 1 der VO nur bei der Vergabe von Dienstleistungskonzessionen in Betracht, nicht jedoch bei Dienstleistungsaufträgen.

Sollten die zuständigen örtlichen Behörden beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen (was nach dem HÖPNVG unzulässig sein dürfte) oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die sie – oder im Falle einer Gruppe von Behörden: wenigstens eine zuständige örtliche Behörde – eine Kontrolle ausüben, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht, wäre dies grundsätzlich zulässig. Im Einzelfall sind die näheren Anforderungen der Verordnung zu beachten.

Ferner wäre es für den Fall, dass keine vergaberechtlichen Vorschriften Anwendung finden sollten, in bestimmten, in Artikel 5 Abs. 4 der VO definierten Ausnahmefällen (Kleinunternehmerklausel) möglich, Aufträge direkt zu vergeben. Gemäß Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung wird dies regelmäßig in Form einer Dienstleistungskonzession erfolgen. Im Rahmen einer derartigen Dienstleistungskonzession trägt der Unternehmer das überwiegende wirtschaftliche Risiko. D. h. eine Direktvergabe kommt in diesen Fällen nicht in Betracht, wenn gleichzeitig die Öffentliche Hand das wirtschaftliche Risiko der Verkehrsleistungserbringung übernimmt.

Mithin sind öffentliche Personennahverkehrsleistungen i. d. R. als (öffentlicher) Dienstleistungsauftrag einzuordnen. Diese sind nach vergaberechtlichen Verfahren zu vergeben. Der Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Beschaffung von Verkehrsleistungen wird daher nur in Ausnahmefällen eröffnet sein.

Für die Erteilung einer personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung ist gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG ein vom Aufgabenträger beschlossener Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

Inhaltlich könnten die im Nahverkehrsplan enthaltenen Anforderungen als „Allgemeine Vorschriften“ i. S. v. Artikel 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuordnen sein. Gemäß lit. a) dieses Absatzes sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar zu definieren. Bei einer derartigen „gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung“ handelt es sich gemäß Artikel 2 lit. e) der VO um eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte. Unter diese Definition fallen beispielsweise die im Nahverkehrsplan enthaltenen Vorgaben, wie die Mindestanforderungen an die einzusetzenden Fahrzeugqualitäten sowie die Bedienungsquantität.

### 3 Leitbilder der Nahverkehrsplanung

Lage und Struktur des Kreises Limburg-Weilburg begründen die künftige Rolle des Öffentlichen Personenverkehrs, die diesem bei der Lösung der Verkehrsprobleme heute und in Zukunft zukommt.

Der ÖPNV bildet eine wichtige Säule der örtlichen Infrastruktur. Im Zusammenwirken mit Investitionen in andere öffentliche Einrichtungen fördert er nachhaltig die Lebensqualität und trägt so langfristig zur Stützung und Stärkung der Standortfaktoren des Kreises Limburg-Weilburg bei.

Neben den Ausbildungs- und Berufsverkehren sollen zunehmend auch Kunden im Freizeit-, Einkaufs- und Gelegenheitsverkehr gebunden und neu hinzugewonnen werden.

Im Hinblick auf die Liberalisierung des ÖPNV-Marktes und den Wettbewerb der Verkehrsunternehmen sind die Organisationsstrukturen der Aufgabenträger für den ÖPNV den neuen Anforderungen entsprechend weiterzuentwickeln. Ziel ist die dauerhafte Sicherstellung eines angemessen hohen Qualitätsniveaus.

#### 3.1 Differenzierung des Nahverkehrsraumes

Bei der konkreten Gestaltung der ÖPNV-Angebote wird eine stärkere Marktorientierung verfolgt. Ein Ausbau des ÖPNV erfolgt vorrangig auf Relationen, in Räumen und zu Zeiten, in denen die größten Kundenpotenziale aktivierbar sind.

Im Sinne einer gesamtwirtschaftlich optimierten Verkehrsplanung kann der Nahverkehrsraum Limburg-Weilburg in drei funktional unterschiedliche Bereiche differenziert werden, in denen sich eine jeweils abgestimmte Aufgabenteilung zwischen ÖPNV und MIV definiert. Es sind dies:

- Relationen in benachbarte Oberzentren und Ballungsräume, die als Arbeitsplatzstandorte und aufgrund ihrer zentralörtlichen Ausstattung herausragende verkehrliche Bedeutung für den Kreis Limburg-Weilburg besitzen;
- Relationen innerhalb des Kreises zwischen Bevölkerungsschwerpunkten und / oder Orten mit einem dichten Angebot an ÖPNV-relevanten zentralen Einrichtungen sowie der Binnenverkehr der Mittelzentren;
- dünn besiedelte Räume mit kleinen Ortschaften ohne zentrale Einrichtungen.

### 3.2 ÖPNV als Vorrangsystem

Aufgrund der Systemvorteile des Schienenverkehrs gerade im Bereich regionaler Verkehrsströme soll dessen Planung und Fortentwicklung besonderes Augenmerk gewidmet werden.

Ein sehr attraktives und zugleich wirtschaftliches Verkehrsangebot in zukunftsweisendem Zusammenwirken von Schienen- und Busverkehr wird die Mobilitätsbedürfnisse weitgehend abdecken und kann somit wirksam zur Begrenzung der Verkehrsbelastungen durch den MIV beitragen.

Relationen, auf denen im Sinne dieser Zielsetzung der SPNV das Vorrangsystem verkörpert, sind die zentralörtlich bestimmten und auch seitens der Regionalplanung entsprechend ausgewiesenen Achsen:

- Limburg – Bad Camberg – (Frankfurt / Wiesbaden)
- (Koblenz) – Limburg – Weilburg – (Gießen)

Nachgeordnet gibt dies auch für die Ober- und Unterwesterwaldbahn:

- Limburg – Hadamar – Dornburg – (Au an der Sieg)
- Limburg – Elz – (Montabaur)

### 3.3 ÖPNV als Konkurrenzsystem zum MIV

Entlang der auf die Zentren Limburg und Weilburg zulaufenden regionalen Verkehrsachsen ist der ÖPNV so zu entwickeln, dass er erfolgreich in Konkurrenz zum MIV treten kann. Voraussetzungen für eine Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV sind eine hinreichende Fahrtenfolge, eine systematische Verknüpfung zwischen dem Schienen- und Busnetz sowie innerhalb des Busnetzes, der Einsatz zeitgemäßer Fahrzeuge und eine angemessene Flächenerschließung.

Relationen, auf denen im Sinne dieser Zielsetzung der ÖPNV als Konkurrenzsystem weiter ausgebaut werden soll, sind die Achsen:

- Limburg – Hadamar – Dornburg
- Limburg – Beselich – Mengerskirchen – Herborn (Lahn-Dill-Kreis)
- Limburg – Hünfelden
- Weilburg – Oberbrechen
- Weilburg – Mengerskirchen
- Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach (Hochtaunuskreis)
- Weilburg – Braunfels (Lahn-Dill-Kreis)

Um weitere Kundenpotenziale zu aktivieren, sollen in enger Abstimmung mit dem RMV hochwertige ÖPNV-Produkte eingesetzt und weiterentwickelt werden.

In der Kreisstadt Limburg gehrt zur lokalen ÖPNV-Infrastruktur ein attraktives Stadtbussystem. Als dessen Merkmale sind ein durchgehender, mindestens stündlicher Takt, eine direkte Bedienung des Stadtzentrums, eine attraktive Systemabstimmung zwischen den Stadtbuslinien, eine dichte Haltestellenfolge, der Einsatz moderner barrierefreier Fahrzeuge und die Präsenz eines einheitlichen Erscheinungsbildes mit kommunaler Identität definiert. Darüber hinaus ist eine Einbettung des Stadtbussystems in die übergeordneten lokalen und regionalen ÖPNV-Angebote (Bus und Schiene) zu gewährleisten.

Gleiche Parameter gelten für die Stadtverkehre in Bad Camberg und in Weilburg.

### 3.4 ÖPNV als Grundversorgung

In den übrigen Teilen des ländlichen Raumes, in denen eine hinreichende Siedlungsverdichtung nicht gegeben ist, kann aufgrund des deutlich geringeren Nachfragepotenzials lediglich ein ÖPNV-Grundangebot vorgehalten werden.

Dieses Grundangebot stellt hinsichtlich der Verfügbarkeit, der Angebotsdichte und der Betriebszeiten derzeit noch keine durchweg überzeugende Alternative zum MIV dar. Als ein Ziel ist daher zu setzen, das Angebot bspw. durch die weitere Integration von Schülerverkehren – wo dies möglich ist – und die Ausschöpfung vorhandener und aus verkehrsbetrieblichen Gründen notwendig fortbestehender Kapazitäten weiter aufzuwerten. Anstrebenswert hinsichtlich der Daseinsvorsorge ist es, für alle Kommunen im Kreisgebiet ein Grundangebot im ÖPNV bereitzuhalten, das über die an der Nachfrage orientierten Fahrten des werktäglichen Schüler- und Berufsverkehrs hinausgeht.

## 4 Fahrplan und Liniennetz

### 4.1 Einteilung in Netzebenen

Den verschiedenen Anforderungen an das ÖPNV-Netz und den unterschiedlichen Marktchancen im Nahverkehr soll durch eine Differenzierung des Angebotes mit dem Ziel einer stärkeren Ausrichtung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der heutigen und potenziellen zukünftigen Nutzergruppen Rechnung getragen werden. Das Liniennetz wird in Bedienungsebenen gegliedert, denen über die Frage der Bedienungshäufigkeit hinaus Qualitäten zugeordnet sind.

Grundlagen für die Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes sind:

- zentralörtliche Gliederung und Raumstruktur
- bestehende Verkehrsströme und aktivierbare Potenziale zur Gewinnung neuer Nutzergruppen
- Chancen der Vermarktung auf den einzelnen Relationen

Grundsätzlich soll angestrebt werden, das Netz im Kreis Limburg-Weilburg in drei Ebenen zu gliedern. Für die Netzebenen werden Qualitätskategorien formuliert.

Die **Ebene 1 „Grundnetz Schiene“** gewährleistet die Hauptverbindungen aus dem Kreis zu den benachbarten Oberzentren und Ballungsräumen, insbesondere ins Rhein-Main-Gebiet, nach Wiesbaden, nach Wetzlar / Gießen und Koblenz sowie zusätzlich in Richtung Westerburg / Altenkirchen bzw. Montabaur.

Der Ebene 1 werden alle Schienenlinien mit SPNV-Bedienung im Kreisgebiet zugeordnet. Die Ebene 1 stellt somit das Rückgrat des ÖPNV im Kreis Limburg-Weilburg dar.

Die **Ebene 2 „Hauptnetz Bus“** beinhaltet die wesentlichen, innerhalb des Kreises auf die Mittelzentren Limburg und Weilburg zulaufenden Bus- und Schnellbuslinien mit größerem Verkehrspotenzial und die Stadtverkehre der zentralen Orte Limburg, Weilburg und Bad Camberg.

Mit der Schnellbuslinie 272 als einem Spitzenprodukt des Bus-Hauptnetzes werden entlang der Achse der B 417 attraktive Verbindungen von Limburg und Kirberg (Gemeinde Hünfelden) ins Oberzentrum Wiesbaden geschaffen.

Die Hauptlinien stellen dort die Verbindung zwischen den Unterzentren und Mittelzentren her, wo keine SPNV-Verbindungen bestehen.

Stadtverkehre erfüllen die lokalen Verkehrsbedürfnisse und ergänzen das regionale Netz durch die Gewährleistung einer Feinerschließung. Eine direkte Andienung der Innenstadt ist das wesentliche Merkmal der Stadtbusnetze. Für die Verkehrstage Montag bis Freitag soll eine Bedienung in mindestens stündlichem Takt angestrebt werden.



Die Ebene 3 „Erschließungs-/Ergänzungsnetz“ umfasst Linien mit vorrangig Erschließungsfunktion – auf regionaler wie lokaler Ebene – in den ländlich geprägten und dünner besiedelten Kreisgebieten. Die Fahrplangestaltung erfolgt bedarfsorientiert hinsichtlich der Fahrtenfolge und des Umfangs der Betriebszeiten. Zeitliche Lücken im Bedienungsangebot sowie nachfrageorientierte Einzelfahrten sind zulässig.

Netz-Ebene	Linienkategorie	Funktion
1	SPNV	direkte und schnelle Verbindungen von Unter- und Mittelzentren untereinander sowie mit den nächstgelegenen Oberzentren; Verknüpfung am Bahnhof Limburg mit dem Schienenfernverkehr durch Busverbindungen zum ICE-Halt Limburg Süd
2	Schnellbuslinie	direkte und zügige Verbindung zwischen der Kreisstadt Limburg und dem Oberzentrum Wiesbaden entlang einer Achse, auf der keine geeignete SPNV-Linie vorhanden ist; Bedienung nur zentraler Haltestellen, Voraussetzung einer geeigneten Straßeninfrastruktur (Busspur, Vorrangschaltungen)
	Hauptlinie	direkte und zügige Verbindung zwischen Unterzentren oder Kleinzentren und Mittelzentren
	Stadtbuslinie	innerörtliche Linie in Mittelzentren bzw. Unterzentren mit Teilfunktion eines Mittelzentrums zur Feinerschließung der Siedlungsflächen, Bedienung des Ortskerns (Innenstadt/Altstadt) und Anbindung an das übergeordnete lokale wie regionale ÖPNV-Netz
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 BPNV-Hauptlinie, die eine Weiterbeförderung zum nächstgelegenen Ort höherer Zentralität ermöglicht. Aufgrund geringerer Verkehrspotenziale vor allem mit Ausrichtung auf Schulverkehre. auch in Ausprägung als bedarfsgesteuertes System (AST)

Tabelle III-2: Zuordnung der Linienkategorien zu Netzebenen

Innerhalb der Netzebenen 1 und 2 ist in Zusammenarbeit mit den RMV auf die Bildung und Vermarktung von Verkehrsprodukten mit den definierten hohen Qualitätsstandards hinzuwirken.

Das verkehrliche Rückgrat bilden gemäß der gesetzlichen Aufgabenbeschreibung 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.

Aufgrund ihrer verkehrlichen Funktion sowie der unterschiedlich starken Fahrgastpotenziale weisen die Angebote der verschiedenen Netzebenen abgestuft differenzierte Qualitätsmerkmale hinsichtlich ihrer Fahrtenfolge und Betriebszeiten auf.

## 4.2 Verbindungsqualität

### 4.2.1 Fahrzeiten

Die Anforderungen an die Fahrzeiten sind von der Funktion der Linie abhängig. **Tabelle III-3** zeigt die Anforderungen für die unter → **Tabelle III-2** aufgestellten Linienkategorien.






Netz-Ebene	Linienkategorie	Funktion
1	 SPNV	durchschnittlich 45 km/h Fahrzeit vom Mittelzentrum zum nächstgelegenen Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums nicht mehr als 40 Minuten
2	 Schnellbuslinie	durchschnittlich 35 km/h bezogen auf die direkte Straßenverbindung (Busspur, Vorrangschaltungen)
	 Hauptlinie	durchschnittlich 25 km/h bezogen auf die direkte Straßenverbindung, Fahrzeit zwischen zwei Mittelzentren nicht mehr als 30 Minuten
	 Stadtbuslinie	aufgrund örtlicher Gegebenheiten auch weniger als 25 km/h
3	 Erschließungs-/Ergänzungslinie	Fahrzeit zum Gemeindehauptort bzw. zum Grundzentrum nicht mehr als 30 Minuten

Tabelle III-3: Anforderung an Reisegeschwindigkeit / Fahrzeit

Um das Ziel einer zum MIV konkurrenzfähigen Reisezeit zu erreichen, sollen die Linien auf möglichst direktem Wege den Zielort ansteuern. Gegebenenfalls ist eine Liniensplittung in Haupt- und Erschließungslinien vorzunehmen, die durch abgestimmte Anschlüsse miteinander verknüpft sind.

Umgekehrt kann aber aus verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen eine Hauptlinie in Teilabschnitten die Funktion einer Erschließungs- oder Innerortslinie übernehmen, wenn dadurch die Reisegeschwindigkeit (bezogen auf die direkte Straßenverbindung) und die Fahrzeit nicht unter das in → **Tabelle III-3** geforderte Maß absinken.

Die Nutzung einer Hauptlinie für innerörtliche oder außerörtliche Erschließungsaufgaben ist ohne Bedenken zulässig, wenn dies am Linienende erfolgt, nachdem bereits das Zentrum des Hauptortes durchfahren wurde. Die Hauptlinie fungiert im Nachlauf als Erschließungslinie.

Unproblematisch gestaltet sich auch die Heranziehung einer Erschließungslinie für innerörtliche Aufgaben bzw. die Verlängerung einer Innerortslinie über das geschlossene Siedlungsgebiet hinaus in einen benachbarten Ortsteil mit der Funktion einer Erschließungslinie.

## 4.2.2 Linienföhrung

Die Linienföhrungen der einzelnen Linien sind klar und einheitlich zu gestalten. Unterschiedliche Kursverläufe innerhalb einer Linie sind zu vermeiden, soweit nicht punktuelle Nachfragespitzen mit hohem Verkehrsaufkommen bspw. im Schülerverkehr direkt abzudecken sind.

Im bedarfsgesteuerten Angebot (AST) verkehren der ihm immanenten Systematik folgend die Fahrzeuge nicht auf einem bestimmten Linienweg, hier werden die Fahrgäste auf der kürzesten Route zu ihrem Ziel gefahren.

## 4.3 Verknüpfung in Netzknoten

Entscheidend für die Qualität des ÖPNV ist die Verknüpfung der einzelnen Linien untereinander. Nur so kann eine räumliche Verfügbarkeit bei zugleich konkurrenzfähigen Reisezeiten ähnlich dem MIV erreicht werden. Der Integrale Taktfahrplan (ITF) greift diese Idee auf. Durch optimale zeitliche und räumliche Verknüpfung der ÖPNV-Angebote an zentralen Umsteigestellen entstehen geschlossene Transportketten, die ein ungehindertes Fortkommen von einem zum anderen Punkt im Netz ermöglichen. Die ÖPNV-Mobilität ist damit weitgehend unabhängig davon, ob Start und Ziel an derselben Linie liegen oder ob umgestiegen werden muss.

Die Konzeption des ITF entspricht den in Deutschland üblichen Raumstrukturen, die im Zentrale-Orte-Modell beschrieben sind. Lokale ÖPNV-Systeme (Erschließungs- und Innerortslinien) „hängen“ sich sternförmig an Mittel- oder Unterzentren an und sind dabei mit den weiterföhrenden Linien (Haupt- und SPNV-Linien) verknüpft, die ebenso sternförmig von den größeren Oberzentren ausgehen.

Um solche Verknüpfungen anzustreben, sind die Linienverläufe so zu gestalten, dass in den zentralen Orten alle Linien dieselbe zentrale Umsteige-Haltestelle anfahren. Bei Orten mit Schienenanbindung soll diese Funktion wegen der erforderlichen Verknüpfung mit dem SPNV am Bahnhof erfolgen.

Linienföhrung, Fahrzeitansätze und Betriebsabläufe sind so aufeinander abzustimmen, dass die im ITF erforderlichen Systemfahrzeiten (Kantenzeiten) zuverlässig eingehalten werden und die Knotenbildung sicher funktioniert. Gegebenenfalls sind Maßnahmen mit Beschleunigungswirkung durchzuführen (Bau separater Gleise / Ausweisung von Busspuren, Vorrangschaltungen).

### 4.3.1 Umsteige- und Wartezeiten

Als obere Grenzen für die Wartezeit auf das Anschlussverkehrsmittel an den Umsteigeknoten soll gelten:

- fünf Minuten in der Hauptverkehrszeit (plus Fußweg)
- zehn Minuten während der sonstigen Verkehrszeiten (plus Fußweg)

Längere Wartezeiten beeinflussen das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV zu Ungunsten des ÖPNV und führen zu einer eher negativen Wahrnehmung seitens der Fahrgäste.

## 4.4 Taktsymmetrie

Um die gewünschten Verknüpfungen an den Netzknoten herstellen zu können, sind beim ITF die Fahrpläne der einzelnen Linien aufeinander abzustimmen. Notwendig hierzu ist, dass die Fahrpläne eine einheitliche „Symmetrie“ aufweisen. Die Symmetrie ergibt sich aus dem Zueinander der zeitlichen Lagen der Taktfahrten in Hin- und Rück-Richtung. Werden die Fahrpläne – wie im Schienenverkehr üblich – grafisch dargestellt, so zeigt sich, dass Pläne des ITF im Bildfahrplan spiegelbildlich erscheinen. Die Symmetrieachse der Spiegelung liegt dabei auf einer bestimmten Minute einer jeden Stunde, der sogenannten „Symmetrieminute“.

## 4.5 Fahrtenfolge und -rhythmisierung

Der Grundtakt im ITF ist der 60-Minuten-Takt. Auch wenn im Kreis Limburg-Weilburg nicht flächendeckend ein ITF einzuführen ist, sollte auf eine weitestgehende Vertaktung in der Fahrtenfolge hoher Wert gelegt werden.

Zulässige Takte sind ganze Vielfache bzw. Teiler des Grundtaktes, da nur diese zum 60-Min-Takt kompatibel sind und die Beibehaltung der systematischen Verknüpfung der Linien an den Netzknoten ermöglichen.

Aufgrund der Raumstruktur leitet sich für den Kreis Limburg-Weilburg ab, dass ein durchgängiger 60-Min-Takt für das Grundangebot, wie er zur Schaffung möglichst vieler Netzknotenpunkte im Sinne des ITF sinnvoll wäre, kurz- und mittelfristig nicht realisierbar ist. Für den BPNV wird bis auf weiteres daher von einem Grundangebot im annähernden Zwei-Stunden-Takt ausgegangen, wobei die Abend- und Wochenendbedienung weiteren Einschränkungen unterliegen muss.

Unter den genannten Prämisseu werden folgende Bedienungsschemata für das Planungsgebiet festgesetzt:






	Tagesverkehr Mo – Fr	HVZ	Sa	So
	5 – 20 h	5.30 – 8 h 15.30 – 19 h	7 – 18 h	7 – 18 h
<b>Netzebene 1</b>				
 <b>Grundnetz Schiene</b>				
RE	<i>Festlegung der Bedienungsstandards erfolgt durch den Aufgabenträger RMV</i>			
RB/SE				
<b>Netzebene 2</b>				
 <b>Schnellbus</b>				
	Einzelfahrten	60/30 Min.	- -	- -
 <b>Hauptlinie</b>				
	120 Min.	120 Min. plus Verstärkerfahrten	4-5 Fahrtenpaare	4-5 Fahrtenpaare
 <b>Stadtbuslinie</b>				
	60 Min.	60 Min. plus Verstärkerfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten
<b>Netzebene 3</b>				
 <b>Erschließungs-/Ergänzungslinien</b>				
	Nachfrageorientiertes Fahrtenangebot: mindestens 3 Fahrtenpaare auch an schulfreien Werktagen			

Tabelle III-4: Anforderungen an die Taktdichte

Die Angebotsverdichtung auf den SPNV-Linien erfolgt derzeit durch Taktverstärker in Lastrichtung. Es kann in Erwägung gezogen werden, in Orientierung an den Verkehrsströmen des MIV sowie unter Nutzung bereits vorhandener Ressourcen Angebotsverdichtungen auch vermehrt in Gegenlastrichtung anzubieten.

Bei Innerorts- und Erschließungslinien im Busbereich können die Angebotsverdichtungen auf die Lastrichtung beschränkt bleiben, soweit in der Gegenlastrichtung in der Hauptverkehrszeit (HVZ) kein nennenswert gesteigertes Verkehrsbedürfnis zu erwarten ist. Auf den Hauptlinien im Busnetz ist die Taktverdichtung jedoch möglichst in beiden Fahrtrichtungen vorzuhalten, um den Bedürfnissen des Binnenverkehrs zwischen den Zentren gerecht werden zu können. Punktuelle Entlastungen bei Kapazitätsengpässen durch Verdichterfahrten sind gegebenenfalls bei allen Bedienungsschemen möglich. Sollten diese jedoch in höherem AusmaÙe erforderlich sein, so ist der grundsätzliche Übergang auf ein dichteres Bedienungsschema oder die Einrichtung einer Ergänzungslinie zu prüfen.

Die vorgenannten Bedienungsschemata stellen einen planerischen Idealzustand dar. In der konkreten Fahrplangestaltung müssen aus verkehrlichen bzw. wirtschaftlichen Gründen (Finanzierung des Angebots) Abstriche in einzelnen Zeitfenstern von den dargestellten Frequenzen in Kauf zu nehmen sein.

Im Schölerverkehr ergeben sich – bedingt durch das Schulstundenraster – Zielkonflikte, die Abweichungen von einem wönschenswerten Taktschema erforderlich machen. Der zeitliche Schwerpunkt dieser Zielkonflikte liegt vorrangig in der morgendlichen Hauptverkehrszeit.

In Zeiten bzw. Räumen mit schwachem Verkehrsaufkommen kann die Bedienung auch durch bedarfsgesteuerte Verkehre, z.B. Rufbus oder Anruf-Sammel-Taxi, erfolgen.

## 4.6 Raumerschließung und Siedlungsentwicklung

Für Orte mit 250 bis 500 Einwohnern ist eine Grundversorgung durch den ÖPNV unabhängig vom Schölerverkehr anzustreben.

Orte mit weniger als 250 Einwohnern können in das Liniennetz eingebunden werden, sofern sie im Verlauf bestehender oder künftiger Linien liegen oder eine kommunale (Mit-)Finanzierung der Bedienung sichergestellt ist. Aus Aspekten der Wirtschaftlichkeit kann jedoch nicht durchweg gewährleistet sein, dass Orte, Ortsteile oder Einzelsiedlungen mit weniger als 200 Einwohnern unabdingbar an den ÖPNV angebunden werden.

Generell besteht das Ziel, Angebotslücken an schulfreien Werktagen zu schließen, um die Verkehre auch für andere Fahrtzwecke als ausschließlich den Ausbildungsverkehr attraktiv zu gestalten.

**Tabelle III-5** gibt einen Überblick über die Staffelung der maximalen Luftlinien-Einzugsbereiche von ÖPNV-Stationen bei Bahn und Bus. Die innerhalb dieser Radien anfallenden Fußwege werden von den Bürgerinnen und Bürgern allgemein noch als „zumutbar“ wahrgenommen. Alle innerhalb der genannten Radien gelegenen Siedlungsgebiete können damit als „erschlossen“ betrachtet werden, sofern die ÖPNV-Zugangsstellen gemäß der Mindeststandards montags bis freitags wochendurchgängig und schulzeitunabhängig bedient werden.

	Bahn	Bus
<b>Mittelzentrum / Unterzentrum</b>		
zentraler Bereich	600	400
Ortsteile außerhalb des zentralen Bereichs	1.000	600
Feinerschließung mit Stadtbusverkehr		200 – 300

Tabelle III-5: Maximale Haltestellenentfernungen (Luftlinie) in Metern (Quelle: VDV, 2001).

Die Siedlungstätigkeit der Kommunen soll entlang schon bestehender Verkehrsachsen erfolgen, um vorhandene ÖPNV-Angebote zu stärken und langfristig zu sichern. Eine Ausweisung neuer Siedlungs- und Gewerbeflächen abseits des bestehenden Netzes schafft demgegenüber weitere Zielkonflikte zwischen dem Erschließungs- und dem Wirtschaftlichkeitsgebot (zusätzliche Kapazitätsbindung), ist also angesichts der absehbaren Bevölkerungsentwicklung mittel- bis längerfristig als problematisch zu werten.

## 5 Verkehrssysteme und Fahrzeuge

Es ist jeweils das Verkehrssystem einzusetzen, mit dem die betreffende Aufgabenstellung im Sinne einer Gesamtnetzbildung am effektivsten bewältigt werden kann. Die Auswahl richtet sich nach Art und Größe des zu bewältigenden Verkehrsaufkommens, nach der Reiseweite der Fahrgäste und der Funktion der Linie.

Zur Wahl stehen im Kreis Limburg-Weilburg je nach Aufgabenfeld und Einsatzgebiet Schienenverkehrsmittel, Überlandlinienbusse (NFÜ), Stadt- bzw. Gemeindebusse (NF) sowie Großraum-PKW für den bedarfsgesteuerten Verkehr. Für die gebildeten Linienkategorien werden die zur Erfüllung der Aufgabenstellung geeigneten Verkehrssysteme dargestellt.

„NF“ verweist auf die niederflurige Bauart des Fahrzeugs. Sogenannte „Low-Entry“-Fahrzeuge mit einem niederflurigen Boden lediglich zwischen den beiden Türbereichen erfüllen das Kriterium ebenso.

Netzebene	Linienkategorie	Verkehrssystem	Fahrzeug
1	SPNV (RE / RB / SE)	Ⓜ Schienenverkehr	Triebwagenzug / Triebzug Leichttriebwagen Lokbespannter Zug <i>jeweils elektrisch bzw. dieselbetrieben</i>
2	Schnellbuslinie	Ⓜ Linienbus	Standardbus (12m) NFÜ 15m-Bus NFÜ Gelenkbus NFÜ
	Hauptlinie	Ⓜ Linienbus	Standardbus NFÜ 15m-Bus NFÜ Gelenkbus NFÜ
	Stadtbuslinie	Ⓜ Linienbus AST-Verkehr	Standardbus NF (Stadt) Midibus NF (Stadt) Großraum-PKW
3	Erschließungs-/ Ergänzungslinie	Ⓜ Linienbus AST-Verkehr	Standardbus NF / NFÜ Gelenkbus NF / NFÜ Midibus NF Kleinbus Großraum-PKW

NF / NFÜ = Einsatz von Fahrzeugen in Niederflurbauweise,  
alternativ Hochflurfahrzeug mit integrierter Hebebühne

Tabelle III-6: Geeignete Verkehrssysteme und Fahrzeuge

Bei der Ausschreibung von Linien oder Linienbündeln werden die Qualitätskriterien von den ausschreibenden Stellen (Aufgabenträger / Besteller) festgelegt.

## 5.1 Qualität der Fahrzeuge

Nach § 4 Abs. 6 HÖPNVG sollen u. a. die Fahrzeuge so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich (vgl. auch Behindertengleichstellungsgesetz BGG) berücksichtigen. Ferner ist in den schienengebundenen Fahrzeugen die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern sicherzustellen.

In der Regel sollen Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen. Neben der Niederflrigkeit ist bei den im Grundnetz (Hauptliniennetz) eingesetzten Fahrzeugen das Vorhandensein eines Rollstuhl- bzw. Kinderwagenabstellplatzes und ausreichend breiter Wagentüren sicherzustellen, die einen problemlosen Einstieg ermöglichen. Alternativ sind auch Hochflurfahrzeuge zulässig, wenn sie mit einer Hebebühne ausgestattet sind und somit dem barrierefreie Ein- und Aussteigen Rechnung getragen wird.

Auf ein unternehmensübergreifendes einheitliches Erscheinungsbild der Fahrzeuge ist zu achten. Dadurch sollen die Fahrzeuge sofort als Fahrzeuge des ÖPNV im Sinne eines markanten Produktauftritts im Straßenbild erkennbar werden. Dies darf jedoch nicht einen flexiblen Fahrzeugeinsatz – gerade von Verstärkerwagen – grundsätzlich ausschließen.

Eine ständige Erreichbarkeit über Funk (z. B. zur Gewährleistung der Anschlusssicherung) ist ebenso zu gewährleisten wie eine zu allen Betriebszeiten gut lesbare, inhaltlich korrekte Fahrzeugzielbeschilderung an Front- und Einstiegsseite sowie möglichst auch an der Heckseite (zwecks rascher Orientierung an Verknüpfungspunkten).

Hinsichtlich der Konkretisierung der Qualitätsstandards im Buseinsatz wird auf die aktuell gültigen Richtlinien hingewiesen. Definierte Qualitätskriterien bilden eine Grundlage für die künftige Ausschreibung von Verkehrsleistungen (→ **Anlage III-1**).

## 5.2 Fahrgastinformation im Fahrzeug

Innerhalb des Fahrzeugs hat rechtzeitig eine Information über die jeweils folgende Haltestelle zu erfolgen. Im Bereich des Grundnetzes sind die Fahrzeuge dafür mit einer optischen Haltestellenanzeige auszurüsten.

Darüber hinaus hat in allen Fahrzeugen im Linienverkehr eine deutliche und verständliche akustische Ansage der nächsten Haltestelle zu erfolgen. Zugelassen ist eine an den Drucker gekoppelte automatische Ansage oder eine verständliche Lautsprecherdurchsage des Fahrpersonals.



## 5.3 Datenlieferungen und Datenstrukturen

Um die Aufgaben der Koordination, Planung und Bestellung von Betriebsleistungen sowie die Aspekte der Qualitätskontrolle und -sicherung der Kundeninformation und des Vertriebes in ausreichender Qualität sicher stellen zu können, sind zwischen dem RMV und den Partnern entsprechende prozessbegleitende Datenlieferungen in definierten Strukturen und Lieferzyklen notwendig und einzuhalten. Die Vorgaben dazu finden sich in → **Anlage III-2**.

## 6 Schülerverkehr

Hinsichtlich des Bedienungsgebietes ist sich an den Vorgaben des Hessischen Schulgesetzes (HSchG) in der jeweils gültigen Fassung, insbesondere an den festgelegten Radien in § 161 HSchG zu orientieren. Bei Vorliegen eines rechtskräftigen Schulentwicklungsplans für den Kreis Limburg-Weilburg können vorzugsweise die dort definierten Schuleinzugsgebiete Verwendung finden.

Es sind ein bis zwei Anfahrten zu Schulbeginn, und bis zu drei Abfahrten nach Schulschluss vorzuhalten. Zu bzw. nach welchen Schulstunden diese angeboten werden, steht in Abhängigkeit von den schulspezifischen Stundenplänen sowie von Betreuungs- und Ganztagsangeboten. Die Wartezeit vor Schulbeginn soll für Grundschüler maximal 30 Minuten betragen und an weiterführenden Schulen möglichst 45 Minuten nicht überschreiten. Nach Schulschluss soll nicht länger als 50 Minuten gewartet werden. Kürzere Wartezeiten sind, wo möglich und betrieblich vertretbar, anzustreben.

Fahrten für Grundschüler haben umsteigefrei zu erfolgen, ebenso Fahrten zur Bedienung von weiterführenden Schulen, die ein eindeutig zu definierendes Einzugsgebiet aufweisen. Berufsschulen brauchen nicht über Direktfahrten bedient zu werden.

Grundsätzlich besteht kein Sitzplatzanspruch. Für Grundschüler sind Sitzplätze jedoch möglichst vorzuhalten.

Wie unter 5.1.1 angedeutet („in der Regel Niederflurfahrzeuge“), ist im Schülerverkehr ausnahmsweise ein Einsatz von hochflurigen Bussen mit Stufen an den Einstiegen zulässig.

## 7 Haltestellen und Bahnhöfe

### 7.1 Allgemeine Anforderungen

Stationen und Haltestellen sind für den Fahrgast das „Entree“ zum öffentlichen Personennahverkehr. Ihrer attraktiven Ausgestaltung kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Hierbei sind besonders zu beachten:

- Erreichbarkeit und Verknüpfung
- funktionale und ansprechende Gestaltung
- Sicherheit und Sauberkeit
- Information und Kommunikation
- Service und Betreuung
- Bahnhofsumfeld

Hinter dem Stichwort „Erreichbarkeit und Verknüpfung“ stehen die Forderungen nach kurzen Fußwegen innerhalb des Stationsareals und zu den Schnittstellen mit den anderen Verkehrsmitteln, einer leichten Orientierung sowie der möglichst autarken Zugänglichkeit für Mobilitätsbehinderte. Bestandteile sind ferner die Einrichtung von Fahrradstationen, Kiss+Ride- und Park+Ride-, sowie ÖPNV-Umsteigeanlagen, zudem die Ausschilderung der Wege bspw. zum oder vom Ortskern.

Die „funktionale und ansprechende Gestaltung“ bezieht sich z. B. auf die Ausstattung von Haltestellen, Bahnsteigen und Bahnhofsgebäuden.

Der Sicherheit der Fahrgäste ist durch eine gute Ausleuchtung, die Gewährleistung einer „sozialen Kontrolle“ und ggf. die Einrichtung von Notrufrmöglichkeiten entgegen zu kommen. Die Sauberkeit ist durch regelmäßige Reinigung sowie durch punktuelle Reinigung auf Anforderung bei großen Verschmutzungen zu gewährleisten.

Im Bahnhofsbereich sowie bei zentralen Bushaltestellen müssen Informationen hinsichtlich Liniennetz, Fahrpläne (verkehrsmittel- und linienübergreifend) sowie zu Preisen und Tarifen verfügbar sein. Wichtig sind ferner aktuelle und ansprechend gestaltete Informationen zur Umgebung der Station, was in besonderem Maße für touristisch bedeutsame Orte gilt.

Der Service für die Kunden erfolgt auch dato am besten durch personelle Betreuung (Fahrkartenverkauf und Auskunft). Die Verknüpfung von ÖPNV-Service mit anderen Funktionen (Kiosk, Reisebüro, Geldinstitute etc.) ist anzustreben – unter der Bedingung, dass vorhandene Qualitätsstandards (Vertriebspalette, personelle Qualifikation) dabei nicht merklich gesenkt werden.

Die Eigentumsverhältnisse der Haltestelleninfrastruktur verhalten sich system- und organisationsbedingt unterschiedlich. Die Anlagen des SPNV befinden sich in der Regel weiterhin im Eigentum der DB Station & Service AG, auch wenn der Betrieb von nichtbundeseigenen Verkehrsunternehmen durchgeführt wird. Hier ist der

RMV als Besteller der Leistungen weiterhin aufgefordert, das Vorhandensein einer sicheren, fahrgastfreundlichen und verbundkonformen Ausstattung der Haltepunkte sicherzustellen und bei aufkommenden Mängeln einzuschreiten. Eine für den Fahrgast einfach erkennbare Kennzeichnung, wer für den ordnungsgemäßen Zustand der Haltepunkte zuständig ist inkl. einer Service-Telefonnummer soll leicht vorzufinden sein.

Für die Anlagen des Busverkehrs bestehen in der Regel auf mehrere Institutionen verteilte Eigentumsverhältnisse mit Auswirkung auf die Zuständigkeiten für Wartung, Instandsetzung und Modernisierung. In der Regel befinden sich der Haltestellenmast samt Haltestellenfahne, Fahrplankästen und Bodenhülse, das Abfallbehältnis sowie vorhandene Fahrgastunterstände im Eigentum der jeweiligen Kommune, in der sich die Zugangsstelle befindet. Gleiches gilt für die größeren Busanlagen bspw. in Limburg, Weilburg und Weilmünster.

Dem Fahrgast gegenüber soll die zuständige LNO als Verantwortliche für die Zugangsstellen zum BPNV erkennbar sein, auch wenn sie de jure nicht Eigentümerin ist. Ihr obliegt es, den ordnungsgemäßen und verbundkonformen Zustand der Haltestellen zu überwachen, Hinweise bzw. Beschwerden aus dem Kreis der Fahrgäste entgegenzunehmen und an die konkret zuständigen Institutionen weiterzuleiten.

## 7.2 Bahnstationen

Die oben genannten Punkte lassen sich nicht an allen Stationen vollständig verwirklichen. An den Bahnstationen sollte aber folgende Minimalausstattung in jedem Fall angestrebt werden:

- Stationsschild(er), Lautsprecheranlagen
- begehbare, sauberer, übersichtlicher Bahnsteig mit zuverlässiger Entwässerung, guter Beleuchtung und fester, trittsicherer Bahnsteigkante
- Fahrplan mit Liniennetzplan und Tarifinformationen, beleuchtet, sowie Stationsumgebungspläne oder Stadtplan
- Fahrkartenautomat mit sämtlichem Fahrkartenangebot über den Verbund hinaus, Uhr, Witterungsschutz mit Sitz- und Lehnmöglichkeiten, Abfallbehälter (mit Aschenbecher)
- Notrufeinrichtung/Notrufmöglichkeit
- Fahrradabstellanlage (überdacht)

Eine ansprechende Gestaltung des Bahnhofsumfelds erhöht die Akzeptanz des SPNV-Angebots.

## 7.3 Bushaltestellen

Übertragen auf den Busverkehr gelten die Aussagen in Abschnitt 7.2 entsprechend auch für die Bushaltestellen. Hier müssen jedoch aufgrund der meist geringeren Nutzerzahlen bzw. örtlicher Platzbeschränkungen Abstriche bei den Anforderungen in Kauf genommen werden.

Bei den Haltestellen ist auf eine einheitliche Beschilderung und ein gepflegtes Erscheinungsbild des Haltestellenmobiliars zu achten, um die ausreichende Erkennbarkeit und einen einheitlichen Produktauftritt im Straßenraum zu erreichen.

Zudem ist neben den selbstverständlichen Ausstattungsmerkmalen wie Haltestellenschild und aktuellen Fahrplänen auf ausreichende Sichtbarkeit im Straßenraum sowie gute Beleuchtung zu achten. Eine Umgebungsinformation an den Haltestellen in Form von Stadt- und Ortsplänen ist anzustreben, dies gilt insbesondere für Orte mit starkem Freizeit- und Fremdenverkehr.

Muster von Fahrplanaushängen finden sich in → **Anlage III-4**.

Abfallbehältnisse gehören zur selbstverständlichen Standardausstattung einer Bushaltestelle. Sie sind so aufzustellen, dass sie sich nicht unter Informationsmedien (Fahrplankästen) befinden.

Mit Ausnahme ausgesprochen schwach frequentierter Haltestellen, reiner Ausstiegshaltestellen bzw. Haltestellenpositionen mit – lastrichtungsbezogen – vorwiegender Nutzung für den Ausstieg sind transparente und beleuchtete Wartehallen (Beleuchtung über Straßenlampe ggf. ausreichend, Gestaltung nach Vorgaben zur Barrierefreiheit) mit Sitzgelegenheiten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität vorzusehen.

Bei allen Haltestellen ist auf eine gute Integration ins Orts- bzw. Stadtbild und ein freundliches Erscheinungsbild der Anlagen zu achten. Die Haltestellen sollen an Punkten angelegt werden, die eine optimale Einbindung ins Fußwegenetz des Ortes und kurze Wege zu den Fahrtzielen (Einkaufsstätten, Behörden, Schulen etc.) und in die Wohngebiete ermöglichen. An geeigneten Haltestellen sind gegebenenfalls auch Fahrradabstellanlagen sinnvoll.

Die bauliche Gestaltung der Haltestellen (Kap, Straßenrand, Bucht oder Insel) soll mit den Belangen der Fahrplangestaltung abgestimmt werden, um essentielle Funktionen wie bspw. die Anschlusssicherung oder eine Abfahrtszeitkontrolle an dafür vorgesehenen Orten konfliktfrei umsetzen zu können. Es sollen „Kasseler Borde“ und taktile Leiteinrichtungen installiert werden. Die Vorgaben des RMV an die einheitliche Haltestellengestaltung sind in → **Anlage III-3** nachzulesen.

### 7.3.1 Haltestellenentwicklungsplan

In Konkretisierung der Vereinbarung zwischen LNO und RMV 1998 hat die VLDW einen umfassenden und aktuellen Datenbestand aller Bushaltestellen im Kreisgebiet aufgebaut und in einer selbst entwickelten Datenbank zusammengefasst. Aufgrund ihrer unterschiedlichen verkehrlichen Funktion wurden die Haltestellen kategorisiert.

Auf Basis dieser laufend zu aktualisierenden Informationsplattform wurde die Herstellung einer einheitlichen, den Gestaltungsrichtlinien des RMV entsprechender Haltestellenausstattung im gesamten Kreisgebiet schrittweise umgesetzt und ist mittlerweile erfolgreich abgeschlossen.

## 8 Betriebsqualität, Kundendienst und Marketing

### 8.1 Beschilderung, Pünktlichkeit, Anschlusssicherung

Alle im Linienverkehr eingesetzten Busse sind mit jeweiliger Liniennummer und Fahrziel – ggf. auch Zwischenzielen zur Fahrwegunterscheidung – zuverlässig und auch bei Dunkelheit gut lesbar zu beschildern.

Der Betrieb ist mit einer hohen Fahrplantreue und Pünktlichkeit abzuwickeln. Insbesondere ist sicherzustellen, dass der im Fahrplan abgebildete Linienweg eingehalten und verfrühte Abfahrten durch geeignete organisatorische Maßnahmen vermieden werden (Abfahrtzeitkontrolle).

Bedarfsgesteuerte Bedienungen einzelner Haltestellen oder Linienwegabschnitte sind ausdrücklich in den Fahrplänen auszuweisen und an klare Benutzungsspielregeln für ein- und ausstiegswillige Fahrgäste zu koppeln („Halt nur zum Aussteigen“ bzw. „Fahrwunsch anzumelden bei...“). Solche und andere Besonderheiten (z. B. Anschlussbindungen, Wartezeiten) sind betriebsintern in geeigneter Form dem Fahrpersonal aktuell bekannt zu machen (Fahreranweisungen); die Einhaltung ist regelmäßig zu kontrollieren.

Es sind geeignete Maßnahmen zur Anschlusssicherung sowohl zwischen den Bussen untereinander, als auch zwischen Bus und Bahn zu ergreifen.

Bei Betriebsstörungen ist eine umfassende Information der Fahrgäste und durch eine effektive unternehmensübergreifende Disposition die zügige Herstellung von Ersatzverkehren bzw. Alternativverbindungen zu leisten. Die Betriebszentralen sollen auch für Kundenwünsche oder -beschwerden sofort erreichbar sein.

### 8.2 Kundendienst und Service

Der Fahrscheinverkauf in Linienbus- bzw. AST-Fahrzeugen erfolgt mithilfe moderner Fahrscheindrucker. RMV-Fahrkarten sind somit überall im Kreisgebiet erhältlich.

In den Mittelzentren Limburg und Weilburg stehen den ÖPNV-Nutzern Kundenzentren (RMV-Mobilitätszentralen) mit kundenfreundlichen Öffnungszeiten für Information und Fahrkartenkauf zur Verfügung.

Neben Verkauf von Fahrscheinen an den Bahnstationen mithilfe von Automaten wird eine persönliche Bedienung an den verkehrlich wichtigen Bahnhöfen Limburg und Weilburg – gerade hinsichtlich der Bedürfnisse zunehmend älterer Kunden – nachdrücklich auch für die Zukunft angestrebt.

In Fahrplaninformationsmedien – Printmedien wie elektronische Medien – sind linienbezogen die jeweiligen Zuständigkeiten der einzelnen Verkehrsunternehmen einschließlich Rufnummern und Erreichbarkeitszeiten zu nennen. Für mobilitätsbeeinträchtigte Personen sind spezifische Informationen bereitzuhalten.

### 8.3 Information und Marketing

Eine wirksame Vermarktung der ÖPNV-Angebote erfolgt in Abstimmung mit dem Verbund, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen durch engagierte und zeitgemäße Öffentlichkeitsarbeit.

Das Personal der Verkehrsunternehmen ist im Kundendienst ausreichend und regelmäßig zu schulen.

Durch geeignete Angebote sollen auch Kundengruppen erschlossen werden, die noch nicht zu den Nutzern des ÖPNV zählen (Einführung neuer attraktiver Angebote – begleitet durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit).

Der Fahrkartenvertrieb ist nutzerfreundlich zu gestalten.

Die Fahrgastinformation umfasst bausteinartig eine bedarfsgerechte Palette einzelner Medien und Produkte, die zuverlässig über planmäßige Verkehrsangebote sowie Abweichungen (Sonderfahrpläne, dynamische Fahrgastinformation) informieren. Im Bereich der gedruckten Fahrplaninformation sind die Herausgabe von handlichen Bereichsfahrplänen sowie eine Reduzierung der Erläuterungs- und Zeichenfülle anzustreben – zum Zwecke einer leichten Verständlichkeit für die Kunden. Besonders wichtig ist und bleibt eine zuverlässige Fahrplaninformation an den Haltestellen unter Angabe einer über die gesamte Betriebszeit erreichbaren telefonischen Auskunftsstelle.

Die Zufriedenheit der Kunden ist durch umfassende und weitergehende Informationen (Hinweise auf Anschlüsse sowie auf betriebsbedingte Veränderungen) zu gewährleisten.

In Abstimmung mit dem RMV, den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen erfolgt eine intensive Vermarktung der Angebote des ÖPNV durch engagierte und zeitgemäße Öffentlichkeitsarbeit.

Die Bedeutung neuer Informationswege über elektronische Medien wächst. Dieser Entwicklung ist durch Datenbereitstellung bzw. Kommunikation über Internet, E-Mail und Mobiltelefonie zu folgen. Klassische Fahrplanmedien und Informationsträger (Papier, persönliche und Telefonauskunft) bleiben jedoch als Basis einer umfassenden Information weiterhin unentbehrlich.

## 8.4 Qualitätsmanagement

Es ist ein Qualitätskontrollverfahren für ÖPNV-Leistungen sowie ein effizientes Beschwerdemanagement vorzuhalten.

Ein angemessenes Qualitätsmanagement ist zwecks Überwachung der durch die Ausschreibung von Verkehrsleistungen fixierten Standards installiert.

Die grundsätzliche Zuständigkeit für Aufnahme, Bearbeitung und Auswertung von Fahrgastbeschwerden, wie auch für Werbung und Öffentlichkeitsarbeit liegt beim jeweiligen Aufgabenträger. Bei lokalen Linien ist daher die Lokale Nahverkehrsgesellschaft zuständig, bei regionalen Linien der RMV. Die Qualität der vorhandenen Verkehre ist in Bezug auf Pünktlichkeit, das Funktionieren von Anschlussverbindungen, eine situationsgerechte Fahrgastinformation, Ausbildungsstand des Personals und Umsetzung der gewünschten Kundenorientierung stichprobenhaft zu kontrollieren.



## IV Mängelanalyse

### 1 Einleitung – Linienzuordnung in Netzebenen

Die in den letzten Jahren durchgeführten Ausschreibungen der Linienbündel berücksichtigten bereits die im Anforderungsprofil benannten Kriterien zur Betriebsqualität, zu den Anforderungen an die Fahrzeuge und – soweit den Werktags- und Schülerverkehr betreffend – die quantitativen Bedienungsstandards.

Darüber hinaus wurde 2011 die Haltestellenmodernisierung innerhalb des Kreisgebiets vervollständigt.

Im Kapitel III „Anforderungsprofil“ sind Bedienungsstandards entsprechend definierter Netzebenen – (SPNV), Hauptlinie/Schnellbus-/Stadtbuslinie, Erschließungs-/Ergänzungslinie – festgesetzt. Zur Behandlung möglicher Defizite werden zunächst die Linien des BPNV-Netzes im Kreis den Netzebenen gemäß Anforderungsprofil zugeordnet:

Linie	Bündel	Linienweg	Netzebene / Kategorie
LM-1	Stadt Limburg	Stadtlinienerverkehr Limburg	2 – Stadtbuslinie
LM-2	Stadt Limburg	Stadtlinienerverkehr Limburg	2 – Stadtbuslinie
LM-3	Stadt Limburg	Stadtlinienerverkehr Limburg	2 – Stadtbuslinie
LM-4	Stadt Limburg	Stadtlinienerverkehr Limburg	2 – Stadtbuslinie
LM-11	Westerwald 1	Limburg – Elz – <i>Hundsangen</i> – Salz	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-12	Westerwald 2	Limburg – Füssingen – Mengerskirchen	<b>2 – Hauptlinie</b>
LM-13	Westerwald 1	Limburg – Elz – Hadamar – Füssingen	<b>2 – Hauptlinie</b>
LM-14	Westerwald 2	Hadamar – Steinbach – WAL-Lahr	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-15	LLW B49	Limburg – Hadamar – Elbtal – <i>Rennerod</i>	<b>2 – Hauptlinie</b>
LM-19	Westerwald 2	Limburg – WAL-Ellar – <i>Rennerod</i>	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-31	Stadtbus Bad Camberg	Bad Camberg – Erbach	2 – Stadtbuslinie
LM-32	Stadtbus Bad Camberg	Bad Camberg – Würges	2 – Stadtbuslinie
LM-33	LLW Süd	Limburg – Hünfelden	<b>2 – Hauptlinie</b>
LM-41	Mitte (lokal)	Limburg – Dietkirchen – Dehrn – Runkel	<b>2 – Hauptlinie</b>
LM-44	Mitte (lokal)	VIL-Weyer – Villmar – Runkel – Wirbelau	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-45	LLW B49	Limburg – Beselich – Runkel	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-46	LLW B49	Limburg – Merenberg – MEN-Waldernbach	<b>2 – Hauptlinie</b> (mit LM-64)
LM-51	LLW Ost	Weilburg – Weinbach – Oberbrechen	2 – Hauptlinie
LM-52	LLW Ost	Weilburg – Gräveneck – Weinbach	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-54	LLW Ost	Weilmünster – Weinbach – Fürfurt	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie

Linie	Bündel	Linienweg	Netzebene / Kategorie
LM-55	LLW Ost	Weilmünster – Laubuseschbach – Weinbach	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-56	LLW Ost	Weilmünster – Laubuseschbach – VIL-Weyer	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-57	Weital	VIL-Aumenau – Weilmünster – Dietenhausen	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-59	Mitte (regional)	Limburg – Eschhofen – RUN-Seelbach	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-61	Weilburg	City Bus Weilburg	2 – Stadtbus
LM-62	Weilburg	City Bus Weilburg	2 – Stadtbus
LM-63	Weilburg	Schulverkehr Weilburg	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-64	LLW B49	Weilburg – Merenberg – MEN-Waldernbach	<b>2 – Hauptlinie</b> (mit LM-46)
LM-65	LLW B49	Weilburg – BES-Schupbach – BES-Heckholzhausen	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-66	Weilburg	Weilburg – Hirschhausen – Weilburg	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
LM-68	Weilburg	Weilburg – Löhnberg – Mengerskirchen	<b>2 – Hauptlinie</b>
LM-69	LLW B49	Weilburg – MER-Allendorf – BES-Heckholzhausen	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
245	Weital	Weilburg – Weilmünster – Oberusel / Bad Homburg v. d. H.	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
272	RTK-GN WI	Limburg – HÜN-Kirberg – Wiesbaden	2 – Schnellbuslinie
281	Westerwald 1	Limburg – Elz – Hadamar – Dornburg / Salz	<b>2 – Hauptlinie</b>
282	Mitte (regional)	Limburg – Runkel – Villmar – Weilburg	3 – Erschließungs-/Ergänzungslinie
283	LLW Süd	Selters – Hasselbach – Bad Camberg	<b>2 – Hauptlinie</b>
289	Weital	Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach	<b>2 – Hauptlinie</b>

Tabelle IV-1: Zuordnung der BPNV-Linien zu den Netzebenen

## 2 Erschließungsqualität

Unter Berücksichtigung der im Anforderungsprofil festgesetzten Einzugsbereiche sind – bis auf wenige außerhalb der Siedlungsgebiete liegenden Gehöfte und nachfolgend genannte Ausnahme – sämtliche Orte bzw. Ortsteile im Kreisgebiet durch die Schiene und / oder den Buslinienverkehr erschlossen. Allerdings ergeben sich aufgrund der Betriebszeiten und Fahrtenfolgen Bedienungslücken vornehmlich in den Abendstunden und am Wochenende.

Zurzeit sind Wohn- und Gewerbeflächen in folgenden Bereichen noch nicht mit dem Öffentlichen Linienverkehr erschlossen:

- Wohn-Neubaugebiet „Kappesborder Berg“ in der Stadt Runkel
- Gewerbegebiet „Brotweg“ in der Gemeinde Villmar

Gleiches gilt in der Gemeinde Selters (Taunus) für Bereiche der Ortsteile Niederselters und Eisenbach. Während der Konzipierung des Linienbündels „LLW Süd“ wurde hier eine siedlungsnaher Führung der Linie 283 mit einem verdichtetem Haltestellenetz vorgeschlagen. Zunächst auch realisiert, wurde sie in Reaktion von Anwohnerangaben wieder zurückgenommen.

Für neue Ansiedlungen, die außerhalb der genannten Erschließungsradien entstehen, ist grundsätzlich ein erhöhter Aufwand für eine attraktive ÖPNV-Erschließung zu unterstellen. Im Hinblick auf weitere Siedlungsentwicklungen abseits vorhandener ÖPNV-Achsen sind vorrangig **Bad Camberg**, **Limburg** und **Weilburg** zu nennen. Soweit diese den Betrieb ihrer Stadtbusnetze fortführen, entstehen auch künftig keine Unterversorgungen.

### 3 Verbindungsqualität

Die Überprüfung der Fahrzeiten auf Basis der Anforderungen an die Reisegeschwindigkeit (vgl. Tabelle III-3) zeigte keine nennenswerten Abweichungen von den Vorgaben nach oben, abgesehen von:

- Die **LM-12** (Limburg – Füssingen – Mengerskirchen) erfüllt nicht die Vorgabe einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 25 km/h. Diese liegt im nicht direkt geführten Linienweg innerhalb des Limburger Stadtgebiets begründet. Dort übernimmt diese Regionallinie auch Funktionen der Feinerschließung.
- Die **LM-33** (Limburg – Hünfelden) weist in den südlichen Ortsteilen Hünfeldens eine Reisegeschwindigkeit von unter 25 km/h auf. Ursächlich hierfür ist der Fahrweg, der auf die Bedienung alle Ortsteile Hünfeldens hin konzipiert wurde. Für Fahrgäste aus dem Gemeindehauptort Kirberg steht während der Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag mit der Schnellbuslinie 272 (Limburg – Kirberg – Wiesbaden) als eine hochwertige Angebotsalternative zur Verfügung.
- Im Korridor zwischen Hadamar und Limburg kommt es aufgrund des hohen innerstädtischen Linienanteils in Verbindung mit dem Queren mehrerer Bahnübergänge und aufgrund von Behinderungen durch den MIV zu Fahrzeitverlängerungen. Betroffen sind hiervon die **LM-11**, **LM-13** und die **281**.

#### 3.1 Verknüpfung in Netzknoten

Die Anbindung des **ICE-Bahnhofs Limburg Süd** an den regionalen Busverkehr lässt noch Verbesserungen zu. Die Verknüpfung des RBNV mit dem Fernverkehrshalt war bereits Gegenstand einer Untersuchung, die im Ergebnis keine erweiterte Einbindung empfiehlt. Das einerseits nicht ausreichende Fahrgastpotenzial und die andererseits mit der Bedienung einhergehenden Linienwegsverlängerungen und dadurch entstehende Benachteiligung anderer Fahrgäste wurden u. a. zur Begründung angeführt. Die Zusammenfassung dieser Studie findet sich als → **Anlage IV-1**.

Derzeit bedienen den ICE-Bahnhof die Linien 282, 283, LM-59 und 580, wobei die letztgenannte über Zubestellungen und unter Ausnutzung von Standzeiten am Regionalbahnhof bis Limburg Süd verlängert wurde.

Ab dem 01.08.2014 verkehrt - zunächst befristet auf zwei Jahre - die neue Linie LM-5 zwischen der Kernstadt Limburg und dem ICE-Bahnhof. Zum gleichen Zeitpunkt werden vsl. die verlängerten Kurse der Linie 580 zum Regionalbahnhof wieder zurückgenommen.

An den Bahnhöfen Arfurt, Elz Süd, Gräveneck, Hadamar, Lindenholzhausen, Niederhadamar und Niederzeuzheim ist keine Verknüpfung mit den Busverkehr aufgrund der räumlichen Lage der SPNV-Stationen herzustellen.

An den Bahnhöfen Elz und Eschhofen ist von der Straßenstruktur her die Möglichkeit potenziell gegeben, den BPNV auch dort an die Schiene heranzuführen.

### 3.1.1 Vertaktung

Eine durchgehende Vertaktung des Angebots im BPNV ist – abgesehen von den Stadtverkehren in Limburg, Weilburg und Bad Camberg – nicht gegeben. Die Kurse verkehren jedoch in rhythmisierter Folge. In weiten Bereichen orientiert sich die Fahrtenfolge an der Hauptnutzergruppe, den Fahrgästen des Ausbildungsverkehrs. Weitere Abweichungen von der reinen Taktsymmetrie begründen sich in den – bedarfsorientiert – vom Regellinienweg abweichenden Fahrten zu peripher gelegenen Ortsteilen und im umlaufoptimierten und damit wirtschaftlicheren Einsatz der Fahrzeuge.

Auch dem Fahrplan der Oberwesterwaldbahn R28 Limburg – Hadamar – Westerbürg – Au ist keine einheitliche Taktsymmetrie hinterlegt, so dass die Qualität der Anschlussbindungen variiert. Dies schränkt die Abstimmung der Busverkehre auf den dortigen SPNV ein.

- Wesentlichere Mängel bei der Verknüpfung zwischen Zug und Bus resultieren jedoch aus den Fahrplanlagen und Angebotslücken der beiden SPNV-Strecken R20 und R25 im Kreisgebiet, auf denen auch das DB-Produkt Regional-Express (RE) verkehrt.
- Das RE-Angebot auf der „Taunusstrecke“ Limburg – Frankfurt („Taunusstrecke“) verkehrt nicht mehr abends sowie am Wochenende nur zweistündlich durchgehend bis / ab Frankfurt. Die Taktlage des Regional-Express erschwert zudem eine systemgerechte Bedienung eines SPNV-Knotens Limburg Bahnhof sowie die Herstellung von möglichen Eckanschlüssen aus bzw. in Richtung Weilburg an der Abzweigstation Eschhofen.
- Auf der „Lahntalbahn“ Gießen – Limburg – Koblenz verkehren die RE-Züge zweistündlich, Regional-Bahnen ergänzen das Angebot, werden aber in Limburg gebrochen. Die RE-Züge weisen einen frühen abendlichen Betriebsschluss auf, ab dem ausschließlich Regionalbahnen mit Halt auf allen Unterwegsbahnhöfen verkehren.
- 

### 3.1.2 Park+Ride

Einige P+R-Anlagen liegen kapazitiv an der Nutzungsgrenze. Dies betrifft insbesondere Anlagen an den Stationen entlang der „Taunusstrecke“ Limburg – Frankfurt.

## 4 Parallelverkehre

Im Korridor Limburg – Elz – Hadamar bestehen Parallelen im ÖPNV-Angebote, sowohl in der Linienführung als auch in den zeitlichen Lagen der Kurse. Die Linienführung ergibt sich aus der Bündelung nach / aus Limburg. Die parallelen Zeitlagen resultieren aus der zeitlichen Anbindung mit den Zügen nach / aus Frankfurt. Eine Angebotsreduzierung wäre aufgrund der intensiven nur in singulären Zeitfenstern durchführbar. Aus diesem Grund erscheint auch eine Brechung von Linien bzw. die Bedienung nur von Linienteilabschnitten (bis / ab Ahlbach, Hadamar oder Dorchheim) nicht als zweckmäßig.

Ein weiterer Faktor für scheinbar vorhandene Parallelverkehre findet sich in den Stundenbeginns- und -schlusszeiten der wichtigen Schulstandorte.

## 5 Betriebszeiten

Gemäß „Anforderungsprofil“ werden Bedienungsschemata für die Netzebene 2 „Hauptlinie“ definiert:

- Betriebszeiten Montag bis Freitag von 5 bis 20 Uhr
- Fahrtenfolge mindestens zweistündlich, Verstärkerfahrten während der HVZ
- Betriebszeiten Samstag von 7 bis 18 Uhr
- 4 bis 5 Fahrtenpaare mit rhythmisierter Fahrtenfolge
- Betriebszeiten Sonntag von 7 bis 18 Uhr
- 4 bis 5 Fahrtenpaare mit rhythmisierter Fahrtenfolge

Im Vergleich zum gegenwärtigen Verkehrsangebot zeigen sich folgende Abweichungen:

Linie	Betriebszeiten entsprechen nicht dem Anforderungsprofil			Kursanzahl entspricht nicht dem Anforderungsprofil		
	Mo-Fr	Samstag	Sonntag	Mo-Fr	Samstag	Sonntag
LM-12			X			X
LM-13			X			X
LM-15		X	X		X	X
LM-33		X	X			X
LM-41		X	X			X
LM-46	X	X	X		X	X
LM-51		X	X		X	X
LM-64		X	X		X	X
LM-68		X	X		X	X
281			X			X
283		X	X		X	X

Tabelle IV-2: Abweichungen der gegenwärtigen Betriebszeiten und Kursanzahlen von den Festsetzungen im Anforderungsprofil

## 6 Betriebsqualität

### 6.1 Pünktlichkeit

Der Busverkehr im Kreis Limburg-Weilburg wird insgesamt mit einer sehr hohen Pünktlichkeit betrieben, sofern nicht Störungen durch Verspätungseinträge seitens des SPNV erfolgen. Während der HVZ kommt es insbesondere im Schülerverkehr punktuell zu Verspätungen.

Verspätungsanfälligkeiten werden im zunehmenden KFZ-Verkehr entlang des Korridors zwischen Hadamar und Limburg in Verbindung mit den Schrankenschließzeiten an der Trasse der Oberwesterwaldbahn (RB 28) ausgelöst.

Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen kommen bisher nur an wenigen Stellen des Kreisgebiets zum Einsatz, u. a. in der Stadt Limburg. In Bad Camberg wurden im Zusammenhang mit der Einführung des Stadtbusverkehrs Lichtsignalanlagen mit Vorrangschaltung versehen.

### 6.2 Fahrzeugqualität

Es sind keine Mängel zu verzeichnen.

### 6.3 Anschlusssicherung

Im ÖPNV auf Kreisgebiet werden Anschlüsse weitestgehend gewährleistet. Diese basieren jedoch in der Regel auf Sichtkontakt und Ermessen des Fahrpersonals, ob ein Warten noch sinnvoll bzw. vertretbar ist.

Eine EDV-gestützte Anschlusssicherung mithilfe des bei der VLDW verwandten rechnergestützten Betriebsleitsystems LIAS wird an der Haltestelle „Merenberg Rathaus“ zwischen den Linien LM-46 und LM-64 als Pilotprojekt getestet.

## 6.4 Zugangsstellen zum ÖPNV-Netz

Der Bau- und Pflegezustand der Stationen des SPNV zeigt sich sehr unterschiedlich. Die Palette reicht vom vor Kurzem modernisierten Bahnhof Weilburg über frühere Stationsumbaumaßnahmen im Zuge der Elektrifizierung der Strecke Niedernhausen – Limburg bis zu Bahnhöfen an der Lahntal- bzw. Oberwesterwaldbahn, in deren Modernisierung bisher kaum investiert wurde. Ausnahmen bilden die mit neuen Bahnsteigkanten und Fahrgastunterständen versehenen Haltepunkte Arfurt, Aumenau und Furfurt entlang der Lahntalbahn.

Das Modernisierungsprogramm für die Haltestellen im Linienbusverkehr in Aufgabenträgerschaft der VLDW ist erfolgreich abgeschlossen.

## 7 Tarif

Die Struktur und Ausgestaltung des Tarifes liegt in den Händen des Verbundes.

- Dem RMV sei bewusst, dass nach knapp 20 Jahren eine Tarifstrukturreform erforderlich ist, um
- die augenscheinlichen Missverhältnisse in der Fahrtenbepreisung zu egalisieren,
- daher auch eine kleinteiligere und homogenere Tarifierungen mit feineren Preisabstufungen zu implementieren,
- die Basis für den attraktiveren (finanziellen) Einstieg in ÖPNV-System zu schaffen,
- eine höhere Nutzerfinanzierung zu erreichen.

Hierzu folgen weitere Ausführungen im Kapitel „Angebotskonzept“.

Wie auch im einleitenden Kapitel dargestellt, reduziert sich der Freiraum der Angebotsausgestaltung auf den in Zukunft gleichbleibenden, eher geringer werdenden finanziellen Rahmen der ÖV-Finanzierung durch die öffentlichen Haushalte – bei gleichzeitig steigenden Kosten der Verkehrsleistungserbringung. Insofern erscheint es als der richtige Weg, neben der Anpassung des Preises an die tatsächlich genutzte Relation insgesamt einen höheren Finanzierungsbeitrag durch die Fahrgäste zu erreichen, da ansonsten im gesamten System Angebotslücken aufbrechen würden.

Die unterschiedliche Tarifierung im Verkehr mit Destinationen im Westerwaldkreis (Linien 482 und 530 kein RMV-Tarif; LM-11, LM-15, LM-19 mit RMV-Tarif) ist nur in geringem Maße kundenfreundlich. Hier fehlt ein Übergangstarif; weitere Ausführungen sind dem Kapitel VIII „Übergangstarif RMV - Westerwald-Kreis“ zu entnehmen.



## 8 Kundendienst und Service

Es sind keine Mängel zu vermerken.

Mit den Mobilitätszentralen in Limburg und Weilburg und weiteren über das Kreisgebiet verteilten Beratungs- und Fahrkartenausgabestellen verfügt die VLDW über ausreichende Informationsstellen. Gleiches gilt für alle Angebote, die elektronisch abrufbar sind.

## 9 Information und Marketing

Die Fahrgastinformation an den Haltestellen an und in den Fahrzeugen ist weit überwiegend als beanstandungsfrei zu werten. Die infrastrukturelle Ausstattung der Bus-Haltestellen liegt über den seitens des Verbundes vorgegebenen Mindeststandards.

Die einheitliche Vermarktung des ÖPNV-Angebots ist prinzipiell durch den RMV zu gewährleisten. Verbundseitig lässt sich nach guten Ansätzen (Radio- und Printwerbung, Supplements in Tageszeitungen, Beteiligung an öffentlichen Veranstaltungen über Infostände) zwischenzeitlich eine Tendenz zu Zurückhaltung bemerken.

Der „Weitalbus“, Linie 245, besitzt aufgrund seines Linienwegs einen ausgeprägt touristischen Charakter. Die Potenziale dieser Linie als „Ausflugsbuss“ und mögliche Synergien mit anderen Linien im Abschnitt auf Gebiet des Hochtaunuskreises sind noch nicht ausgeschöpft.

# V Angebotskonzept

## 1 Übersicht

Wie bereits dargelegt, lag die Entscheidung über die künftige Ausgestaltung des ÖPNV im Spannungsfeld zwischen dem Wünschenswerten und Finanzierbaren. In dem die NVP-Erstellung begleitenden Koordinierungskreis wurden mehrfach ein dichteres Fahrtenangebot, längere Betriebszeiten und die Schließung von Angebotslücken angeregt. Diesen aus Fahrgastsicht im Grundsatz berechtigten Forderungen stehen einerseits erhebliche finanzielle Restriktionen auf Seiten der Aufgabenträger gegenüber, andererseits erhöhen sich die Kosten der Verkehrsleistungserbringung ständig. Die „Kostendelle“, sicher überwiegend begründbar durch die hessische Ausschreibungspraxis der vergangenen Jahre, ist längst gefüllt, die Tendenz zeigt nach oben. Schließlich werden den Leistungsbestellern Grenzen im Versuch, eine höhere Nutzerfinanzierung durchzusetzen, aufgezeigt, womit im Ergebnis – auch bei kontinuierlicher Anhebung des Tarifniveaus – der Grad der Kostenunterdeckung nicht merklich reduziert werden kann.

Vor diesem Hintergrund liegt die Intention des Nahverkehrsplans bei einer überwiegend „Fortschreibung des bestehenden Angebots“, verbunden mit Verbesserungen im Wochenendverkehr, aber auch mit Umstellungen des Angebots auf flexible Angebotsformen.

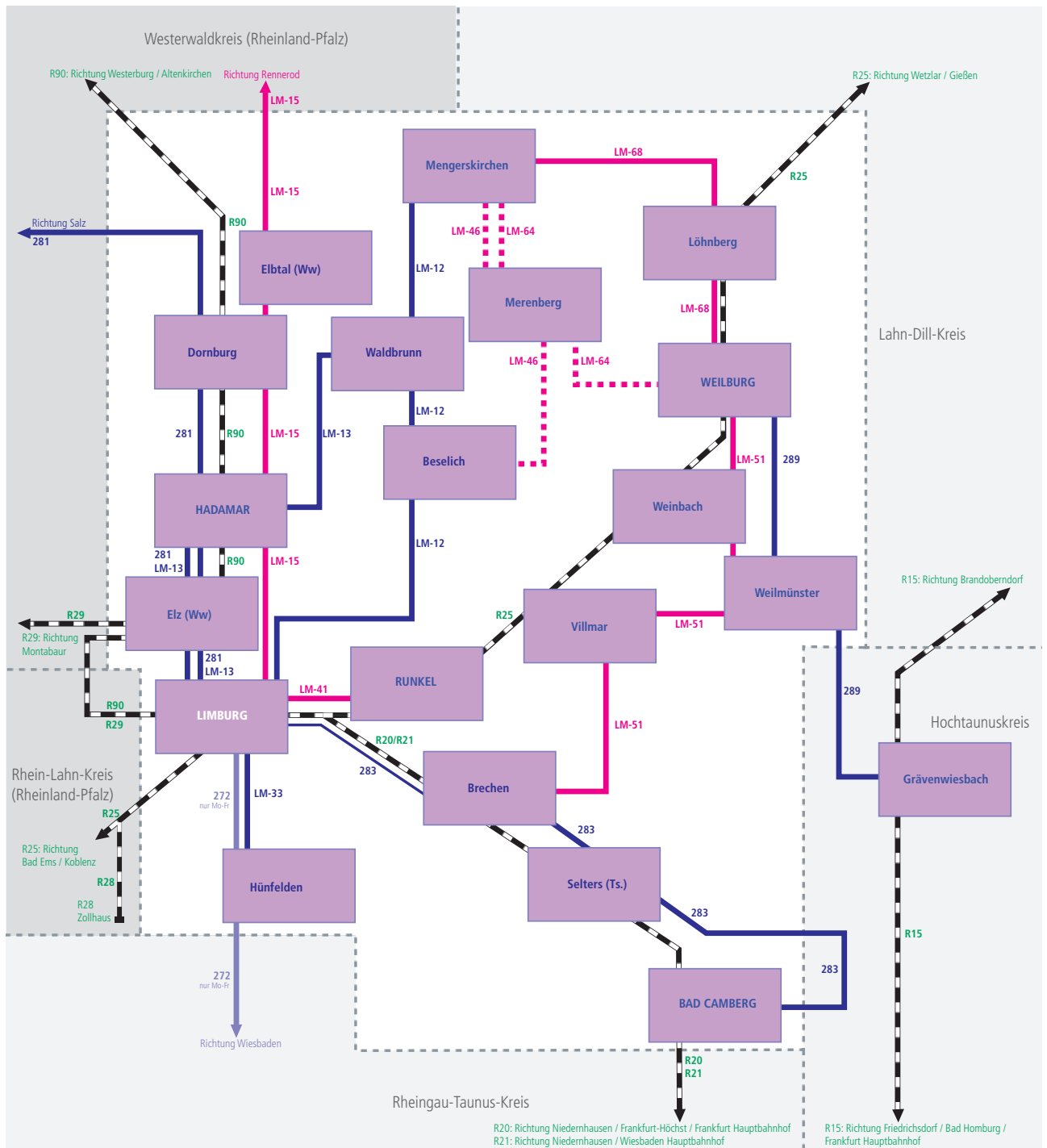
Teil der Konzeptionierung ist die Bildung eines Netzes gemäß Anforderungsprofil, das die Anforderungen einer kreisweiten Netzwirkung mit Einbindung sämtlicher kreisangehörigen Kommunen in Ergänzung zum Verkehrsträger Schiene erfüllt.






Das aktuelle BPNV-Angebot weist Disparitäten zwischen dem Fahrtenangebot an Werktagen gegenüber dem an Wochenenden auf. Lediglich eine Buslinie verfügt derzeit über ein Angebot, die diesen Anforderungen gerecht wird (Linie 289 zwischen Weilburg und Grävenwiesbach über Weilmünster). Eine Bedienung in Schwachlastzeiten wird ansonsten lediglich durch den SPNV gewährleistet. Kommunen im Kreis, die nicht vom SPNV oder der genannten Linie 289 bedient werden, sind außerhalb der werktäglichen Verkehrszeiten nicht an den ÖPNV angebunden.

Durch die Aufwertung soll eine Netzwirkung auch in der NVZ, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen erzielt werden. Es soll gewährleistet sein, dass aus allen Kommunen eine umsteigefreie Verbindung zu mindestens einem der beiden Mittelzentren des Kreises (Limburg und Weilburg) besteht. An den dortigen Verknüpfungspunkten (Limburg ZOB Nord, Süd und West sowie Weilburg ZOB – jeweils in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Bahnhöfen) sind attraktive Umsteigebeziehungen sicherzustellen.

Das Angebot sowohl des regionalen als auch des lokalen BPNV orientiert sich am regionalen SPNV und ist im Binnenbetrieb wechselseitig abgestimmt. Die Ausrichtung auf ein Taktschema (Abfahrten stets zur gleichen Minute) wird auch weiterhin verfolgt, wird jedoch aufgrund der hohen Relevanz des Schüler- und Ausbildungsverkehrs und der vorrangig einzuhaltenden Anschlussbindungen mit dem SPNV nur partiell zu verwirklichen sein.

## Hauptliniennetz



-  **Netzebene 1:** SPNV-Linien
-  **Netzebene 2:** Schnellbuslinie
-  **Netzebene 2:** Hauptlinie Regionalverkehr
-  **Netzebene 2:** Hauptlinie lokaler Verkehr
-  **Netzebene 2:** Hauptlinie lokaler Verkehr auf Linienabschnitt



-  **Stadt / Gemeinde**
-  **Kreisgrenze**

Abbildung V-1: Netz Hauptlinien

Das Angebot für den Schüler- und Ausbildungsverkehr bleibt in der bisherigen Form erhalten.

Für den regionalen und lokalen Busverkehr im Kreisgebiet – mit Ausnahme der Stadtverkehre in Limburg, Weilburg und Bad Camberg – wird ein (mindestens) zweistündliches Angebot mit Verstärkerfahrten in den Nachfragespitzen als ausreichend erachtet. Entlang der Achse Limburg – Elz – Hadamar wird durch Angebotsüberlappungen ein stündliches, während der Nachfragespitzen sogar nahezu halbstündliches Angebot bereitgehalten.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehren auf den Hauptlinien vier bis fünf Fahrtenpaare täglich – rhythmisiert und mit abgestimmten Anschlussbeziehungen an den Umsteigeknoten in Limburg und Weilburg.

Im Bereich des Marktfleckens Merenberg ist vorgesehen, das Fahrtenangebot der Linien LM-46 und LM-64 abwechselnd in Richtung Limburg und Weilburg so zu erweitern, dass das Fahrtenangebot dieser zwei Linien zusammen den Anforderungen einer „Hauptlinien“-Bedienung gerecht wird. Die Verbindung mit der Kreisstadt Limburg durch die Linie LM-46 wird außerhalb der HVZ über eine Umsteigebeziehung mit der LM-12 in Beselich-Obertiefenbach an der Haltestelle „Steinbacher Straße“ gewährleistet.

Das Angebot in Limburg, Weilburg und Bad Camberg ist durch die dort bestehenden Stadtverkehre bedarfsgerecht ausgestaltet und weitgehend systematisiert. Der Stadtlinienverkehr Limburg wird während der Erstellungsphase der NVP-Fortschreibung einer Überplanung unterzogen.

Die Stadt Hadamar verfügt aufgrund der Angebotsüberlappung lokaler und regionaler Linien entlang des Korridors Hadamar – Elz – Limburg über ein gutes Verkehrsangebot, das unverändert fortgeschrieben werden soll. Gleiches gilt für die Achse entlang der B 417 und im Wesentlichen für die Gemeinde Hünfelden.

### **Wandlung des Verkehrsangebots im östlichen Kreisgebiet im Bereich Weinbach / Weilmünster / Weilburg in eine flexible Bedienungsform**

Im Bereich der Gemeinde Weinbach sowie den angrenzenden Ortsteilen des Marktfleckens Weilmünster besteht aufgrund der ländlich geprägten Struktur eine geringe Nachfrage im Regelverkehr.

Auf den Linien im lokalen Linienbündel „LLW Ost“ ist vorgesehen, das aktuell nur rudimentär vorhandene Regelkursangebot in ein bedarfsorientiertes System zu wandeln. Es ist die Einrichtung eines „AST-Verkehrs“ vorgesehen, das durch einen ausgedehnten Fahrten-„Angebot“ und erweiterte Betriebszeiten sowie durch die beabsichtigte flächenhafte Bedienform den Fahrgästen erheblich mehr Fahrtrelationen als derzeit bieten wird.

Für einen späteren Zeitpunkt wird planerisch in Erwägung gezogen, auf der Linie LM-66, die als Ringlinie die Weilburger Ortsteile auf der Taunusseite mit dem Stadtkern verbindet, vorerst an Samstagen ebenfalls bedarfsorientierte Bedienungsformen zu testen.

### Räumlicher Bereich der bedarfsgesteuerten Bedienung (AST)

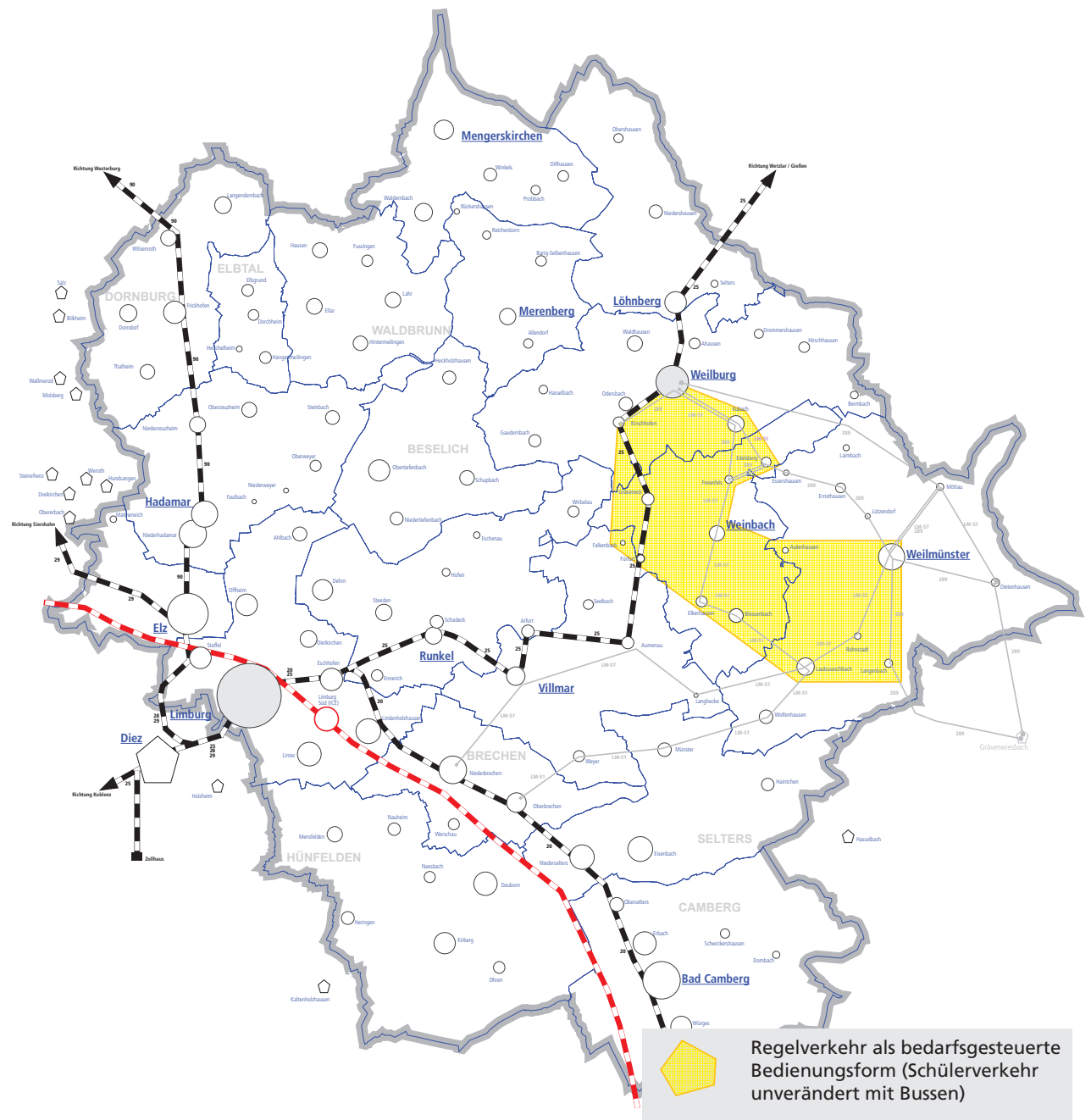


Abbildung V-2: Räumlicher Bereich der bedarfsgesteuerten Bedienung

Im Entwurf des Regionalen NVP des RMV werden weitere Bereiche benannt, in denen der Einsatz flexibler Bedienungsformen in Erwägung gezogen werden kann:

- Mengerskirchen / Merenberg / Waldbrunn
- Hünfelden
- nachrangig: Elbtal / Dornburg / Beselich – Brechen / Selters – Umgebung von Weilburg

### **Fortführung des Angebots im Ausbildungsverkehr**

Der ÖPNV im Kreis Limburg-Weilburg wird vornehmlich von der Ausrichtung auf den Schüler- und Ausbildungsverkehr geprägt. Das Verkehrsangebot wurde in der Vergangenheit sowohl zeitlich als auch räumlich in gutem Einvernehmen mit den Schulträgern abgestimmt. Diese flexible Handhabung der Angebotsausgestaltung nach den Bedürfnissen dieser größten Nachfragegruppe des ÖPNV im Kreis Limburg-Weilburg ist auch künftig so beizubehalten.

Eine nachfrageseitige Prüfung des Status-quo-Angebots ergab, dass es den tatsächlichen Schülerströmen entspricht. Insofern erfolgt eine Fortschreibung der Angebotsstruktur auf Basis der in 2013 bestehenden Verkehrsleistungen.

Allerdings sollen während des NVP-Gültigkeitszeitraums sukzessive die Anzahl der Anfahrten zu Schulbeginn auf ein bis zwei, die Abfahrten nach Schulschluss auf ein bis drei Kurse harmonisiert werden – jeweils in enger Abhängigkeit von den örtlichen Stundenplänen und den vorhandenen Betreuungsangeboten.

### **Mobilität der älteren Generation**

Der Anteil älterer Personen an der Gesamtbevölkerung wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen, weswegen die Belange dieser Bevölkerungsgruppen folglich verstärkt zu berücksichtigen sind.

Infrastrukturseitig ist die Modernisierung der Haltestellen mit Überdachung, Sitzgelegenheiten und Anhebung der Borde bereits abgeschlossen. Zum Einsatz kommen im Regelverkehr ausschließlich Wagen, die einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleisten (Niederflurfahrzeuge oder Hochbodenbusse mit integrierter Hebebühne).

Über die allgemein fahrgastfreundlichen Linienwegführungen und Haltestellenpositionierungen hinaus, wie eine unmittelbare Lage an Einkaufseinrichtungen (bspw. in Löhnberg oder Beselich-Obertiefenbach) erweist es sich für ältere Fahrgäste von besonderem Nutzen, dass auch Gesundheitseinrichtungen (bspw. das Ärztehaus in Bad Camberg durch die Linie 283) oder Seniorenwohnanlagen (bspw. in Hünfelden-Dauborn durch die Linie LM-33) in Feinerschließung angegliedert.

Von besonderer Attraktivität für die hier thematisierte Fahrgastgruppe erweisen sich gerade die Stadtverkehre (Limburg, Weilburg, Bad Camberg) aufgrund ihrer Feinerschließungswirkung und dichter Haltestellenfolge. Insbesondere der „City Bus Weilburg“ (Linien LM-61 und LM-62) besitzt für ältere bzw. mobilitätseingeschränkte Fahrgäste einen hohen Nutzungsanreiz, weil dank seiner die bewegte Topographie zwischen den angeschlossenen Weilburger Stadtteilen, dem Bahnhof und ZOB im Lahntal und der erhaben gelegenen Altstadt bequem zu überwinden ist.

## 2 Regionaler Verkehr

Im Entwurf des regionalen NVP des RMV liegen die für den gesamten Verbundraum bedeutenden Projekte hauptsächlich im Großraum Frankfurt. Sie wirken sich nach erfolgter Realisierung lediglich mittelbar auf den Kreis Limburg-Weilburg aus. Hierzu gehören

- der Bau der nordmainischen S-Bahn nach Hanau,
- der Ausbau der S-Bahn-Strecke nach Friedberg,
- die Einbeziehung der Strecke Friedrichsdorf – Usingen in das S-Bahn-Netz,
- der Bau der Regionaltangente West (Bad Homburg / Nordwestzentrum – Flughafen – Neu-Isenburg / Dreieich) und
- der Bau einer S-Bahn-Station „Gateway Gardens“ nahe dem Flughafen.

Der RMV prognostiziert hinsichtlich der Entwicklung der Verkehrsnachfrage bis 2020 ein Rückgang in der Region um etwa 8 %, insbesondere im Busverkehr, was aus Verbundsicht „nachfragegerechte Anpassungen notwendig erscheinen“ lässt.

Dagegen ist auf wichtigen Schienenachsen, die den Verbindungen zwischen dem Kernraum und der Region dienen, mit einer Steigerung der Nachfrage zu rechnen (+ 12%), die „überproportional dem ÖV“ zufallen.

Bezogen auf das Kreisgebiet rechnet der Verbund mit einer deutlich steigenden Nachfrage auf der Taunusstrecke Limburg – Frankfurt (R20) von mehr als 400 Reisenden pro Werktag zusätzlich, mit einer etwa gleichbleibenden Nachfrage auf der Ober- und Unterwesterwaldbahn (R28, R29) sowie auf der Lahntalbahn (R25) zwischen Limburg und Weilburg, jedoch mit einer sinkenden Nachfrage auf der Lahntalbahn zwischen Weilburg und Wetzlar (außerhalb des Kreises Limburg-Weilburg) mit bis zu 200 Reisenden pro Werktag weniger.

Die Bedienung der Strecke zwischen Limburg und Montabaur im SPNV wird aufgrund der schwachen Nachfrage hingegen als nicht mehr „zwingend geboten“ erachtet. Zu einer eventuellen Umstellung auf Busverkehr wird eine einvernehmliche Lösung mit dem Aufgabenträger in Rheinland-Pfalz angestrebt. *Ergänzung: gemäß Stellungnahme des SPNV-Nord ist eine Umstellung auf Busverkehr nicht (mehr) vorgesehen.*

Um steigende Nachfragen aufzufangen, soll für Verbindungen über größere Distanzen das RE-Netz zu einem „Hessen-Express“ (Arbeitstitel) mit Gesamtrealisierungszeitraum „nach 2019“ ausgebaut werden. Vorgesehen ist u. a. eine Linie „HE 2“ zwischen Limburg und Frankfurt, entwickelt aus der derzeitigen Linie R20. Daraus ergibt sich ein stündlicher Grundtakt im Expressverkehr, ein Stundenangebot für die Regionalbahnen, somit im Gesamtangebot zwei Züge pro Stunde und Richtung. Die tägliche Betriebsdauer von 18 Stunden gleicht dem jetzigen Angebot.

Bezüglich des Zielkonzeptes für den straßengebundenen ÖPNV differenziert der RMV in seinem Linienkonzept zwischen Direktverbindungen („Schnellverbindungen“), Linien zur Bedienung von Verkehrskorridoren („Regionalverbindungen“), Linien zur räumlichen Erschließung einschließlich Ausbildungsverkehr („Lokalbusse“) und flexiblen Bedienungsformen. Schnellverbindungen zwischen nachfragestarken zentralen Orten mit kurzen Reisezeiten werden für Limburg-Weilburg nicht benannt.

### 3 Vertaktung und Vernetzung

Für die Hauptlinien ist eine rhythmisierte, mindestens zweistündliche Fahrtenfolge vorgesehen. Im verdichteten Ordnungsraum um die Kreisstadt Limburg verkehren die Busse montags bis freitags u. a. dank der Bedienung von mehr als einer Linie annähernd stündlich. Bestehende Verstärkerfahrten während der Verkehrsspitzen werden fortgeschrieben. Im Korridor Limburg – Elz – Hadamar ist tagsüber durch die Angebotsüberlappung der Linien LM-13 und 281 ein annähernd halbstündliches Angebot vorzufinden.

An Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehren auf den Hauptlinien vier bis fünf Fahrtenpaare in rhythmisierter Kursfolge und abgestimmt auf die Anschlussbeziehungen zur Schiene in Limburg, Weilburg bzw. Oberbrechen.

Für den Bereich Weinbach / Weilburg / Weilmünster entsteht durch die Einführung einer bedarfsgesteuerten Bedienungsform („AST Ostkreis“) ein vertaktetes ÖPNV-Angebot. Den Fahrgästen steht künftig montags bis freitags ein stündliches Angebot zur Verfügung – mit ausgeweiteten Betriebszeiten. Allerdings muss der Fahrtwunsch vorab telefonisch vom Fahrgast angemeldet werden.

Für den integrierten Stadtbusverkehr Limburg ist seitens der Kreisstadt als Bestellerin dieser Zusatzleistungen von Regionalverkehr vorgesehen, das Busangebot zu den außerhalb der Kernstadt gelegenen Stadtteilen fortzuschreiben und noch vorzufindende Taktlücken so aufzufüllen, dass durchgehend einmal stündlich eine Verbindung besteht. Betroffen sind die Linien LM-12, LM-33, LM-41 und LM-59. Seitens des RMV besteht das Vorhaben, die Anbindung Offheims an Limburg durch eine veränderte Führung der Linie LM-11 zwischen Elz und Limburg zu verbessern.

Die Verknüpfungen im Schienenpersonenverkehr zwischen Nah- und Fernverkehr in den für das Kreisgebiet nächstgelegenen Knotenbahnhöfen sind beizubehalten und dauerhaft zu verbessern. Es sind dies die Knoten Gießen, Koblenz und Frankfurt (Flughafen und Hauptbahnhof).

An das SPfV-Hochgeschwindigkeitsnetz ist der Kreis Limburg-Weilburg über den ICE-Bahnhof Limburg Süd angeschlossen. Dieser befindet sich in solitärer Randlage südöstlich zum Stadtgebiet. An den BPNV ist er derzeit über die Buslinien LM-59, 282 und 580 angebunden, die jedoch als Fernverkehrszu- und -abbringer nicht systematisch nutzbar sind, insbesondere am Wochenende. Nach erfolgter Überplanung des Stadtlinienverkehrs Limburg wird der ICE-Bahnhof ab 01.08.2014 in das Netz des Stadtverkehrs eingeflochten. Damit wird auch eine regelmäßige Verknüpfung zwischen dem SPfV in Limburg Süd mit dem Regionalverkehr am Limburger Bahnhof im Stadtkern realisiert.

Im geplanten Hauptliniennetz ist ein zeitweises Bus-Bus-Umsteigen in Beselich-Obertiefenbach an der Haltestelle „Steinbacher Straße“ vorgesehen: Es sind Anschlüsse zwischen der LM-12 aus / in Richtung Limburg mit der LM-46 aus Richtung Merenberg / Mengerskirchen herzustellen. Während der Verkehrsspitzen verkehrt die LM-46 direkt bis / ab Limburg.



## 4 Schienenverkehr

Die Weiterentwicklung des SPNV wird im Regionalen Nahverkehrsplan des RMV behandelt. Die Ausföhrungen zum Schienenverkehr im Kreis Limburg-Weilburg sind – zusammengefasst - dem Entwurf des RNVP entnommen.

Für die Linien im Landkreis werden Rahmenfahrpläne (Zielzustand 2019) wie folgt definiert:

Linie	Linienweg Linienname	Betriebs- dauer	Grundtakt Expressverkehr (RE, SE)	Grundtakt Normalverk. (RB)	Grundtakt gesamt
R20	Limburg – Bad Camberg – <i>Niedernhausen – F-Höchst – Frankfurt Hbf</i> „Taunusstrecke“	18 Std.	60 Min.	60 Min.	30 Min.
R21	Limburg – Bad Camberg – <i>Niedernhausen – Wiesbaden</i> „Ländchesbahn“	16 Std.	---	60 Min.	60 Min.
R25	Koblenz – Limburg –Weilburg – <i>Wetzlar – Gießen</i> „Lahntalbahn“	16 Std.	120 Min.	60 Min.	mind. 60 Min.
R28	Limburg - Diez - Hahnstätten - Zollhaus „Aartalbahn“	15 Std.	---	60 Min.	60 Min.
R29	Limburg – Elz Süd – <i>Montabaur – Siershahn</i> „Unterwesterwaldbahn“	14 Std.	---	60 Min.	60 Min.
R90	Limburg – <i>Wilsenroth – Westerb- burg – Altenkirchen – Au (Sieg)</i> „Oberwesterwaldbahn“	17 Std.	---	60 Min.	60 Min.

Tabelle V-1: Rahmenfahrplan Schiene gemäß RNVP-Entwurf des RMV

## 4.1 Stationsmodernisierung

Die geplanten MaBnahmen an den SPNV-Stationen des Kreises Limburg-Weilburg sind in folgender Tabelle zusammengestellt.

Empfehlungen ohne Terminierung werden f#r alle Stationen entlang der Oberweserwaldbahn (R28) und der Lahntalbahn (R25) zwischen Limburg und Weilburg ausgesprochen. Die Station F#rfurt ist noch nicht unter „Anforderung erf#llt“ gef#hrt. Sie wurde im Jahr 2012 modernisiert, mit neuen Bahnsteigkanten und Dynamischen Fahrgastinformationen versehen.

Die Stationen Bad Camberg, Brechen-Niederbrechen (an der R20) und Elz S#d (R29) werden f#r eine Modernisierung zu einem sp#teren Zeitpunkt empfohlen.

Station	Projektstand / Beschreibung der MaBnahme	geplanter Baubeginn
Brechen-Niederbrechen	Empfehlung langfristig	---
Brechen-Oberbrechen	Empfehlung	---
Bad Camberg	Empfehlung langfristig	---
Dornburg-Frickhofen	Empfehlung	---
Dornburg-Wilsenroth	Empfehlung	---
Elz	Empfehlung	---
Elz S#d	Empfehlung langfristig	---
Hadamar	Empfehlung	---
Hadamar-Niederhadamar	Empfehlung	---
Hadamar-Oberzeuzheim	Empfehlung	---
Limburg	Anforderung erf#llt	---
Limburg-Eschhofen	Anforderung erf#llt	---
Limburg-Lindenholzhausen	Neubau Bahnsteigausstattung, Vorschlag Neubau Bahnsteig 1 + 2 als Fl#chenbahnsteig mit neuer Beleuchtung	2015
Limburg-Staffel	Empfehlung	---
L#hnberg	Empfehlung	---
Runkel	Empfehlung	---
Runkel-Arfurt	Empfehlung	---
Runkel-Kerkerbach	Empfehlung	---
Selters(Ts)-Niederselters	Anforderung erf#llt	---
Villmar	Empfehlung	---
Villmar-Aumenau	Empfehlung	---
Weilburg	Anforderung erf#llt	---
Weinbach-F#rfurt	Empfehlung	---
Weinbach-Gr#vенеck	Empfehlung	---

Tabelle V-2: Geplante Stationsmodernisierung

Die Ausstattung mit Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) steht für folgende Stationen aus und ist für 2013 / 2014 geplant:

- Hadamar
- Limburg-Lindenholzhausen
- Limburg-Staffel
- Runkel
- Runkel-Arfurt
- Runkel-Kerkerbach
- Villmar-Aumenau

Das Bahnhofsumfeld mit DFI auszustatten, ist für folgende Stationen mit Umsteigemöglichkeiten zum Bus vorgesehen (ohne zeitliche Terminierung):

- Brechen-Niederbrechen
- Bad Camberg
- Limburg-Eschhofen
- Selters-Niederselters
- Weilburg

## 4.2 Angebotskonzept SPNV nach Linien

### 4.2.1 Limburg – Bad Camberg – Niedernhausen – Frankfurt und – Wiesbaden)

*R20 – „Taunusstrecke“ / R21 – „Ländchesbahn“*

Aus der Linie R20 wird gemäß RMV-Planungen die „HE 2“ Limburg – Frankfurt entwickelt. Der Angebotsumfang übersteigt nach Realisierung leicht die aktuell bestellten Verkehre: stündlicher Grundtakt im Expressverkehr (RE, SE), stündlicher Grundtakt im Normalverkehr (RB), somit im Gesamtangebot ein rhythmisierter Die tägliche Betriebsdauer von 18 Stunden gleicht dem jetzigen Angebot.

Konkrete Maßnahmen werden für die Station Limburg-Lindenholzhausen benannt: Hier sollen mit Baubeginn 2015 die Bahnsteige neu errichtet und mit einer zeitgemäßen Beleuchtung ausgestattet werden.

Von Seiten des Kreises wird die Neueinrichtung bzw. Wiederinbetriebnahme einer Station im Bad Camberger Ortsteil **Oberselters** als Option genannt. Die baulichen, betrieblichen Konsequenzen und finanziellen Folgewirkungen eines solchen zusätzlichen Haltes sind im Einzelnen noch zu prüfen und abzustimmen.

#### 4.2.2 (Gießen – Wetzlar) – Weilburg – Limburg – (Koblenz)

*R25 „Lahntalbahn“*

Seitens des RMV ist eine Stärkung des Angebots für den touristischen und Freizeitverkehr vorgesehen, insbesondere durch saisonal begrenzte Angebotsverdichtungen und erweiterte Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder.

#### 4.2.3 Limburg – Elz – Hadamar – Frickhofen – Wilsenroth ( – Westerburg – Altenkirchen – Au/Sieg)

*R28 – „Oberwesterwaldbahn“*

Von den auf die Taunusstrecke (R20) bzw. die Lahntalbahn (R25) zulaufenden Nebenstrecken verfügt die Oberwesterwaldbahn (R28) gemäß RMV über das größte Fahrgastpotenzial und die verhältnismäßig besten Nutzungszahlen. Die Attraktivität der Strecke soll gefördert, der Fahrplan optimiert und die Reisezeiten verkürzt werden. Gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen werden die dazu nötigen technischen Anpassungen abgestimmt (u. a. Maßnahmen an Bahnübergängen und die Ertüchtigung des Bahnhofs Hadamar als Kreuzungsbahnhof). Der überwiegende Teil der vorgesehenen Maßnahmen liegt auf rheinland-pfälzischem Gebiet.

Gemäß der Angebotskonzeption des RNVP des RMV werden für alle Stationen der Oberwesterwaldbahn im Kreisgebiet Empfehlungen für eine Modernisierung ausgesprochen. Eine zeitliche Terminierung ist nicht genannt. Alle Stationen sind mit dynamischen Schriftanzeigern ausgestattet – bis auf den Bahnhof Hadamar. Dort soll die Installation während des Jahres 2013 erfolgen.

#### 4.2.4 Limburg – Elz Süd ( – Steinefrenz – Montabaur – Siershahn)

*R29 – „Unterwesterwaldbahn“*

Die sehr nachfrageschwache Unterwesterwaldbahn (R29) steht gemäß RMV-Planungen zur Disposition. Es wird eine Angebotsumstellung auf Busverkehr in Erwägung gezogen. Nach aktuellem Planungsstand ist das Fortbestehen dieser SPNV-Linie aber vorerst gesichert.

Sollte der Verkehr auf dieser Relation abbestellt werden, ergäbe sich vor allem für die Regionalbuslinie LM-11 Limburg – Elz – Hundsangen – Salz die Erfordernis einer angebotsseitigen Überplanung.

*Ergänzung: gemäß Stellungnahme SPNV-Nord wurden die SPNV-Leistungen für ca. 15 Jahre (bis Dezember 2030) neu vergeben.*

## 4.2.5 Aartalbahn

Auch wenn kein Trassenabschnitt dieser seit dem Jahr 2000 still liegenden Bahnstrecke auf dem Limburg-Weilburger Kreisgebiet liegt, ist der Thematik der Reaktivierung dieser Bahnstrecke weiter Beachtung zu schenken. Vom Besteller, dem rheinland-pfälzischen Zweckverband SPNV-Nord, ist geplant, zum August 2015 den Personenverkehr zwischen Limburg, Diez und Zollhaus wieder aufzunehmen. Wünschenswert ist, auch die in Zollhaus anschließende Strecke durch den hessischen Rheingau-Taunus-Kreis bis nach Wiesbaden zu reaktivieren. Somit würde die Verbindung auf der Schiene von Limburg durch das touristisch attraktive Aartal in die Kreis- und Kurstadt Bad Schwalbach wiederhergestellt und zudem eine alternative SPNV-Verbindung in die Landeshauptstadt Wiesbaden zurückkehren.

Eine Beschränkung der Streckenreaktivierung auf den Abschnitt zwischen Limburg und Zollhaus auf rheinland-pfälzischem Gebiet würde für den Kreis Limburg-Weilburg nur bedingt von Nutzen sein. Gleiches würde für eine Verwendung der Bahntrasse im Bereich Wiesbaden im Kontext einer „Stadtbahn Wiesbaden“ gelten, wie es im Regionalen NVP des RMV beschrieben wird.

## 5 Angebotskonzept Busverkehr

Die Planungen des RMV beziehen sich vorrangig auf die Abbestellung nachfrage-schwacher Kurse bzw. Kursabschnitte, dem Abbau von Parallelverkehren und einer Teilumwandlung von Busverkehren in flexible Bedienungsformen.

Die Angebotskonzeption in der hier vorliegenden Fortschreibung des lokalen NVP für den Kreis Limburg-Weilburg sieht für die Linien 281, 283, LM-11, LM-12, LM-13, LM-33 und LM-41 eine Aufwertung zu Hauptlinien vor. Dies geht einher mit einer Auffüllung von Lücken in der Kursfolge und einer Ausweitung der Betriebszeiten montags bis samstags in den Abend und einem Verkehrsangebot an Sonn- und Feiertagen.

Die Vorhaben des RMV für die übrigen Linien stimmen weitestgehend mit denen aus dem lokalen NVP überein. Die Einführung flexibler Bedienungsformen außerhalb des Ostkreises ist jedoch seitens der lokalen Aufgabenträgerin (noch) nicht vorgesehen.

Für den gesamten Busverkehr im Kreisgebiet wird die Angebotskonzeption nachfolgend linienweise dargestellt.

**Abbildung V-3** zeigt „Liniensteckbriefe“ mit den vorgesehenen Planungen hinsichtlich Betriebszeiten und Fahrtfolgen für die Verkehrstagsgruppen Montag bis Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag. Darüber hinaus sind Umsteige- / Anschlussbeziehungen, Schulbedienungen sowie stilisierte Einordnungen in den jeweiligen Verkehrsraum (Anbindung an den SPNV und die Mittelzentren Limburg bzw. Weilburg) dargestellt.

Bei den hellrot hinterlegten Liniennummern handelt es sich um Linien in lokaler Aufgabenträgerschaft der VLDW, bei violett hinterlegten um regionale Buslinien in Regie des RMV.

Die im Koordinierungskreis, der die NVP-Erstellung fachlich begleitete, vorgestellten Planungsentwürfe, Präsentationen, Anregungen, und Stellungnahmen seitens der Beteiligten sind den → **Anlagen V-1 bis V-3** dokumentiert.

## LM-1

## LM-2

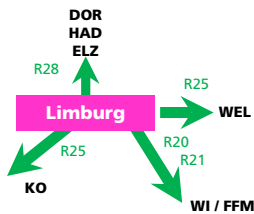
## LM-3

## LM-4

## LM-5

### Lokale Linien

Linienbündel:  
 Stadt Limburg  
 Konzessionsinhaber:  
 VM Abellio  
 Konzessionsende:  
 31.07.2014



## Stadtlinienverkehr Limburg a.d. Lahn

### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

 Limburg ZOBs

### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**

### Stadtbuslinien

Montag bis Freitag	ERWEITERT
Betriebszeiten: LM-1 bis LM-4 <b>06.00 bis 20.00</b>	Fahrtenangebot: <b>stündlich</b>
LM-5 <b>04.00 bis 24.00</b>	<b>Fahrtenfolge in Abhängigkeit von den Fahrplanzeiten des Fernverkehrs</b>
Samstag	ERWEITERT
Betriebszeiten: LM-1 bis LM-4 <b>06.30 bis 19.00</b>	Fahrtenangebot: <b>stündlich</b>
LM-5 <b>07.00 bis 24.00</b>	<b>wie Montag bis Freitag</b>
Sonntag	ERWEITERT
Betriebszeiten: LM-1 bis LM-4 <b>12.00 bis 18.00</b>	Fahrtenangebot: <b>zweistündlich</b>
LM-5 <b>07.00 bis 24.00</b>	<b>wie Montag bis Freitag</b>

## LM-11

## Limburg – LIM-Staffel – Elz – *Hundsangen* – *Wallmerod* – **Salz**

### Regionale Linie

Linienbündel:  
 Westerwald 1  
 Konzessionsinhaber:  
 DB Busverkehr Hessen  
 Konzessionsende:  
 08.12.2018

### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

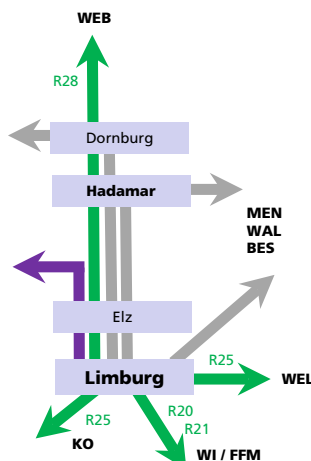
 Limburg ZOB

### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
 - **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)  
 - *Schulen im Westerwaldkreis (Rheinland-Pfalz)*

### Erschließungs- / Ergänzungslinie

Montag bis Freitag	STATUS QUO
Betriebszeiten: <b>05.00 bis 20.00</b>	Fahrtenangebot: <b>stündlich + HVZ-Verstärker + S-Kurse</b>
Samstag	STATUS QUO
Betriebszeiten: <b>07.00 bis 17.00</b>	Fahrtenangebot: <b>Einzelfahrten auf Teilabschnitt LIM – Hundsangen</b>



- **Führung einzelner Kurse künftig via LIM-Offheim, Angebotsdefinition im Rahmen der aktuellen Überplanung des Stadtlinienverkehrs Limburg**
- **Paralleles Angebot LIM – LIM-Staffel – Elz – Dreikirchen durch SPNV-Linie R29 (Unterwesterwaldbahn)**
- **Übertragung der planerischen Zuständigkeit - auf dem Abschnitt im Westerwaldkreis - auf Rheinland-Pfalz beabsichtigt**

## LM-12

### Limburg – LIM-Ahlbach – WAL-Fussingen – Mengerskirchen

#### Regionale Linie

Linienbündel:  
Westerwald 2  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Limburg ZOB**  
 **Beselich** Obertiefenbach (LM-46)  
 **Mengerskirchen** (LM-68)

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
 - **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)  
 - **Mengerskirchen** (WW-Schule Waldernbach, Grundschule MEN)

#### Hauptlinie

##### Montag bis Freitag

##### STATUS QUO

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

Fahrtenangebot:  
**stündlich + HVZ-Verstärker + S-Kurse**

##### Samstag

##### ERWEITERUNG

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

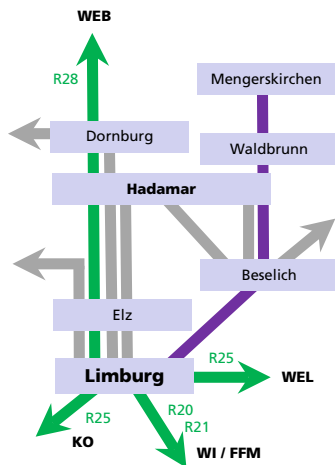
Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**

##### Sonntag

##### NEU

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**



- Verdichtertfahrten zwischen Limburg und LIM-Offheim (Integrierter Stadtbusverkehr Limburg):  
Angebotsdefinition im Rahmen der aktuellen Überplanung des Stadtlinienverkehrs Limburg

## LM-13

### Limburg – LIM-Staffel – Elz – Hadamar– Elbtal – WAL-Fussingen

#### Regionale Linie

Linienbündel:  
Westerwald 1  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Limburg ZOB**

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
 - **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)  
 - **WAL-Hausen** Grundschule

#### Hauptlinie

##### Montag bis Freitag

##### STATUS QUO

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

Fahrtenangebot:  
**im Abschnitt LIM – HAD:**  
**stündlich + HVZ-Verstärker + S-Kurse**  
**in Ergänzung mit Linie 281 annähernd halbstündlich**  
**im Abschnitt HAD – WAL-Fussingen:**  
**annähernd stündlich**

##### Samstag

##### STATUS QUO

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

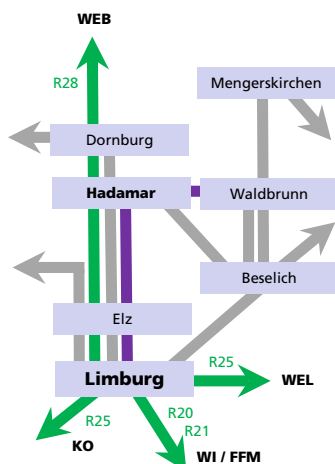
Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**  
**im Abschnitt LIM – HAD in Ergänzung mit Linie 281**  
**8 bis 10 Fahrtenpaare**

##### Sonntag

##### NEU

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**  
**im Abschnitt LIM – HAD in Ergänzung mit Linie 281**  
**8 bis 10 Fahrtenpaare**






## LM-14

### Hadamar – HAD-Steinbach – WAL-Lahr

#### Regionale Linie

Linienbündel:  
Westerwald 2  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

 **Hadamar** Stadtmitte (281)

#### Schulbedienung:

- **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)  
- **Hadamar** Grundschule

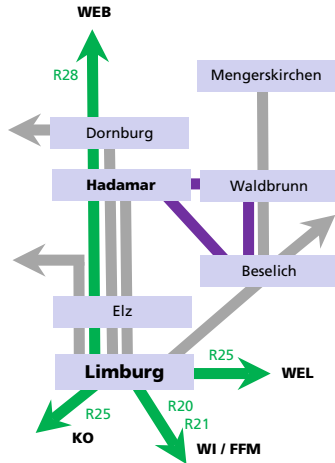
### Erschließungs- / Ergänzungslinie

#### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse + Einzelfahrten, bedarfsorientiert**



## LM-15

### Limburg – LIM-Ahnb. – Elbtal – DOR-Langendernb. – Rennerod

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW B49  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

 **Limburg** ZOB

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
- **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)

### Hauptlinie

#### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**06.00 bis 19.00**

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**zweistündlich + S-Kurse**

#### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

#### ERWEITERT

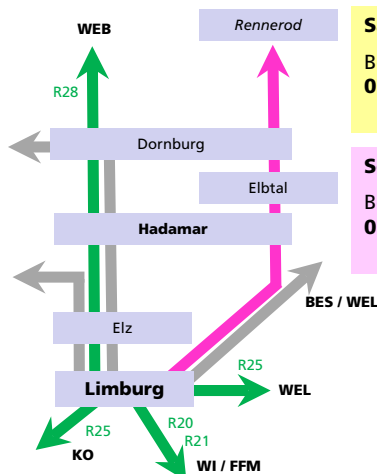
Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**

#### Sonntag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

#### NEU

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**



## LM-19

### Limburg – HAD – Elbtal – WAL-Ellar – WAL-Hausen – Rennerod

#### Regionale Linie

Linienbündel:  
Westerwald 2  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

🚆🚗 Limburg ZOB

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
- **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)

### Erschließungs- / Ergänzungslinie

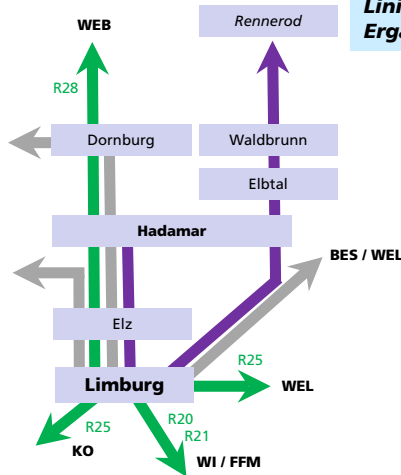
#### Montag bis Freitag

#### STATUS QUO

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**

Fahrtenangebot:  
**Einzelfahrt früh, keine Rückfahrt\***

*Linienweg überwiegend parallel zu Linien LM-13 und LM-15;  
Ergänzungsangebote auch per Linien LM-15 und 480*



## LM-31

### Bad Camberg – CAM-Erbach

## LM-32

### Bad Camberg – CAM-Würges

#### Lokale Linien

Linienbündel:  
Stadtbus  
Bad Camberg  
Konzessionsinhaber:  
DB Rhein-Nahe-Bus  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

🚆🚗 Bad Camberg Bahnhof

### Stadtbuslinien

#### Montag bis Freitag

#### STATUS QUO

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 20.30**

Fahrtenangebot:  
**stündlich**

#### Samstag

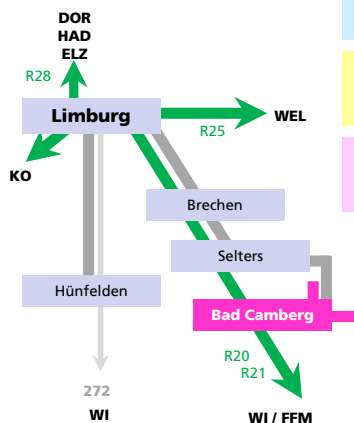
#### STATUS QUO

kein Verkehr

#### Sonntag

#### STATUS QUO

kein Verkehr




## LM-33

### Limburg – LIM-Linter– Hünfelden

#### Regionale Linie

Linienbündel:  
LLW Süd  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
10.12.2016

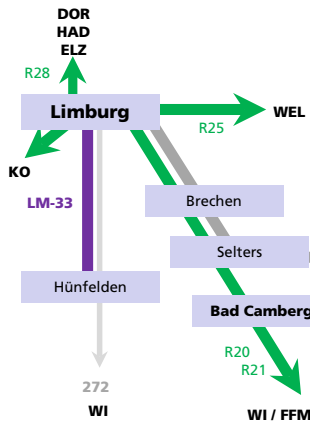
#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Limburg ZOB**  
 **BRE-Niederbrechen** Bahnhof  
 **HÜN-Kirberg** P+R (Linie 272)

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
- **HÜN-Dauborn** (Freiherr-vom-Stein-Schule)

#### Hauptlinie



#### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**stündlich + HVZ-Verstärker + S-Kurse**

**Ergänzendes Angebot per Schnellbuslinie 272**

#### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**

#### Sonntag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

#### NEU

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**

- **Verdichterfahrten zwischen Limburg und LIM-Linter (Integrierter Stadtbusverkehr Limburg):**  
**Angebotsdefinition im Rahmen der aktuellen Überplanung des Stadtlinienverkehrs Limburg**

## LM-41

### Limburg – LIM-Dietkirchen – RUN-Dehrn – RUN-Steeden – Runkel

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW Mitte  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
13.12.2014

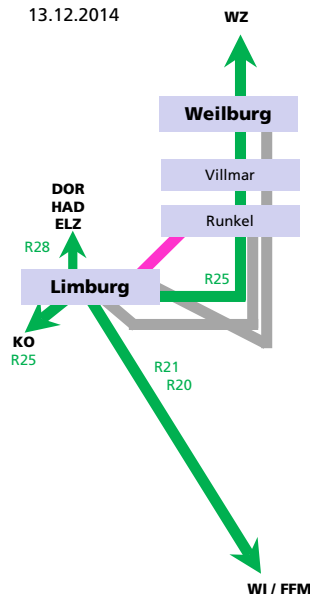
#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Limburg ZOB**  
 **Runkel** Schule (LM-44)

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
- **Runkel** (Johann-Christian-Senckenberg-Schule)

#### Hauptlinie



#### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**im Abschnitt LIM – RUN-Dehrn:**  
**stündlich + S-Kurse**  
**im Abschnitt RUN-Dehrn - Runkel:**  
**zweistündlich + S-Kurse**

#### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

#### ERWEITERT

Fahrtenangebot:  
**im Abschnitt LIM – RUN-Steeden**  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**  
**im Abschnitt RUN-Steeden – Runkel**  
*kein Verkehr*

#### Sonntag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

#### NEU

Fahrtenangebot:  
**wie Samstag**

- **Neuer Linienweg in RUN-Schadeck und Verlängerung bis Neubaugebiet RUN-„Kappesborder Berg“**  
- **Verdichterfahrten LIM – LIM-Dietkirchen (Integrierter Stadtbusverkehr Limburg):**  
**in Abstimmung mit Stadtlinienverkehr Limburg**  
- **Ergänzendes Angebot zwischen Limburg und Runkel (RUN + RUN-Kerkerbach)**  
**per SPNV-Linie R25 (Lahntalbahn)**

## LM-44

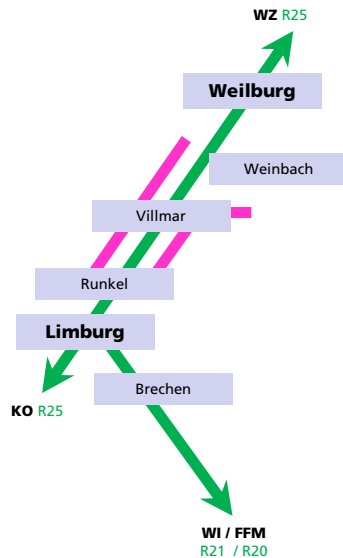
### VIL-Weyer – Villmar – Runkel – VIL-Wirbelau

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW Mitte  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
13.12.2014

#### Schulbedienung:

- Runkel / Villmar (Johann-Christian-Senckenberg-Schule)



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

**Montag bis Freitag** *STATUS QUO*  
Betriebszeiten: *Fahrtenangebot:*  
**schulzeitenorientiert** **S-Kurse**

- **Bessere Erschließung des Gewerbegebiets „Brotweg“ in Villmar durch Einfügen einer zusätzlichen Haltestelle in Höhe des Kreisverkehrs in der Weilburger Straße, Einmündung Unicastraße**

## LM-45

### Limburg – Beselich – Runkel

#### Lokale Linie

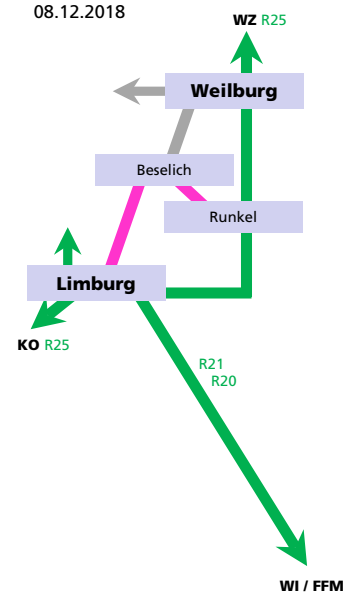
Linienbündel:  
LLW B49  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

**Limburg ZOB**  
 **BES-Schupbach** Ortsmitte (LM-65)  
 **BES-Obertfb.** Steinb. Str. (LM-12)

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
- **Runkel** (Johann-Christian-Senckenberg-Schule)  
- **BES-Obertfb.** (Schule)



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

**Montag bis Freitag** *STATUS QUO*  
Betriebszeiten: **06.00 bis 20.30**  
*Fahrtenangebot:*  
**S-Kurse + Einzelfahrten, bedarfsorientiert**

**Samstag** *STATUS QUO*  
*Fahrtenangebot:*  
**Einzelfahrten zwischen RUN-Hofen und BES-Obertfb.** m. Anschluss an LM-12 von / nach LIM





## LM-46

### Limburg – Beselich – Merenberg – MEN-Waldernbach

#### Lokale Linie

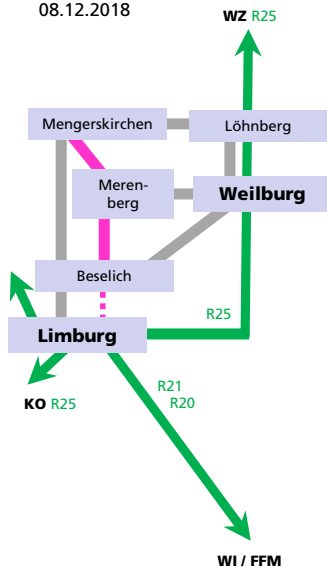
Linienbündel:  
LLW B49  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Limburg ZOB**  
 **BES-Obertfb.** Steinb. Str. (LM-12)  
 **Merenberg Rathaus** (LM-64)

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
 - **BES-Obertfb.** (Schule)  
 - **Merenberg** (Schule)  
 - **MEN-Waldernbach** (Westerwaldschule)



### Hauptlinie auf Teilabschnitt BES – MER – MEN

**Montag bis Freitag**  
Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

**ERGÄNZUNG mit Angebot der LM-64**  
Fahrtenangebot:  
**mindestens zweistündlich**

**Samstag**  
Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

**ERWEITERT**  
Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung LIM / MER**

**Sonntag**  
Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

**NEU**  
Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung LIM / MER**

- Gesamtverkehrsangebot für Merenberg mit zweistündlicher abwechselnder Anbindung Richtung Limburg und Weilburg (LM-64)
- Führung der Linie direkt in und durch das Gewerbegebiet Merenberg, wenn örtliche Begebenheiten und Nachfrage entsprechend
- Umsteigefrei bis LIM während der HVZ, ansonsten Anschluss mit LM-12 in BES-Obertfb., Haltestelle Steinbacher Str.

## LM-51

### Weilburg – Weinbach – WLM-Laubuseschb. – BRE-Oberbrechen

#### Lokale Linie

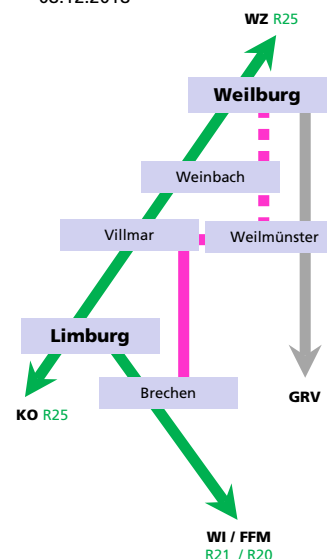
Linienbündel:  
LLW Ost  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Weilburg ZOB**  
 **BRE-Oberbrechen** Bahnhof

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**  
 - **Weinbach** (Schule)  
 - Schulen im **Limburg** – Umstieg BRE-Oberbrechen: R20



### Hauptlinie / auf Teilabschnitt bedarfsgesteuert

**Montag bis Freitag**  
Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

**STATUS QUO**  
Fahrtenangebot:  
**zweistündlich**

**Samstag**  
Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

**ERWEITERT**  
Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung WEL / BRE-Oberbr.**

**Sonntag**  
Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

**NEU**  
Fahrtenangebot:  
**wie Samstag**

- Bedienung Teilabschnitt zw. WLM-Laubuseschbach und Brechen i. d. R. mit Bussen
- Bedienung Teilabschnitt zwischen WLM-Laubuseschbach und Weilburg i. d. R. bedarfsgesteuert als Anruf-Sammel-Taxi (Korridor-AST Ostkreis)
- Bedienung nachfragestarker Kurse weiterhin mit Bussen auf dem gesamten Linienweg

## LM-52

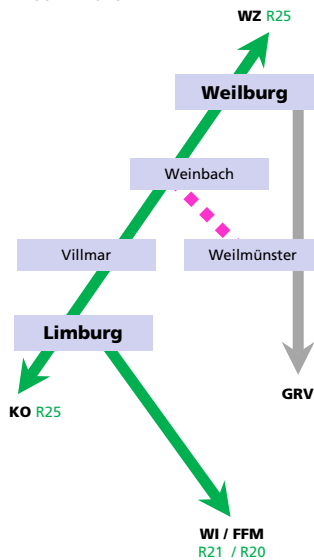
### Weilburg – WEL-Kirschhofen – WEI-Gräveneck – Weinbach

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW Ost  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**
- **Weinbach** (Schule)



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

Montag bis Freitag

**NEU**

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**  
AST-Verkehr: 05.00 bis 21.00

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse + AST-Verkehr**

- **Umwandlung der Regelverkehr-Einzelfahrten in eine bedarfsgesteuerte Bedienungsform mit Angebotserweiterung (Korridor-AST Ostkreis)**
- **Bedienung der S-Kurse weiterhin mit Bussen**
- **Andienung des Lebensmittelmarkts in Weinbach in Rahmen der bedarfsgesteuerten Bedienungsform möglich**

## LM-54

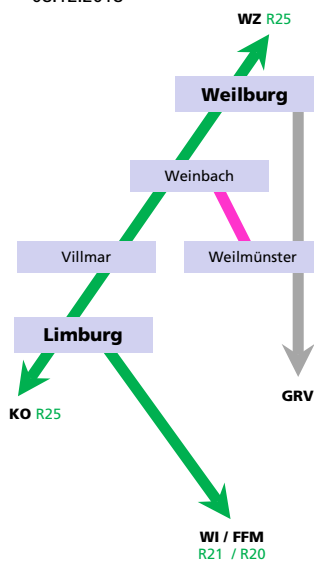
### Weilmünster – WLM-Aulenhäusen – Weinbach – WEI-Fürfurt

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW Ost  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilmünster**
- **Weinbach** (Schule)



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

Montag bis Freitag

**NEU**

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**  
AST-Verkehr: 05.00 bis 21.00

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse + AST-Verkehr**

- **Umwandlung der Regelverkehr-Einzelfahrten in eine bedarfsgesteuerte Bedienungsform mit Angebotserweiterung (Korridor-AST Ostkreis)**
- **Bedienung der S-Kurse weiterhin mit Bussen**
- **Andienung des Lebensmittelmarkts in Weinbach in Rahmen der bedarfsgesteuerten Bedienungsform möglich**

## LM-55

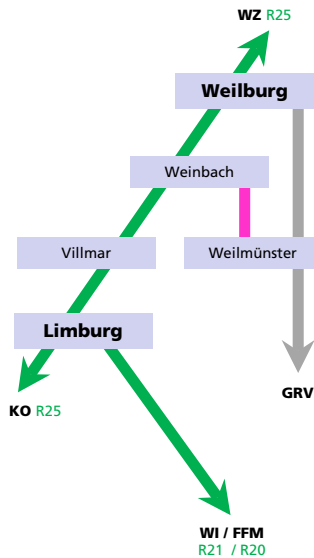
### Weilmünster – WLM-Laubuseschb. – Weinbach

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW Ost  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilmünster**
- **Weinbach** (Schule)



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

Montag bis Freitag

**NEU**

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**  
**AST-Verkehr: 05.00 bis 21.00**

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse + AST-Verkehr**

- **Umwandlung der Regelverkehr-Einzelfahrten in eine bedarfsgesteuerte Bedienungsform mit Angebotserweiterung (Korridor-AST Ostkreis)**
- **Bedienung der S-Kurse weiterhin mit Bussen**
- **Andienung des Lebensmittelmarkts in Weinbach in Rahmen der bedarfsgesteuerten Bedienungsform möglich**

## LM-56

### Weilmünster – WLM-Aulenh. – WLM-Laubuseschb. – VIL-Weyer

#### Lokale Linie

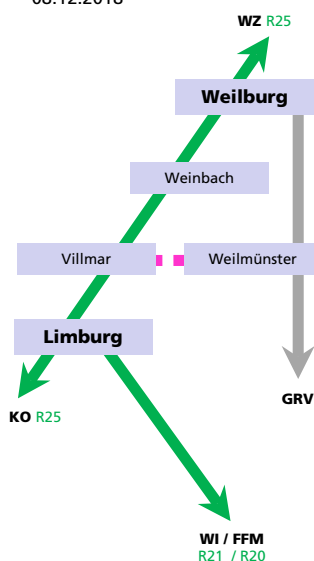
Linienbündel:  
LLW Ost  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

**Weilmünster ZOB**

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilmünster + WLM-Laubuseschb.**
- **Weinbach** (Schule)
- Schulen in **Weilburg** – Umstieg WLM ZOB: 289



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

Montag bis Freitag

**NEU**

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**  
**AST-Verkehr: 05.00 bis 21.00**

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse + AST-Verkehr**

- **Umwandlung der Regelverkehr-Einzelfahrten in eine bedarfsgesteuerte Bedienungsform mit Angebotserweiterung (Korridor-AST Ostkreis)**
- **Bedienung der S-Kurse weiterhin mit Bussen**
- **Andienung des Lebensmittelmarkts in Weinbach in Rahmen der bedarfsgesteuerten Bedienungsform möglich**

## LM-57

### WLM-Dietenhausen – Weilmünster – VIL-Aumenau

#### Regionale Linie

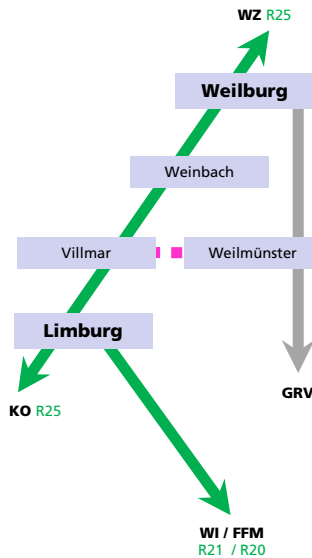
Linienbündel:  
Weital  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

 **VIL-Aumenau** Bahnhof  
**Weilmünster** ZOB

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg** und **Limburg** – Umstieg VIL-Aumenau: R25  
- Schulen in **Weilburg** – Umstieg WLM ZOB: 289  
- **RUN / VIL** (J.-Chr.-Senckenb.-Sch.) – Umstieg VIL-Langh.: LM-44



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**  
AST-Verkehr: 05.00 bis 21.00

**NEU**

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse + AST-Verkehr**

##### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

**NEU**

Fahrtenangebot:  
**AST-Verkehr**

- **Umwandlung der Regelverkehr-Einzelfahrten evtl. in eine bedarfsgesteuerte Bedienungsform mit Angebotserweiterung (Einbeziehung ins Korridor-AST Ostkreis) – in Abstimmung mit Planungsvorhaben des RMV gemäß RNVP**
- **Bedienung der S-Kurse weiterhin mit Bussen**


## LM-59

### Limburg – LIM-Eschh. – RUN-Ennerich – Runkel – RUN-Seelbach

#### Regionale Linie

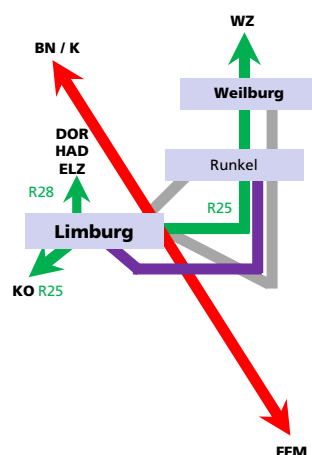
Linienbündel:  
LLW Mitte  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
10.12.2016

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

 **Limburg** ZOB  
**Limburg Süd**  
**Runkel** Bahnhof

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
- **Runkel / Villmar** (Johann-Christian-Senckenberg-Schule)



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

**STATUS QUO**

Fahrtenangebot:  
**nachfrageorientiert, nicht rhythmisiert, Rundverkehr LIM – LIM-Lindenhh. – LIM-Eschhofen – LIM, Zu- und Abbringer für ICE-Bahnhof Limburg Süd**

##### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 14.00**

**STATUS QUO**

Fahrtenangebot:  
**Einzelfahrten, nachfrageorientiert, Rundverkehr LIM – LIM-Lindenhh. – LIM-Eschhofen – LIM, Zu- und Abbringer für ICE-Bahnhof Limburg Süd**

- **Verdichtertfahrten zwischen LIM, LIM-Lindenholzhausen und LIM-Eschhofen (Integrierter Stadtbusverkehr Limburg): Angebotsdefinition im Rahmen der aktuellen Überplanung des Stadtlinienverkehrs Limburg**



## LM-61

### WEL-Odersbach – ZOB – Innenstadt – Industriegebiet

## LM-62

### WEL-Waldhausen – ZOB – Innenstadt

#### Lokale Linien

Linienbündel:  
Weilburg  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  Weilburg ZOB

## „City Bus Weilburg“

### Stadtbuslinien

#### Montag bis Freitag **STATUS QUO**

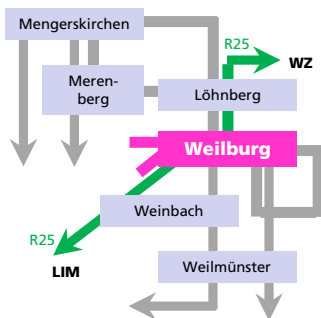
Betriebszeiten:  
**06.00 bis 20.30** Fahrtenangebot:  
**stündlich**

#### Samstag **STATUS QUO**

Betriebszeiten:  
**06.00 bis 16.30** Fahrtenangebot:  
**annähernd stündlich**

#### Sonntag **STATUS QUO**

Betriebszeiten:  
**LM-61: 08.30 bis 18.30** Fahrtenangebot:  
**zweistündlich, Saisonverkehr 01.05.-31.10.**  
**erweiterter Linienweg bis WEL-Hirschhausen**  
**LM-62: kein Verkehr**



## LM-63

### Schulverkehr Weilburg

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
Weilburg  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  Weilburg ZOB

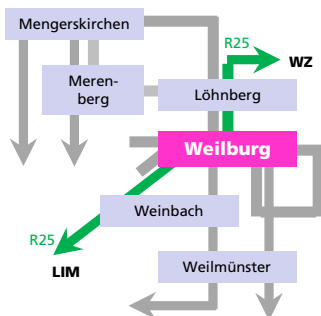
#### Schulbedienung:

- Schulen in Weilburg

### Schülerverkehr

#### Montag bis Freitag **STATUS QUO**

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert** Fahrtenangebot:  
**S-Kurse**



## LM-64

## Weilburg – Merenberg – Mengerskirchen

### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW B49  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
08.12.2018

### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Weilburg ZOB**  
 **Merenberg**

### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**  
- Schulen in **Merenberg**  
- Schulen in **Mengerskirchen**

### Hauptlinie

#### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

#### ERGÄNZUNG mit Angebot der LM-46

Fahrtenangebot:  
**zweistündlich + Verstärker + S-Kurse**

#### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

#### ERWEITERT

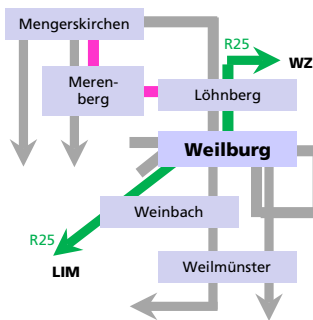
Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung WEL / MEN**

#### Sonntag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

#### NEU

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung WEL / MEN**



- Gesamtverkehrsangebot für Merenberg mit zweistündlicher abwechselnder Anbindung Richtung Weilburg und Limburg via BES-Obertfb. (LM-46)
- Führung der Linie direkt in und durch das Gewerbegebiet Merenberg, wenn örtliche Begebenheiten und Nachfrage entsprechend






## LM-65

## Weilburg – BES-Schubp. – BES-Obertfb. – BES-Heckholzhausen

### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW B49  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
08.12.2018

### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Weilburg ZOB**  
 **BES-Obertfb.** Steinb. Str. (LM-12)  
 **BES-Heckholz.** Lim. Str. (LM-69)  
 **BES-Schubpach** Ortsmitte (LM-45)

### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**  
- **RUN / VIL** (J.-Chr.-Senckenb.-Sch.) – Umstieg BES-Schubp.: LM-45

### Erschließungs- / Ergänzungslinie

#### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**05.30 bis 16.30**

#### STATUS QUO

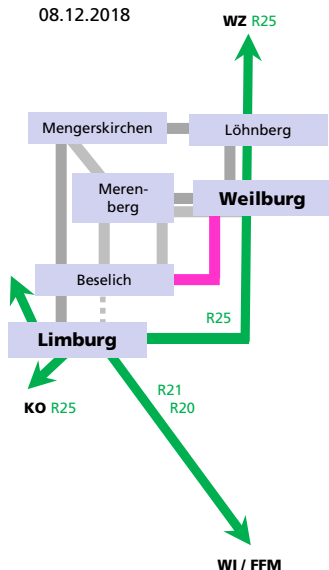
Fahrtenangebot:  
**Einzelfahrten, nachfrageorientiert,**  
**annah. stündlich zw. WEL-Gaudernb. u. WEL + S-Kurse**

#### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 16.00**

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**Einzelfahrten, nachfrageorientiert,**  
**annah. zweistündlich zw. WEL-Gaudernb. u. WEL**



## LM-66

### Weilburg – WEL-Hirschhausen – Weilburg

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
Weilburg  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  Weilburg ZOB

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**

### Erschließungs- / Ergänzungslinie

#### Montag bis Freitag

**NEU**

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**  
**AST-Verkehr: 05.00 bis 21.00**

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse + AST-Verkehr**

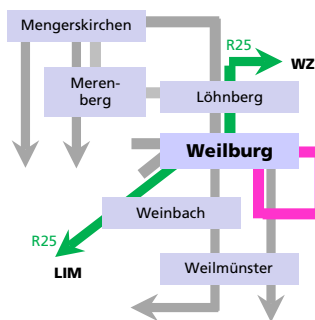
#### Samstag

**NEU**

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

Fahrtenangebot:  
**AST-Verkehr**

- **Umwandlung der Regelverkehr-Einzelfahrten in eine nachfrageorientierte Bedienungsform mit Angebotserweiterung**
- **Bedienung der S-Kurse weiterhin mit Bussen**



## LM-68

### Weilburg – Lohnberg – Mengerskirchen

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
Weilburg  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  Weilburg ZOB  
  Mengerskirchen

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**
- **Lohnberg** (Schule Auf dem Falkenflug)
- **LÖH-Niedershausen** (Kindergarten)
- **Mengerskirchen** (WW-Schule Waldernb. + Grundschule MEN)

### Hauptlinie

#### Montag bis Freitag

**STATUS QUO**

Betriebszeiten:  
**05.45 bis 20.15**

Fahrtenangebot:  
**zweistündlich + Verstärker + S-Kurse**

#### Samstag

**ERWEITERT**

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

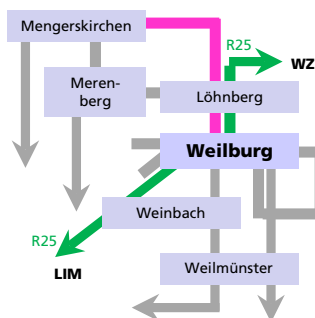
Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung WEL / MEN**

#### Sonntag

**NEU**

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung WEL / MEN**






## LM-69

## Weilburg – MER-Allendorf – BES-Heckholzhäusen

### Lokale Linie

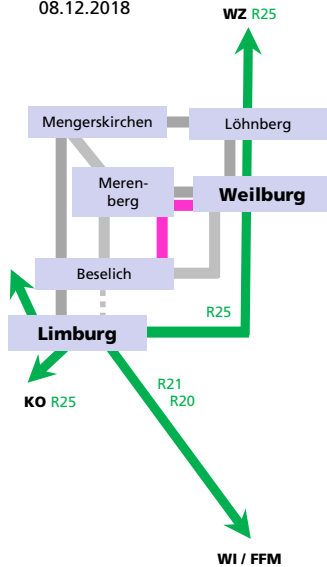
Linienbündel:  
LLW B49  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
08.12.2018

### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Weilburg ZOB**  
 **BES-Heckholzh. Lim. Str. (LM-65)**

### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**  
- **Merenberg** (Schule)



### Erschließungs- / Ergänzungslinie

#### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**05.30 bis 16.00**

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**Einzelfahrten, nachfrageorientiert + S-Kurse**

## 245

## Weilburg – Weilmünster – Schmitten – Oberursel / HG

### Regionale Linie

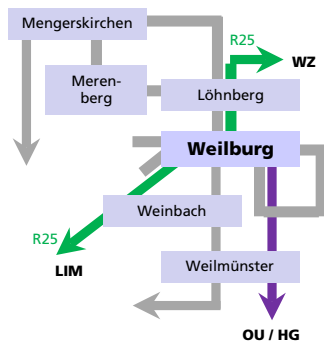
Linienbündel:  
Weital  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
28.10.2018

### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Weilburg ZOB**  
 **Oberursel Hohemark**  
 **Bad Homburg Bahnhof**

### „Weitalbus“

Saisonverkehr (01.05 – 31.10.)



### Erschließungs- / Ergänzungslinie

#### Montag bis Freitag

#### STATUS QUO

kein Verkehr

#### Samstag

#### STATUS QUO

Betriebszeiten:  
**08.20 bis 19.00**

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**zweistündlich rhythmisiert**

#### Sonntag

#### STATUS QUO

Betriebszeiten:  
**08.20 bis 19.00**

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**zweistündlich rhythmisiert**



## 272

### Limburg – HÜN-Kirberg – Hünstetten – Wiesbaden

#### Regionale Linie

Linienbündel:  
RTK Grundnetz WI  
Konzessionsinhaber:  
VM Abellio  
Konzessionsende:  
10.12.2016

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

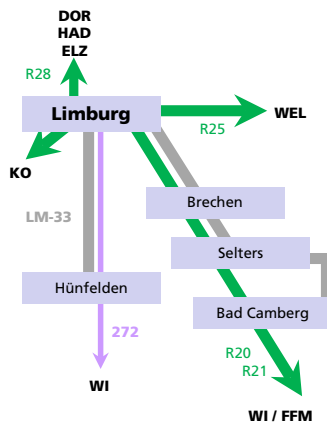
 **Limburg** ZOB / **Wiesbaden** Hbf  
 **HÜN-Kirberg** P+R (LM-33)

#### Schnellbuslinie

**Montag bis Freitag** **STATUS QUO**  
Betriebszeiten: **05.00 bis 21.15**  
Fahrtenangebot: **Einzelfahrten + halbstündlich während HVZ**

**Samstag** **STATUS QUO**  
kein Verkehr

**Sonntag** **STATUS QUO**  
kein Verkehr





## 281

### Limburg – LIM-Staffel – Elz – Hadamar– Dornburg / Salz

#### Regionale Linie

Linienbündel:  
Westerwald 1  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

 **Limburg** ZOB  
 **Hadamar** Bahnhof

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
- **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)

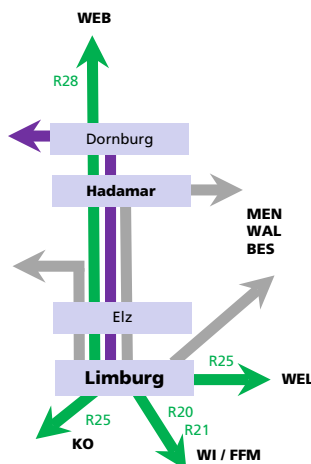
#### Hauptlinie

**Montag bis Freitag** **STATUS QUO**  
Betriebszeiten: **05.00 bis 21.00**  
Fahrtenangebot:  
**im Abschnitt LIM – DOR**  
**stündlich + HVZ-Verstärker + S-Kurse**  
**im Abschnitt DOR – Salz**  
**Einzelfahrten, nachfrageorientiert + S-Kurse**  
**im Abschnitt LIM – HAD in Überlappung mit Linie LM-13**  
**zusammen zeitweise halbstündlich**

**Samstag** **STATUS QUO**  
Betriebszeiten: **07.00 bis 18.00**  
Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**  
**im Abschnitt LIM – HAD in Überlappung mit Linie LM-13**  
**zusammen 8 bis 10 Fahrtenpaare**

**Sonntag** **NEU**  
Betriebszeiten: **07.00 bis 18.00**  
Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**  
**im Abschnitt LIM – HAD in Überlappung mit Linie LM-13**  
**zusammen 8 bis 10 Fahrtenpaare**

- Ausweitung des Verkehrsangebots im Bereich DOR-Langendernbach eingeschlossen




## 282

### Limburg – BRE-Niederbrechen – Villmar – Weilburg

#### Regionale Linie

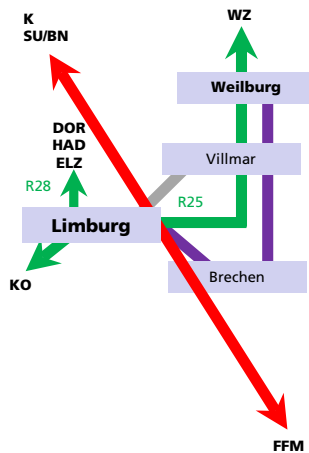
Linienbündel:  
LLW Mitte  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
10.12.2016

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:


**Limburg ZOB**  
**Limburg Süd**  
**Niederbrechen Bahnhof**  
**Weilburg ZOB**

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
- Schulen in **Weilburg**



### Erschließungs- / Ergänzungslinie

#### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**04.00 bis 23.00**

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**nachfrageorientiert, nicht rhythmisiert,**  
**Spätkurs als SEV für SPNV-Linie R25 (Lahntalbahn)**

#### Samstag

Betriebszeiten:  
**08.00 bis 23.00**

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**Einzelfahrten nachfrageorientiert,**  
**Spätkurs als SEV für SPNV-Linie R25 (Lahntalbahn)**

#### Sonntag

Betriebszeiten:  
**Nachtverkehr**

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**Spätkurs als SEV für SPNV-Linie R25 (Lahntalbahn)**

- **SEV-Funktion für SPNV-Linie R25 (Lahntalbahn)**

- **Bessere Erschließung des Gewerbegebiets „Brotweg“ in Villmar durch Einfügen einer zusätzlichen Haltestelle in Höhe des Kreisverkehrs in der Weilburger Straße, Einmündung Unicastraße**

## 283

### Bad Camberg – Hasselbach – SEL-Niederselters (– Limburg)

#### Regionale Linie

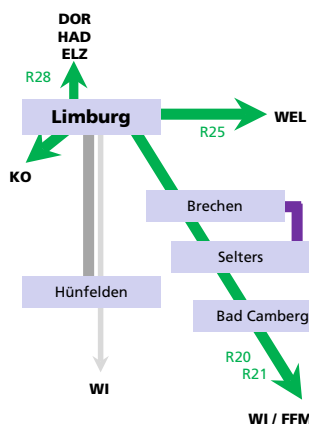
Linienbündel:  
LLW Süd  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
10.12.2016

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:


**Limburg ZOB**  
**Bad Camberg Bahnhof**  
**Niederbrechen Bahnhof**

#### Schulbedienung:

- **Bad Camberg** (Taubenschule + Grundschule)  
- **CAM-Erbach** (Grundschule)  
- **SEL-Niederselters** (Mittelpunktschule Goldener Grund)  
- [Schulen in **Limburg**]



### Hauptlinie

#### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**stündlich + HVZ-Verstärker + S-Kurse**

#### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

#### ERWEITERT

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung CAM Bahnhof**

#### Sonntag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

#### NEU

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung CAM Bahnhof**

- **SEV-Funktion für SPNV-Linie R20 (Taususstrecke)**

# 289

## Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach

### Regionale Linie

Linienbündel:  
Weital  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:



**Weilburg ZOB**  
**Grävenwiesbach**  
**Weilmünster ZOB**

### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**  
- Schulen in **Weilmünster**

## Hauptlinie

### Montag bis Freitag

### STATUS QUO

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

Fahrtenangebot:  
**zweistündlich + Verstärkerfahrten + S-Kurse**

### Samstag

### STATUS QUO

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
*rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindungen WEL / GRV*

### SONNTAG

### STATUS QUO

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
*rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindungen WEL / GRV*

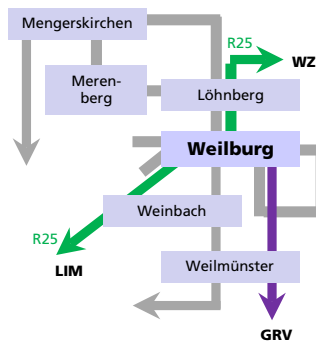


Abbildung V-3: Angebotskonzeption linienweise

## 6 Integration von freigestellten Schüler- und Sonderverkehren

In den vergangenen Jahren erfolgte eine sukzessive Integration freigestellter Schüler- und Sonderverkehre in das öffentliche Liniennetz, um auch dem Nicht-Ausbildungsverkehr die entsprechenden Fahrten zur Mitnutzung freigeben zu können.

Der Integration des freigestellten Schülerverkehrs (Förderschulen, Vorklassen, Einstiegsstufen) bzw. von Verkehren für praktisch Bildbare sind aber auch Grenzen gesetzt, vor allem bei Angeboten für körperlich-, geistig- und lernbehinderter Menschen. Finanzielle Vorteile durch Integration dieser Verkehre können aufgrund der speziellen Anforderungen an die Fahrzeuge und individueller Fahrtrouten nicht erwartet werden. Tabelle II-13 im Kapitel II zur „Bestandsaufnahme“ zeigt eine Zusammenstellung aller Einrichtungen im Kreis Limburg-Weilburg, zu denen freigestellte Verkehre angeboten werden.

Die Prüfung auf eine mögliche Integration dieser Fahrten in den öffentlichen Linienverkehr lieferte als Ergebnis, dass die Einbindung in den ÖPNV mittelfristig als abgeschlossen betrachtet werden kann. Grundsätzlich ist ggf. zu prüfen, ob die freigestellten Verkehre im Bereich des Weiltals bzw. im Dornburger Ortsteil Frickhofen absehbar in den Linienverkehr einzufügen wären.

## 7 Weiterentwicklung des RMV-Tarifs

Die seit RMV-Verbundstart kontinuierlich erfolgte Weiterentwicklung bzw. Verfeinerung der tariflichen Instrumentarien sollte im Zusammenwirken von regionalen und lokalen Aufgabenträgern fortgesetzt werden.

Eine konsequente tarifliche Einbeziehung der ÖPNV-Angebote der benachbarten Gebiete in Rheinland-Pfalz (Rhein-Lahn-Kreis – dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel angehörig und der Westerwaldkreis – ein Landkreis ohne Verkehrsverbund) muss zur Bildung von echten Übergangstarifgebieten weiter verfolgt werden.

### Tarifstrukturreform

44 % des Aufwandes für die verkehrlichen Leistungen müssen über öffentliche Mittel finanziert werden. Es steigt der Druck hinsichtlich einer höheren Nutzerfinanzierung. Der RMV befasst sich mit einer in Stufen zu realisierenden Reform.

Phase 1 betrifft die Semesterticketverträge, die im Ergebnis deutlich steigende Preise zeigen, aber dennoch ein attraktives Angebot gegenüber den Regeltarifen verkörpern. Dieses Vorhaben ist bereits umgesetzt.

Phase 2 betrifft die Ausbildungstarife. Dieses Segment erwirtschaftet in den Landkreisen um die 80 % der Gesamteinnahmen. Als Pilotprojekte wurden Schülerjahreskarten eingeführt, die kreisweit gültig sind. Bspw. im Rheingau-Taunus-Kreis erstreckt sich die Gültigkeit der CleverCards grundsätzlich auf das gesamte Kreisgebiet.



Phase 3 betrifft die bereits im Dezember 2011 erfolgte Attraktivierung der Tageskarten, die nunmehr auBer in den GroBstAdten Frankfurt, Wiesbaden und Mainz zum Preis von weniger als zwei Einzelfahrkarten erhAltlich sind und sich somit als gUnstige Ruckfahrkarte erweisen.

Phase 4 als abschlieBende Phase der Tarifreform wird auf einer neuen kleinteiligen und in der FlAche homogeneren Tarifstruktur basieren. Im gesamten Verbundraum sollen feinere Preisabstufungen eingefUhrt und groBe PreissprUnge vermieden werden.

Mit dem „Schnupperticket“ hatte der RMV 2008 ein Zeitkartenangebot fUr Personen in Wechselsituationen ausgetestet. Monatskarten mit einer GUltigkeit fUr 3 Monate waren zum Preis von Karten fUr 2 Monate zu erwerben. Aufgrund der positiven Resonanz gerade im Kundensegment bisheriger Nicht- oder Gelegenheitsnutzer des OPNV soll dieses Angebot wiederholt eingesetzt werden.

## 8 Kundendienst und Service

Mit zwei MobilitAtszentralen im Kreisgebiet – der einen in Limburg – betrieben vom Stadtlinienverkehr Limburg – und der weiteren im Zentrum des ehemaligen Oberlahnkraises Weilburg – betrieben von der VLDW – ist der Kreis Limburg-Weilburg gut versorgt. Zudem bietet die VLDW ein informatives und vielfAltiges Angebot auf ihren Internetseiten an. Uebergeordnet finden sich alle wichtigen und aktuellen Informationen auf den Seiten des RMV.

Zudem unterstUtzt die VLDW Veranstalter bei der DurchfUhrung von groBeren Veranstaltungen in Bezug auf Organisation von geplanten Zubringer- bzw. Sonderverkehren mit ihren Fachwissen.

## 9 Marketing

Die Ueber elektronische KanAle derzeit bereit gestellten Informationen seitens des Verbundes und der VLDW umfassen Grundthemen (Fahrplan, Tarif, Liniennetz, etc.) wie auch aktuelle Verkehrsmeldungen und Freizeittipps. Dieser Weg des Infotransfers gewinnt weiter an Bedeutung und sollte ausgebaut werden.

Die Printmedien werden eher von der Alteren Generation bevorzugt. Da diese als Nachfragesegment stets an Bedeutung gewinnt, ist Marketing auf „Papier“ noch nicht obsolet geworden.

Mit Realisierung der vorgeschlagen Konzepte wird elektronisch wie klassisch die EinfUhrung der neuen Angebote begleitet, insbesondere zur Leistungsausweitung am Wochenende und zur Umstellung auf flexible Bedienungsformen.

Die Aufteilung des Fahrplanbuches in mehrere Teilbereichsausgaben mit lokalem Bezug ist aufgrund der relativ niedrigen verkauften Auflagen und geringen Nutzerfreundlichkeit kUnftig zu Ueberdenken.

## 10 Liniennummerierung

Im Zuge der in den vergangenen Jahren erfolgten Ausschreibung aller Linienbündel im Kreisgebiet wurde die Liniennummerierung systematisiert.

Nach dieser Systematik werden im Kreis Limburg-Weilburg sowohl die lokalen Linien als auch die überwiegende Zahl des RMV-Regionalbusverkehrs bezeichnet. Da der RMV für seine regionalen Grundnetzlinien eine verbundweit anwendbare 3-stellige Nummernsystematik eingeführt hat, zugleich jedoch aus übergeordneten Gründen die Option auf deren spätere Einordnung in eine zweistellige Logik nicht aufgegeben werden soll, ist in der folgenden Tabelle der entsprechenden Nummernbereiche die Optionen auf eine nachträgliche Integration der derzeit dreistelligen regionalen Linien weiterhin bereitgehalten:

Verkehrsraum im Kreis Limburg-Weilburg	Liniennummern LM-
Stadtlinienverkehr Limburg	01 – 09
Elz / Hadamar / Dornburg / Elbtal / Waldbrunn	10 – 19
<i>ausgelassen aufgrund der Verwendung für die SPNV-Linien</i>	20 – 29
Bad Camberg / Brechen / Selters (Taunus) / Hünfelden	30 – 39
Runkel / Villmar / Beselich	40 – 49
Weilmünster / Weinbach	50 – 59
Weilburg / Löhnberg / Merenberg / Mengerskirchen	60 – 69
Reserve	70 – 79
Reserve	80 – 89
Reserve	90 – 99

Tabelle V-3: Liniennummersystematik

Gemäß der derzeitigen RMV-Systematik tragen die Linien des Regionalen Grundnetzes dreiziffrige Bezeichnungen mit der „2“ – in Anlehnung an die Bezeichnung der relevanten SNPV-Achsen R20 „Taunusstrecke“ und R25 „Lahntalbahn“ – an erster Stelle (Linien 245, 272, 281, 282, 283 und 289).

## VI Maßnahmenwirkung

### 1 Ausgleich von Nachfrageverlusten durch Angebotsverbesserungen

Bei Betrachtung der Einwohnerzahlen des Kreises Limburg-Weilburg zeigt sich für den Zeitraum 2006 bis 2011 ein Rückgang um 2,4 % im gesamten Kreisgebiet. Im östlichen Kreisgebiet fielen die Werte höher aus; dort waren Abnahmen bis zu 7 % festzustellen. Für die künftige Bevölkerungsentwicklung Hessens werden für den ländlichen Raum weiterhin Rückgänge prognostiziert. Das Hessische Statistische Landesamt rechnet für 2030 mit einer Einwohnerzahl von 160.880 im Kreis Limburg-Weilburg, was einem Rückgang von 6,6 % gegenüber dem Jahr 2011 entspricht. Die Hessen-Agentur prognostiziert für den Zeitraum 2030 bis 2050 für einen weiteren Rückgang um bis zu 12 %.

Diese Entwicklung wird sich mittelbar auf die Nutzungszahlen im BPNV auswirken. Während sich die Verkehrsnachfrage zu den schulischen Einrichtungen adäquat zur Bevölkerungsentwicklung verhält, wird das Verhalten der in der Verkehrsmittelwahl freien Entscheider aber auch von Reisezeitvergleichen, insbesondere aber von individuellen Preisvergleichen PKW- gegen ÖPNV-Kosten bestimmt.

Zum Ende des vergangenen Jahrzehnts ließ der wirtschaftliche Einbruch viele Nachfrageprognosen rasch Makulatur werden. Kaum waren diese angepasst, erholte sich die Wirtschaft wieder. Insofern gleichen Vorhersagen zur künftigen Entwicklung der Fahrgastzahlen einem „Blick in die Glaskugel“.

Die Intention der NVP-Fortschreibung liegt indes in einer weitestgehenden Fortführung des bestehenden Angebots, verbunden mit partiellen Verbesserungen einerseits und Anpassungen im System (flexible Angebotsformen) andererseits. Insgesamt orientiert sich der gesamte BPNV im Kreisgebiet an den gewachsenen Nachfragestrukturen.

Insofern definiert sich das Ziel der vorgestellten Konzepte in einem Ausgleich der absehbaren Fahrgastverluste aufgrund von Bevölkerungsabwanderung mithilfe gezielter Verbesserungen im Angebot mit Neukundengewinnung, sodass im Ergebnis die künftige Nachfrage zumindest auf dem Status quo gehalten werden kann.

Die wesentliche Nutzergruppe für den öffentlichen Busverkehr im Kreis Limburg-Weilburg bildet sich aus Schülern und Auszubildenden. Es gilt, diese während und insbesondere nach ihrer Ausbildung weiterhin als Kunden des ÖPNV zu binden. Durch die Füllung von Angebotslücken an Werktagen, Ausdehnung der Betriebszeiten in den Abend und aufs gesamte Wochenende wird das Angebot für diese Kundengruppe speziell an Attraktivität gewinnen.

Mit der Verlängerung des Betriebs an Samstagen sowie der überwiegend völligen Neueinführung eines Verkehrsangebots an Sonn- und Feiertagen ergeben sich Chancen für den Erhalt des Kundenstamms bisheriger Stammkunden und für eine sogar erweiterte Nachfrage im Segment des Freizeit- und Besorgungsverkehrs.

Mit dem Konzept eines „Korridor-AST“ für das östliche Kreisgebiet im Bereich Weinbach / Weilmünster / Weilburg wird erstmalig geprüft, ob eine bedarfsgesteuerte Bedienungsform auf Nutzerakzeptanz stoßen wird. Definitiv erhöhen die Systemvorteile eines solch flächenhaften AST-Angebots die Nutzungsanreize aufgrund der verlängerten Betriebszeiten, des durchgehenden Bereitstehens des Angebots und insbesondere der freien Fahrtzielwahl im Bedienungsraum erheblich.

## 2 Hauptliniennetz: Mehraufwendungen für die Zubestellungen

Folgende **Tabelle VI-1** liefert einen Überblick zu den monetären Auswirkungen des Vorhabens, ein kreisweites Netz aus Hauptlinien einzurichten, wie vorgestellt im Kapitel V „Angebotskonzeption“.

Die Schätzungen sind als Nettobeträge dargestellt und basieren auf Kostensätzen, die Ende des Jahres 2012 ermittelt wurden.

Die Linien in der folgenden Tabelle sind numerisch sortiert – nicht nach Kostenträgern, da zum Zeitpunkt der NVP-Erstellung noch nicht entschieden, ob bzw. – wenn ja – gemäß welcher Systematik Zubestellungen im Regionalen Verkehr zwischen der lokalen Aufgabenträgerin und dem Verbund künftig finanziert werden. Die Auswahl der Linien für das Hauptliniennetz erfolgte rein nach ihrer verkehrlichen Bedeutung für eine kreisweite Netzwirkung.

Neben der Gesamtsumme (Addition der Mehraufwendungen für alle betroffenen Linien für alle Verkehrstage) ist zudem die Teilsumme aufgeführt, bei der allein die in lokaler Regie befindlichen Hauptlinien (LM-15, LM-41, LM-46, LM-51, LM-64 und LM-68) betrachtet werden.

Linie	Linienverlauf	Mehraufwand Zubestellungen
LM-12	Limburg – LIM-Ahlbach – WAL-Fussingen – Mengerskirchen	<b>Sonn- und Feiertag</b> Neuangebot mit 4 bis 5 Kurspaaren Zubestellung: 4 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 38.000 Euro p. a.</b>
LM-13	Limburg – LIM-Staffel – Elz – Hadamar – Elbtal – WAL-Fussingen	<b>Sonn- und Feiertag</b> Neuangebot mit 4 bis 5 Kurspaaren Zubestellung: 4 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 32.000 Euro p. a.</b>
LM-15	Limburg – Elbtal – DOR-Langendernbach – Irmtraut – Rennerod	<b>Montag bis Freitag</b> Ausweitung der Betriebszeiten auf 5 bis 21 Uhr Zubestellung: 1 Kurspaar <b>Mehraufwand: ca. 29.000 Euro p. a.</b>
		<b>Samstag</b> 4 bis 5 Kurspaare Zubestellung: 2 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 6.000 Euro p. a.</b>
		<b>Sonn- und Feiertag</b> Neuangebot mit 4 bis 5 Kurspaaren Zubestellung: 4 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 29.000 Euro p. a.</b>

Linie	Linienverlauf	Mehraufwand Zubestellungen
LM-33	Limburg – Hünfelden	<b>Sonn- und Feiertag</b> Neuangebot mit 4 bis 5 Kurspaaren Zubestellung: 4 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 19.000 Euro p. a.</b>
LM-41	Limburg – LIM-Dietkirchen – RUN-Dehrn – Runkel	<b>Sonn- und Feiertag</b> Neuangebot mit 4 bis 5 Kurspaaren Zubestellung mindestens: 4 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 8.000 Euro p. a.</b>
LM-46	BES-Obertfb. – Merenberg – MEN-Wal- dernbach	<b>Samstag</b> 4 bis 5 Kurspaare Zubestellung: 1 Kurspaar <b>Mehraufwand: ca. 6.000 Euro p. a.</b>
LM-51	Linienabschnitt WLM-Laubuseschbach – Brechen-Oberbrechen  <i>(Linienabschnitt Weilburg – WLM-Laubuseschbach siehe Kap. VI.3)</i>	<b>Montag bis Freitag</b> Ausweitung der Betriebszeiten auf 5 bis 21 Uhr Zubestellung: 1 Kurspaar <b>Mehraufwand: ca. 21.000 Euro p.a.</b>
		<b>Samstag</b> Angebotserweiterung auf 4 bis 5 Kurspaare Zubestellung: 2 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 9.000 Euro p. a.</b>
		<b>Sonn- und Feiertag</b> Neuangebot mit 4 bis 5 Kurspaaren Zubestellung mindestens: 4 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 21.000 Euro p. a.</b>
LM-64	Weilburg – Merenberg – Mengerskirchen	<b>Montag bis Freitag</b> Ausweitung der Betriebszeiten auf 5 bis 21 Uhr Zubestellung: 1 Kurspaar <b>Mehraufwand: ca. 21.000 Euro p. a.</b>
		<b>Samstag</b> 4 bis 5 Kurspaare Zubestellung: 2 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 5.000 Euro p. a.</b>
		<b>Sonn- und Feiertag</b> Neuangebot mit 4 bis 5 Kurspaaren Zubestellung: 4 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 24.000 Euro p. a.</b>
LM-68	Weilburg – Löhnberg – Mengerskirchen	<b>Samstag</b> 4 bis 5 Kurspaare Zubestellung: 1 Kurspaar <b>Mehraufwand: ca. 5.000 Euro p. a.</b>
		<b>Sonn- und Feiertag</b> Neuangebot mit 4 bis 5 Kurspaaren Zubestellung: 4 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 24.000 Euro p. a.</b>

Linie	Linienverlauf	Mehraufwand Zubestellungen
281	Limburg – Elz – Hada- mar – DOR-Frickhofen – Langendernbach / Salz	<b>Sonn- und Feiertag</b> Neuangebot mit 4 bis 5 Kurspaaren Zubestellung: 4 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 36.000 Euro p. a.</b>
283	Bad Camberg – Hasselbach – Selters-Niederselters	<b>Samstag</b> 4 bis 5 Kurspaare Zubestellung: 1 Kurspaar <b>Mehraufwand: ca. 23.000 Euro p. a.</b>
		<b>Sonn- und Feiertag</b> Neuangebot mit 4 bis 5 Kurspaaren Zubestellung: 4 Kurspaare <b>Mehraufwand: ca. 34.000 Euro p. a.</b>

Tabelle VI-23: Finanzieller Mehraufwand der Zubestellungen

In der Gesamtsumme ergeben sich für die Zubestellungen Mehraufwendungen pro Jahr wie folgt:

<b>Verkehrstagsgruppe Montag bis Freitag</b>	
<b>72.000 Euro</b>	<b>24.000 Nkm Mehrleistung</b>
<b>Verkehrstagsgruppe Samstag</b>	
<b>54.000 Euro</b>	<b>18.000 Nkm Mehrleistung</b>
<b>Verkehrstagsgruppe Sonn- und Feiertag</b>	
<b>265.000 Euro</b>	<b>88.000 Nkm Mehrleistung</b>
<b>alle Verkehrstage</b>	
<b>391.000 Euro</b>	<b>130.000 Nkm Mehrleistung</b>

Die Addition der Mehraufwendungen pro Jahr für die **Linien in lokaler Regie** der VLDW (LM-15, LM-41, LM-46, LM-51, LM-64 und LM-68) liefert folgende Werte:

<b>Verkehrstagsgruppe Montag bis Freitag</b>	
<b>72.000 Euro</b>	<b>24.000 Nkm Mehrleistung</b>
<b>Verkehrstagsgruppe Samstag</b>	
<b>31.000 Euro</b>	<b>10.000 Nkm Mehrleistung</b>
<b>Verkehrstagsgruppe Sonn- und Feiertag</b>	
<b>106.000 Euro</b>	<b>35.000 Nkm Mehrleistung</b>
<b>alle Verkehrstage</b>	
<b>209.000 Euro</b>	<b>69.000 Nkm Mehrleistung</b>

Bei Realisierung der Mehrbestellungen ist in den Folgejahren mit einer Steigerung des Aufwands von jährlich ca. 2,5 % zu kalkulieren.



### 3 Ostkreis: Umwandlung von Regelverkehrsfahrten in eine bedarfsgesteuerte Angebotsform

Zur Umwandlung des Regelverkehrs im Ostkreis (Bereich Weinbach / Weilmünster / Weilburg) wird eine Rücknahme der Regelverkehrskurse vorausgesetzt. Dies betrifft den Teilabschnitt der Linie LM-51 zwischen Laubuseschbach (Marktflecken Weilmünster) und Weilburg über Weinbach – sowie alle im Fahrplan nicht mit „S“ gekennzeichneten Kurse der Linien LM-52 und LM-56. Das Verkehrsangebot der Linien LM-54 und LM-55 ist heute schon allein auf den Schülerverkehr ausgerichtet.

Werden die betreffenden Regelfahrten aus dem Verkehrsangebot herausgenommen, ist mit Einsparungen in Höhe von **135.000 Euro pro Jahr** zu rechnen. Es handelt sich hierbei um einen Nettobetrag, der Ende des Jahres 2012 anhand der gängigen Kostensätze ermittelt wurde. Die genannte Kostenreduktion fällt relativ gering aus, da die Herausnahme einzelner Kurse kaum Einfluss auf die Kostenfaktoren Fahrzeugvorhaltung und Personaleinsatz ausübt.

Den zu erwartenden Einsparungen im Regelverkehr stehen Aufwendungen für den Betrieb des neuen bedarfsgesteuerten Angebots (Flächen-AST) gegenüber.

Zur Kalkulation wurden folgende Rahmenwerte zugrunde gelegt.

- Das Angebot des Flächen-AST wird montags bis freitags für 16 Stunden, an Samstagen für 11 Stunden bereitgehalten.
- Zum Einsatz kommen zwei Fahrzeuge: eines für den bedarfsgesteuerten Linienabschnitt der LM-51 zwischen Laubuseschbach und Weilburg über Weinbach, das andere für die Bedienung des Gebiets rund um Weinbach und Weilmünster, welches durch die Linien LM-52, LM-54, LM-55 und LM-56 bedient wird.
- Als Richtwert für die Nutzung werden 100 Besetzt-km pro Verkehrstag und Fahrzeug angesetzt, somit 61.600 Besetzt-km in einem Jahr.
- Die zeitliche Nutzung wird mit 3.080 Fahrplanstunden prognostiziert.
- Es werden bis zu 4 Personale eingesetzt: Fahrer und Mitarbeiter als Reserve und zur Entgegennahme und Bearbeitung der Anmeldung von Fahrtwünschen.
- Die vertragliche Bindung mit dem betriebsdurchführenden Unternehmen läuft über 8 Jahre.

Daraus lassen sich ca. folgende Netto-Kosten für ein Jahr prognostizieren:

Fahrzeugeinsatz	<b>29.000 Euro</b>
Personalkosten / Overhead	<b>156.000 Euro</b>
Fahrleistung	<b>28.000 Euro</b>
<b>gesamt</b>	<b>213.000 Euro</b>

Im Vergleich zeigt sich, dass die prognostizierten Kosten für das Flächen-AST die zu erwartenden Einsparungen im Busbereich um ca. 78.000 Euro p. a. übersteigen, somit das flexible Angebot nicht günstiger, auch nicht aufwandsneutral wird einzuführen sein.

Neben der Bilanzierung von Einsparungen und Aufwendungen liegt in diesem Verkehrskorridor die Intention vor allem auf einer über das Grundangebot hinaus gehenden, verbesserten Bedienung.

Gegenüber dem derzeitigen Angebot mit einzelnen Fahrten auf Linienteilabschnitten wird den Bewohnern des Bereichs Weinbach / Weilmünster künftig – lediglich unter der Bedingung, den Fahrtwunsch vorab anmelden zu müssen – ein attraktives Angebot mit deutlich ausgeweiteten Betriebszeiten zur Verfügung stehen: neu auch an Samstagen und dem hohen Nutzungsanreiz einer freien Wahl der Zielhaltestelle im gesamten Bedienungsgebiet. Diese Verbesserungen gerade auch für ältere, in ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste und Gelegenheitsnutzer rechtfertigen den zu erwartenden Mehraufwand.

## VII Investitionen

### 1 Vorhaben der VLDW

Die Ausstattung der Haltestellen im Kreis Limburg-Weilburg befindet sich seit dem Abschluss der Modernisierungsmaßnahmen auf einem einheitlich hohen Niveau und entspricht den Richtlinien des RMV.

Investive Vorhaben sind für den Zeitraum bis 2017 nicht geplant.

### 2 Vorhaben der Städte und Gemeinden

Von Seiten der kreisangehörigen Städte und Gemeinden wurden keine investiven Maßnahmen in die ÖPNV-Infrastruktur gemeldet.

## VIII Maßnahmenbewertung

### 1 Mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen

#### Linie LM-41

Verlängerung der Linie im Stadtgebiet Runkel bis zum Neubaugebiet am „Kappesborder Berg“

Die lokale Linie LM-41 übernimmt im Stadtgebiet Runkel auch die Aufgaben einer Feinerschließung. Daher sollte mit dieser Linie auch das im Südosten der Stadt über dem Lahntal angesiedelte Neubaugebiet angebunden werden. Erfolgt zudem eine Angebotsausweitung gemäß dem Konzept des Hauptliniennetzes, wird die LM-41 eine attraktive Alternative bieten, lässt sich mit ihr nicht nur der Runkeler Kernbereich mit dem Bahnhof der Lahntalbahn (SPNV-Linie R25) erreichen, sondern auch umsteigefrei die Kreisstadt Limburg.

Es ist anzustreben, die LM-41 zeitnah bis zum „Kappesborder Berg“ zu verlängern, um für die bereits jetzigen sowie künftigen Bewohner von Anfang an ein attraktives ÖPNV-Angebot vorzuhalten.

## 2 Mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen

### 2.1 Hauptliniennetz

**Linien LM-12, LM-13, LM-15, LM-33, LM-41, LM-46/LM-64, LM-68, 281, 283, 289  
Linie LM-51** (im Linienabschnitt Brechen – WLM-Laubuseschbach)

Mit den Anpassungen und Erweiterungen im konzipierten Hauptliniennetz entsteht eine kreisweite Netz Wirkung unter Einbeziehung aller Städte und Gemeinden. Hinsichtlich der Attraktivität des ÖPNV wird eine erkennbare Verbesserung vollzogen, insbesondere durch ein Fahrtenangebot nunmehr auch am Samstag nachmittag und an Sonn- und Feiertagen.

Die Umsetzung erfordert nicht unerhebliche Zusatzkosten, zu deren Gegenfinanzierung keine Einsparpotenziale an anderer Stelle erkennbar sind. Für eine Ausweitung der Betriebszeiten Montag bis Freitag sowie für einen verlängerten Samstagsverkehr belaufen sich die Kosten in einem „überschaubaren“ Rahmen. Ein erheblicher Aufwand wird für den Betrieb an Sonn- und Feiertagen aufzubringen sein, da in dieser Verkehrstagsgruppe ein so gut wie gänzlich neues Angebot für den Busverkehr im Kreis geschaffen würde.

Sollte aus finanziellen Erwägungen die genannte Angebotsausdehnung (noch) nicht vollständig umsetzbar sein, sollte der Ergänzung an Werktagen und der Verlängerung an Samstagen der Vorzug gegeben werden, zuletzt der Neueinfurhung des Sonntagsverkehrs.

### 2.2 Korridor-AST Ostkreis

**Linie LM-51** (im Linienabschnitt Weilburg – WLM-Laubuseschbach)  
**Linien LM-52, LM-54, LM-55, LM-56**  
**Linie LM-57** evtl. einzubeziehen

Die Umwandlung des Regelkursangebots der genannten eine bedarfsgesteuerte Bedienungsform wird empfohlen, sobald die vertragsrechtlichen Rahmenbedingungen erfüllt sind.

Zwar ist damit zu rechnen, dass in der Startphase des neuen Verkehrsangebots ein Nachfragerückgang zu verzeichnen sein wird, da die Notwendigkeit, den Fahrtwunsch vorab telefonisch anzumelden, ein Nutzungshemmnis darstellt. Wenn jedoch die Vorzüge des AST ausreichend kommuniziert sind, wird mit einer ansteigenden Akzeptanz des Angebots zu rechnen sein: Die Ausweitung der Betriebszeiten und die freie Wahl des Fahrtziels innerhalb des definierten Korridors bedeuten eine Verbesserung gegenüber dem derzeit kargen, nicht rhythmisierten und nur auf Linienteilabschnitten vorhandenen Angebot von Regelkursen. Des Weiteren lasst sich so in Synergie der Anregung der Gemeinde Weinbach nachkommen, eine Anbindung des Lebensmittelmarktes in ihrem Kernort an den ÖPNV zu realisieren.

### 3 Maßnahmen ohne Priorisierung

Den folgenden Vorhaben ist keine Priorität zugewiesen, da sie in Abhängigkeit von externen Entscheidungen bzw. baulichen oder infrastrukturellen Maßnahmen stehen.

#### **Linien LM-46, LM-64**

#### **Änderung des Fahrwegs im Bereich des Gewerbegebiets Merenberg, Einfügen einer zusätzlichen Haltestelle innerhalb des Gewerbegebiets**

Das Gewerbegebiet des Marktfleckens Merenberg wird derzeit nur durch eine am östlichen Rand positionierte Haltestelle – „Am Sportplatz“ – an das BPNV-Netz angeschlossen. Die Einrichtung einer zentraler gelegenen Haltestelle innerhalb des Gewerbegebiets wird angeregt. Deren Umsetzung steht in Abhängigkeit von Eigentumsverhältnissen sowie der uneingeschränkten Befahrbarkeit der entsprechenden Straßenabschnitte durch Busse.

#### **Linien LM-44, 282**

#### **Einfügen einer zusätzlichen Haltestelle zur besseren Erschließung des Gewerbegebiets „Brotweg“ in Villmar**

Die Gewerbegebiete „Östlich des Brotwegs“ in Villmar derzeit nur durch die Haltestelle „Friedhof“, die sich nicht in angemessener fußläufiger Entfernung befindet, an den BPNV angebunden. Im Bereich des Kreisverkehrs Weilburger Straße, Einmündung Ulicastraße besteht die Möglichkeit, eine weitere, günstiger gelegene Haltestelle einzufügen. Deren Realisierung steht in Abhängigkeit von den örtlichen Eigentums- und Infrastrukturverhältnissen.

#### **Linie LM-66**

#### **Überführung des derzeitigen Angebots im Regelverkehr in eine bedarfsgesteuerte Bedienungsform (Linien-AST) an Samstagen**

Die Umwandlung des Regelverkehrs dieser lokalen Linie, die die Weilburger Ortsteile auf der Taunusseite mit der Kernstadt und dem Bahnhof verknüpft, steht nicht im Zusammenhang mit dem bereits bewerteten Konzept des „Korridor-AST Ostkreis“. Im Gegensatz zum dort geplanten Flächen-AST würde im Falle der LM-66 auf eine bedarfsgesteuerte Bedienungsform umgestellt, die an den Linienweg gebunden ist, also ein Linien-AST eingerichtet.

Während im Bedienungsgebiet des „Korridor-AST Ostkreis“ ein fragmentäres Regelverkehrsangebot auf Linienteilabschnitten zugunsten einer bedarfsgesteuerten Bedienungsform mit deutlichen Ausweitungen der Betriebszeiten sowie hoher Flexibilität des Bedienungsgebiets aufgegeben wird, handelte es sich hier alleinig um eine Umwandlung der Bedienungsform: die Fahrt findet künftig nur statt, wenn sie vorab von Fahrgast bestellt wurde.

Es wird empfohlen, zunächst Erfahrungswerte aus der Angebotsumstellung im Bereich Weinbach / Weilmünster abzuwarten.

## Übergangstarif RMV – Westerwaldkreis

Der Westerwaldkreis prüft derzeit den Beitritt zum Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel. Hierdurch würden alle Haustarife auf rheinland-pfälzischer Seite durch den VRM-Verbundtarif abgelöst. Sollte es zur Umsetzung dieser Planung kommen, sind die beiden Verkehrsverbände VRM und RMV aufgefordert, tarifliche Übergangsregelungen - idealerweise in Form eines Tarifkragens - zu vereinbaren.

## IX Linienbündel

### 1 Grundlagen der Linienbündelung

#### 1.1 Allgemeine Grundlagen

Bei der „Linienbündelung“ handelt es sich um eine Zusammenfassung von mehreren Linien im ÖPNV, die aus verkehrlichen und / oder wirtschaftlichen Gründen miteinander kombiniert werden. Sie sollen ein einheitliches Verkehrsangebot für die Fahrgäste darstellen und / oder einen finanziellen Ausgleich von wirtschaftlich starken und schwachen Linien innerhalb des verkehrlichen Angebotes eines Verkehrsunternehmens ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund hat der Bundesgesetzgeber Normen zur Linienbündelung erlassen. Die Genehmigungsbehörden haben diese bei der Erteilung einer personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung („Konzession“) zu beachten.

Inhaltlich nehmen die zuständigen Behörden bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes eine Linienbündelung vor, wenn und soweit sie diese für erforderlich halten. Durch den Abgleich eines Konzessionierungsantrags mit dem Nahverkehrsplan wird die Bündelung auch genehmigungsrechtlich berücksichtigt.

#### 1.2 Rechtliche Grundlagen

Im PBefG<sup>1</sup> als bundesrechtlicher Norm findet die Linienbündelung an mehreren Stellen ihren Niederschlag.

Ausweislich § 8a Abs. 2 S. 4 PBefG kann in einer Vorabbekanntmachung über eine beabsichtigte Vergabe von dort näher bestimmten Verkehrsleistungen<sup>2</sup> (angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung im Rahmen eines Netzes, Teilnetzes, Linienbündels oder als Linie beabsichtigt ist.

Ausweislich § 13 Abs. 2 PBefG ist die Genehmigung eines Straßenbahnverkehrs, eines Obusverkehrs und eines Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen zu versagen, wenn u.a. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden. Dies ist gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG insbesondere dann der Fall, wenn 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.

<sup>1</sup> Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist

<sup>2</sup> Es handelt sich um öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen, § 8a Abs. 2 S. 1 PBefG



Ergänzend kann gemäß § 13 Abs. 2a S.1 PBefG im öffentlichen Personennahverkehr die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht.

Ferner wird der zuständigen Genehmigungsbehörde durch § 9 Abs. 2 PBefG ermöglicht - soweit es die Zielsetzung des § 8 PBefG erfordert - in bestimmten Fällen die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt zu erteilen. Hier bei ist insbesondere § 9 Abs. 3a S.2 PBefG zu beachten, wonach die Genehmigungsbehörde einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen hat, der unter dort näher aufgeführten Voraussetzungen zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet. Die Aufstellung eines Nahverkehrsplans ist bundesrechtlich in § 8 Abs. 3 S.2 PBefG geregelt, wonach der Aufgabenträger 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 definiert.

Durch § 8 Abs. 3 S.9 PBefG ist nunmehr bundesrechtlich festgelegt, dass - über die im PBefG aufgestellten Mindestanforderungen an Nahverkehrspläne hinaus - die Länder weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln können.

Landesrechtlich ist im HÖPNVG<sup>3</sup> eine Linienbündelung im Nahverkehrsplan nicht ausdrücklich aufgeführt. Gemäß § 14 Abs. 4 Nr. 3 HÖPNVG soll ein Nahverkehrsplan jedoch das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität, beinhalten. Hierunter kann auch eine Linienbündelung gefasst werden. Ferner kann zum wirtschaftlichen Ausgleich von nachfragestarken mit nachfrageschwachen Linien auch im Rahmen des gemäß § 14 Abs. 4 Nr. 8 HÖPNVG aufzustellenden Finanzierungskonzeptes eines Nahverkehrsplans auf eine Linienbündelung abgestellt werden.

Das Zusammenspiel insbesondere 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 der zuständigen Behörde<sup>4</sup> und der Konzessionierung der Genehmigungsbehörde herzustellen.

3 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (ÖPNVG) vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I S. 466)

4 Abhängig vom betroffenen Verkehr handelt es sich um einen Verkehrsverbund, den Aufgabenträger oder eine Nahverkehrsorganisation, vgl. § 14 Abs. 1 S.1, Abs. 2 S.1 HÖPNVG

## 2 Zweck der Linienbündelung

Die Bildung von Linienbündeln verfolgt insbesondere den Zweck der Sicherung einer dauerhaften und gleichmäßigen kostengünstigen Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleiches zwischen ertragsstarken und ertragschwachen Linien. Im Hinblick sowohl auf eine mögliche Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge<sup>5</sup> als auch auf Ausschreibungen von Verkehrsleistungen sind Linienbündel Teil der Anforderungen an eine im öffentlichen Verkehrsinteresse liegende ausreichende Verkehrsbedienung.

Die Zusammenfassung von Linien zu Linienbündeln bietet Schutz vor so genannter „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen auf eigenwirtschaftlicher Basis ausschließlich die Konzessionen rentabler Linien sichern und die Finanzierung der verbliebenen unrentablen Linien der öffentlichen Hand überlassen.

Werden in einem Linienbündel rentable mit weniger rentablen Linien gebündelt, so wird für den Fall einer eigenwirtschaftlichen Antragstellung das konzessionierte Verkehrsunternehmen seine Gewinne aus dem rentablen Bündelteil in die Finanzierung der ertragsärmeren Teile einbringen. Für den Fall der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zur Erbringung der Verkehrsleistung kann der Auftraggeber die höheren Zuschusszahlungen für ertragsarme Linien durch die geringeren Zuschusszahlungen für ertragsstarke Linien abmildern und so die Zahlungen der öffentlichen Hand begrenzen. Die Linienbündelung im Nahverkehrsplan stellt durch § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) im Konzessionierungsverfahren eine Abwehr von Genehmigungsanträgen auf ertragsstarke Einzellinien des Bündels sicher und verhindert deren Herauslösen aus dem wirtschaftlichen und / oder verkehrlichen Verbund der Linien.

<sup>5</sup> Gemäß § 8 Abs. 4 S.1 PBefG sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen.

### 3 Informationspflichten

Aus Gründen der Transparenz und um jedem Interessenten die Stellung eines eigenwirtschaftlichen Antrags auf ein Linienbündel zu ermöglichen, sind Informationen über auslaufende und neu zu erteilende Linienverkehrskonzessionen jedem Interessenten in einem transparenten Verfahren in gleicher Weise zugänglich zu machen. Diese Veröffentlichungspflicht trifft Genehmigungsbehörden auf der einen Seite sowie Verkehrsverbände, Aufgabenträger und Nahverkehrsorganisationen als Besteller von Verkehrsleistungen auf der anderen Seite in unterschiedlichem Umfang.

Die Informationspflicht der vorbezeichneten Besteller resultiert aus Art. 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, wonach spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens dort näher aufgeführte Mindestinformationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden, u.a. die von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete.

Im PBefG findet die Informationspflicht ihren Niederschlag in § 8a Abs. 2 S.2-5 PBefG, welche lauten:

*„Die zuständige Behörde ist auch in diesem Fall zur Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Vorabbekanntmachung) verpflichtet; die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Absatz 6 zu enthalten. In der Vorabbekanntmachung sollen die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden. Es kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie). Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 oder durch Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.“*

Landesrechtlich wird im „Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3. Dezember 2009“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) vom 29.12.2009<sup>6</sup> in Ziffer 2 lit. b) auf die Vorabinformation gemäß Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 verwiesen. In Ziffer 6 Abs. 2 des Leitfadens werden die Genehmigungsbehörden angehalten, auf ihren Internetseiten u.a. über das Erfordernis einer gebündelten Erteilung von Liniengenehmigungen zu informieren. Die Aufgabenträgerorganisationen werden in Ziffer 6 nochmals auf ihre Pflicht zur Veröffentlichung einer Vorabbekanntmachung gemäß der VO (EG) 1370/2007 hingewiesen.

<sup>6</sup> Der „Leitfaden“ ist seit dem Inkrafttreten der PBefG-Reform zum 01.01.2013 inhaltlich überholt, so dass mit einer Aufhebung oder Novellierung zu rechnen ist.

## 4 Ermessensspielraum

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.

Folgende Kriterien sind bei der Ermessensentscheidung zu berücksichtigen:

Kriterium	Erläuterung
Integration der Bedienung	<p>Eine integrierte Verkehrsbedienung in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG und ein einheitlicher Marktauftritt lassen sich bei Bedienung der Linien durch ein und dasselbe Unternehmen am einfachsten sicherstellen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es insbesondere im Rahmen von Verkehrsverbänden auch andere wirksame Instrumente zur Sicherung der Verkehrsintegration gibt.</p> <p>Die Bedienung aus einer Hand in einem abgegrenzten Verkehrsraum kann jedoch ein entscheidendes Element bei einer Ausschreibung auf Netto-Basis oder bei einer Brutto-Vertragslösung mit Malus- (ggf. Bonus) Regelungen für Fahrgastzahlen Veränderungen darstellen. Die Übernahme der Erlösverantwortung ist nur im Gleichklang mit einer entsprechenden Marketingverantwortung sinnvoll.</p>
Enge verkehrliche Verflechtung von Linien	<p>Wenn die betroffenen Linien in größerem Umfang Umsteigebeziehungen aufweisen oder eine flächenhafte Erschließung erforderlich ist (Stadtverkehre), kommt diesem Kriterium hohe Bedeutung zu, da für die Herstellung der integrierten Bedienung kein anderes gleich wirksames Mittel als die Linienbündelung verfügbar ist.</p>
Betriebliche Optimierung	<p>Die betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. Dieser Umstand bildet 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.</p> <p>Eher zufällige Durchbindungen in der Nebenverkehrszeit können nicht als Beleg herangezogen werden, wohl aber die kostengünstige Bedienung mehrerer Linien im Rahmen eines Fahrzeugumlafes in der Schwachverkehrszeit.</p>
Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien	<p>Die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien ist ein zulässiges Ziel unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung.</p>
Zubringer- und Hauptlinie	<p>Werden wirtschaftlich schwache Zubringerlinien und ihre ertragsstarke Hauptlinie nicht gebündelt, so führt dies dazu, dass der Aufgabenträger die unrentable Zubringerlinie 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. Aus diesem Grunde sind derart existenziell wirtschaftlich miteinander verflochtene Linien zu bündeln.</p>

Kriterium	Erläuterung
Mittelstands- förderung,  Monopol- vermeidung	DDie 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 Unter-nehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen ist daher tragfähiger Erwägungsgrund bei der Bündelung von Linien. Auch wenn großflächige verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen in einem einheitlichen Bedienungsgebiet gegeben sind, wie z.B. im großstädtischen Verkehr, sind regelmäßig mehrere Linienbündel innerhalb des Gesamtliniennetzes zu bilden.
Berufszugang, Wettbewerbs- förderung	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 Gedanke der Wettbewerbsförderung Rechnung zu tragen (Vgl. BT-Drucksache 12/6269, S. 143 zu § 8 PBefG). 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 Wettbewerb entwickeln kann, ist die Bündelung rechtlich nicht mehr vertretbar.

Tabelle IX-1: Kriterien der Linienbündelung

## 5 Rechtsfehlerhafte Kriterien

Rechtsfehler bei der Bündelung liegen vor, wenn sich der Ersteller des Nahverkehrsplans an nicht sachgerechten Kriterien orientiert oder Ziele verfolgt, die den Zielsetzungen insbesondere von § 8 Abs. 3 PBefG zuwiderlaufen.

Ferner darf keine unzulässige Einschränkung der Chancengleichheit von Wettbewerbern um eine Konzession oder des Grundrechts auf freie Berufsausübung vorgenommen werden. So dürfen Linienbündel nicht unter dem Aspekt der Erhaltung bisheriger Genehmigungsstrukturen den Bestandsunternehmen „zugeführt“ werden.

Ebenso wenig ist die Schaffung von Gebietsmonopolen oder flächenhaftem Konkurrentenschutz zulässig. Die Gewährung eines ausschließlichen Rechtes im Sinne von Art. 2 lit. f der VO (EG) Nr. 1370/2007, welches den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art von Personenverkehrsdienstleistungen festlegt, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind, ist einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorbehalten, vgl. § 8a Abs. 8 PBefG.

## 6 Linienbündel im Kreis Limburg-Weilburg

Im Kreis Limburg-Weilburg sind 11 Linienbündel definiert. Fünf hiervon bestehen allein aus Linien des Regionalverkehrs in Regie des RMV. Bei den übrigen sechs Bündeln handelt es sich um lokale Linien in Regie der VLDW – einschließlich der Linien des Stadtverkehrs Bad Camberg und Stadt Limburg a. d. Lahn. Das Linienbündel LLW Mitte ist unterteilt in ein regionales (Linien LM-59 und 282) sowie ein lokales Teillos (Linien LM-41 und LM-44).

Für das Jahr 2014 – steht die Neuvergabe zweier lokaler Linienbündel an:

- **LLW Stadt Limburg** a. d. Lahn mit den Linien des Stadtliniensverkehrs der Kreisstadt; Konzessionsende am 31.07.2014
- **LLW Mitte lokal** mit den Linien LM-41 und LM-44; Ablauf der Konzession zum Ende des Fahrplanjahres 2014 am 13.12.2014

Zum Ende des Fahrplanjahres 2016 am 10.12.2016 laufen die Konzessionen von zwei regionalen Linienbündeln aus und sind neu zu vergeben:

- LLW Mitte regional mit den Linien LM-59 und 282
- LLW Süd mit den Linien LM-33 und 283

Die Konzessionen der übrigen Linienbündel wurden bis zum Ende des Fahrplanjahres 2018, also bis zum 08.12.2018 vergeben.

Die Verortung und graphische Darstellung der Linienbündel sind in → **Anlage IX-1 ... -10** dargestellt.

## 6.1 Regionale Linienbündel

### 6.1.1 LLW Westerwald 1 (WW1)

Auftraggeber: RMV  
Konzessionsinhaber: DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende 08.12.2018

Die Linien dieses Bündels bedienen den Verkehrsraum nordwestlich der Kreisstadt Limburg entlang der Achse der Oberwesterwaldbahn mit den Kommunen Elz, Hadamar und Dornburg. Die LM-11 verkehrt Kreis- und Landesgrenzen überschreitend in den benachbarten rheinland-pfälzischen Westerwaldkreis und bindet dort die Ortschaften Hundsangen, Wallmerod, Bilkheim und Salz an. Gleiches gilt für den Linienast der 281 von Dornburg-Frickhofen nach Salz, wo eine Verknüpfung mit der Linie LM-11 besteht.

Als wesentlicher Schulstandort im Bedienungsgebiet ist neben den Schulen der Kreisstadt die größte Schule im Kreisgebiet, die Fürst-Johann-Ludwig-Schule in Niederhadamar, zu nennen, die von S-Kursen jeder Linie dieses Bündels angeeignet wird.

Linie	Verlauf	Linientypus
LM-11	Limburg – Staffel – Elz – ELZ-Malmeneich – <i>Hundsangen – Salz</i>	Erschließungs- / Ergänzungslinie
LM-13	Limburg – Staffel – Elz – Hadamar – WAL-Fussingen	Hauptlinie
281	Limburg – LIM-Staffel – Elz – Hadamar – Dornburg – DOR-Langendernbach / <i>Salz</i>	Hauptlinie auf Linienabschnitt Limburg – Dornburg

## 6.1.2 LLW Westerwald 2 (WW2)

Auftraggeber: RMV  
Konzessionsinhaber: DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende 08.12.2018

Die Linien dieses Bündels bedienen den Verkehrsraum nördlich und nordöstlich der Kreisstadt Limburg mit den Kommunen Hadamar, Beselich und dem Marktflecken Mengerskirchen. Die LM-12 besitzt eine wesentliche verkehrliche Funktion als Diagonalverbindung von Limburg entlang der B49 bis an den nordöstlichen Kreisrand. Im Beselicher Hauptort Obertiefenbach bestehen an der Haltestelle „Steinbacher Straße“ Umsteigebeziehungen zur LM-46 in bzw. aus Richtung Merenberg. Die fllitzbogenförmige Verbindung zwischen Limburg und Weilburg über Beselich und Mengerskirchen wird durch die in Mengerskirchen anschließende Linie LM-68 vervollständigt.

Als wesentliche Schulstandorte sind neben den Bildungseinrichtungen in der Kreisstadt Limburg die Fürst-Johann-Ludwig-Schule in Niederhadamar als größte Schule im Kreis Limburg-Weilburg sowie die Westerwaldschule im Mengerskirchener Ortsteil Waldernbach zu nennen.

Linie	Verlauf	Linientypus
LM-12	Limburg – LIM-Ahlbach – Beselich / Hadamar – MEN-Waldernbach – Mengerskirchen	Hauptlinie
LM-14	Hadamar – BES-Obertiefenbach – WAL-Lahr	Erschließungs- / Ergänzungslinie



### 6.1.3 LLW Süd

Auftraggeber: RMV  
 Konzessionsinhaber: DB Busverkehr Hessen  
 Konzessionsende 10.12.2016

Die Linien dieses Bündels bedienen den Verkehrsraum südlich der Kreisstadt Limburg mit den Kommunen Hünfelden im Südwesten sowie entlang der „Tanusstrecke“ Brechen, Selters (Tanus) und Bad Camberg. Die LM-33 bedient sämtliche Ortsteile der Gemeinde Hünfelden und bindet sie über die „Hühnerstraße“ an die Kreisstadt an. Einzelne Kurse verkehren an die „Tanusstrecke“ zum Bahnhof Oberbrechen. Das Verkehrsangebot der LM-33 entlang der „Hühnerstraße“ wird montags bis freitags von der Schnellbuslinie 272 zwischen Limburg und Wiesbaden ergänzt.

Die Linie 283 verlässt zwischen Selters und Bad Camberg das Kreisgebiet und bedient mit Hasselbach einen Ortsteil der Gemeinde Weilrod im benachbarten Hochtaunuskreis. In Niederselters sowie in Bad Camberg kann zum SPNV der „Tanusstrecke“ umgestiegen werden, in Bad Camberg des Weiteren zum lokalen Stadtbusverkehr mit den Linien LM-31 und LM-32. Mit Einzelfahrten verkehrt die 283 bis nach Limburg ZOB und bestreitet somit auch die Funktion eines Schienenersatzverkehrs für die SPNV-Linien R20/R21 entlang der „Tanusstrecke“

Als wesentliche Schulstandorte sind neben den Schulen der Kreisstadt Limburg die Taunusschule in Bad Camberg sowie die Mittelpunktsschule „Goldener Grund“ in der Gemeinde Selters/Ts. zu benennen.

Linie	Verlauf	Linientypus
LM-33	Limburg – LIM-Linter – Hünfelden	Hauptlinie
283	(Limburg-) SEL-Niederselters – <i>Hasselbach</i> – Bad Camberg	Hauptlinie

## 6.1.4 LLW Mitte regional

Auftraggeber: RMV  
Konzessionsinhaber: Veolia-Transdev  
Konzessionsende 10.12.2016

Die Linien dieses Bündels bedienen den Verkehrsraum östlich der Kreisstadt Limburg mit den im mittleren Lahntal gelegenen Kommunen Runkel und Villmar. Beide Linien dienen den ICE-Bahnhof Limburg Süd an. Die LM-59 verkehrt zeitweilig als Rundkurs von Limburg ZOB über die außerhalb der Kernstadt gelegenen Ortsteile Eschhofen und Lindenholzhausen zurück nach Limburg ZOB.

Die Linie 282 bindet vornehmlich in der Hauptverkehrszeit Villmar und Villmar-Aumenau an die Taunusbahn in Niederbrechen an, übernimmt zudem im Spätverkehr die Funktion eines Schienenersatzverkehrs für die Lahntalbahn zwischen Limburg und Weilburg.

Linie	Verlauf	Linientypus
LM-59	Limburg – LIM Süd (ICE) – LIM-Eschhofen – LIM-Lindenholzhausen – Runkel – VIL-Seelbach	Erschließungs- / Ergänzungslinie
282	Limburg – LIM Süd (ICE) – LIM-Lindenholzhausen – BRE-Niederbrechen – Villmar – Weilburg	Erschließungs- / Ergänzungslinie, zudem SEV-Funktion für die R25

## 6.1.5 LLW Weital

Auftraggeber: RMV  
Konzessionsinhaber: DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende 08.12.2018

Mit den Linien dieses Bündels wird der Verkehrsraum südlich der Stadt Weilburg entlang des Weiltals bedient. Die Regionalbuslinie 289 besitzt als einzige BPNV-Linie im Kreisgebiet bereits im Status quo ein Verkehrsangebot, das einer Hauptlinie entspricht. Zudem erfüllt sie die wesentliche Verbindungsfunktion zwischen Weilburg, Weilmünster und dem Anschluss an die Taunusbahn (R15) in Grävenwiesbach (Hochtaunuskreis). Bei der Linie LM-57 handelt es sich ebenfalls um eine Linie des Regionalverkehrs, sie entspricht jedoch dem Linientypus einer Erschließungs- / Ergänzungslinie und kann in das Konzept des Korridor-AST im Ostkreis einbezogen werden. Die Linie 245 verkehrt ausschließlich an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Sie wird im Saisonverkehr betrieben.

Als Schulstandorte innerhalb dieses Bündels sind Weilburg und Weilmünster zu nennen.

Linie	Verlauf	Linientypus
LM-57	WLM-Dietenhausen – Weilmünster – VIL-Aumenau	Erschließungs- / Ergänzungslinie, mglw. Umstellung außerhalb des Ausbildungsverkehrs auf bedarfsorientierte Bedienungsform (AST)
245	Weilburg – Weilmünster – ( <i>Schmitten – Oberursel / Bad Homburg</i> ) „Weitalbus“	Erschließungs- / Ergänzungslinie; Saisonverkehr
289	Weilburg – Weilmünster (– <i>Grävenwiesbach</i> )	Hauptlinie

## 6.2 Lokale Linienbündel

### 6.2.1 LLW B49

Auftraggeber: VLDW  
Konzessionsinhaber: Veolia-Transdev  
Konzessionsende 08.12.2018

Die Linien dieses lokalen Linienbündels gewährleisten das Verkehrsangebot im zentralen Bereich des Kreises entlang der Bundesstraße 49 als wesentlicher Verkehrsachse zwischen den beiden Kreismittelpunkten Limburg und Weilburg.

Die Linie LM-15 übernimmt die wichtige Verkehrsbeziehung zwischen der Kreisstadt Limburg, der Gemeinde Elbtal und dem Zentrum Rennerod im angrenzenden rheinland-pfälzischen Westerwaldkreis.

Mit den Linien LM-46 und LM-64 erfolgt eine Einbindung des Marktflecken Merenbergs in das System der Hauptlinien. Über die LM-46 und einem Umstieg in Obertiefenbach zur Linie LM-12 erfolgt die Verbindung in die Kreisstadt Limburg. Mit der LM-64 wird nach Weilburg angebunden. Die übrigen Linien LM-45, LM-65 und LM-69 sind Erschließungs- / Ergänzungslinien.

Als wesentliche Schulstandorte innerhalb des Bedienungsgebiets dieses Bündels sind neben den Schulen in Limburg die Westerwaldschule in Waldernbach, der Runkeler Standort der Johann-Christian-Senckenberg-Schule zu nennen. Des Weiteren werden diverse Grundschulstandorte angedient.

Linie	Verlauf	Linientypus
LM-15	Limburg – LIM-Ahlbach – HAD-Oberzeuzheim – Elbtal – Rennerod	Hauptlinie
LM-45	BES-Obertiefenbach – Runkel	Erschließungs- / Ergänzungslinie
LM-46	Limburg – BES-Obertiefenbach – Merenberg – MEN-Waldernbach	Hauptlinie auf Linienabschnitt BES – MER – MEN in ergänzender Bedienung zur LM-64
LM-64	Weilburg – Merenberg – MEN-Waldernbach	Hauptlinie – in ergänzender Bedienung mit LM-46
LM-65	Weilburg – BES-Schubbach – BES-Obertiefenbach – BES-Heckholzhausen	Erschließungs- / Ergänzungslinie
LM-69	Weilburg – MER-Allendorf – BES-Heckholzhausen	Erschließungs- / Ergänzungslinie

Zur aktuellen Zusammenlegung mit dem Linienbündel LLW Mitte lokal siehe Kapitel 6.2.3.

## 6.2.2 LLW Mitte lokal

Auftraggeber: VLDW  
Konzessionsinhaber: DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende 13.12.2014

Die zwei Linien dieses Bündels übernehmen die Verkehrsrelation zwischen Limburg, Runkel und Villmar. Zwischen Limburg und Runkel wird das nördliche Lahnufer bedient, während die Lahntalbahn südlich verkehrt. Die Linie LM-41 wird zur Hauptlinie aufgewertet. Zwischen Limburg und dem Runkeler Ortsteil Dehrn ist eine Angebotsverdichtung gemäß Bedienungsschema des verdichteten Ordnungsraums vorgesehen, auf dem übrigen Linienabschnitt gemäß den Parametern für ländlichen Raum. Zur Anbindung des Neubaugebiets „Kappesborder Berg“ in Runkel wird die LM-41 dorthin verlängert. Die LM-44 verkörpert eine Erschließungs- / Ergänzungslinie und hat ihre hauptsächliche verkehrliche Bedeutung im Schülerverkehr zur Bedienung Johann-Christian-Senckenberg-Schule mit ihren zwei Standorten in Runkel und Villmar.

Linie	Verlauf	Linientypus
LM-41	Limburg – LIM-Dietkirchen – RUN-Dehrn – RUN-Steeden – RUN-Schadeck – Runkel – RUN-Kappesborder Berg	Hauptlinie
LM-44	VIL-Wirbelau – Runkel – Villmar – VIL-Weyer	Erschließungs- / Ergänzungslinie

Zur aktuellen Zusammenlegung mit dem Linienbündel LLW B49 siehe Kapitel 6.2.3.

## 6.2.3 Zusammenlegung der Bündel „LLW B49“ und „LLW Mitte lokal“ zu einem Bündel

Nach zwischenzeitlich erfolgter Einigung über eine um 4 Jahre vorverlegte Beendigung des Verkehrsvertrages zwischen Veolia-Transdev und VLDW bzgl. des Bündels „B49“ bestand auch rechtlich die Chance, diese Verkehrsleistung mit der des Bündels „Mitte lokal“ zum Fahrplanjahr 2015 zu einem Bündel zusammenzufassen.

Mit dieser Zusammenfassung zu einem Linienbündel „B 49“ (neu) lassen sich weitere Synergien heben.

Bisher sind für das Bündel „B49“ rund 540.000 Nutzkilometer Verkehrsleistung bei einem Fahrzeugbedarf von 12 Solobussen kalkuliert. Für das Bündel „Mitte“ werden 13 Solobusse und 1 Gelenkbus bei einer Laufleistung von knapp 208.000 Nkm veranschlagt; somit insgesamt 26 Fahrzeuge und 748.000 Nkm pro Jahr.

Durch den neuen Bündelzuschnitt reduziert sich der Fahrzeugbedarf auf 22 („minus“ 4) und die Verkehrsleistung auf knapp 717.000 Nkm („minus“ 31.000 Nkm p.a.).

## 6.2.4 LLW Ost

Auftraggeber: VLDW  
Konzessionsinhaber: Medenbach Traffic  
Konzessionsende 08.12.2018

Mit den Linien dieses Bündels wird das östliche Kreisgebiet im Bereich Weilburg / Weilmünster / Weinbach bedient. Eine besondere Funktion kommt der LM-51 zu, die eine Anbindung der genannten Kreisgebiete und dem Weilmünsterer Ortsteil Laubuseschbach mit der Schiene in Oberbrechen herstellt. Die LM-51 erhält die Funktion einer Hauptlinie, wobei die Bedienungsform auf Linienabschnitte unterteilt wird. Zwischen Brechen und Laubuschbach soll der Regelverkehr mit Bussen gefahren werden. Zwischen Laubuseschbach und Weilburg soll das Verkehrsangebot hingegen in das System des Korridor-AST einbezogen werden. Analog gilt dies für die übrigen Linien dieses Bündels. Die Kurse des Schülerverkehrs werden unverändert zum Status quo weiterhin mit Bussen betrieben.

Als Schulstandorte sind die Schulen in Weilburg und Weilmünster zu nennen. Darüber hinaus werden die Grundschulen in Weinbach und Laubuseschbach bedient. Zudem besitzen auch die Schulstandorte in der Kreisstadt Limburg für das Bedienungsgebiet dieses Bündels eine Relevanz, die über die LM-51 und den Umstieg zum SPNV in Oberbrechen erreicht werden können.

Linie	Verlauf	Linientypus
LM-51	BRE-Oberbrechen – VIL-Weyer – WLM-Laubuseschbach – Weinbach – Weilburg	Hauptlinie; Bus-Linienverkehr auf Abschnitt BRE - WLM-Laubuseschbach. Zwischen Laubuseschbach und Weilburg über Weinbach S-Verkehr mit Bussen, ansonsten bedarfsgesteuert
LM-52	Weilburg – WEI-Gräveneck – Weinbach	Erschließungs- / Ergänzungslinie; Einbeziehung in das Flächen-AST im Bereich Weinbach
LM-54	Weilmünster – WLM-Aulenhäuser – Weinbach – WEI-Fürfurt	Erschließungs- / Ergänzungslinie; Einbeziehung in das Flächen-AST im Bereich Weinbach
LM-55	Weilmünster – Weinbach	Erschließungs- / Ergänzungslinie; Einbeziehung in das des Flächen-AST im Bereich Weinbach
LM-56	Weilmünster – VIL-Weyer	Erschließungs- / Ergänzungslinie; Einbeziehung in das Flächen-AST im Bereich Weinbach

## 6.2.5 LLW Weilburg

Auftraggeber: VLDW  
Konzessionsinhaber: Medenbach Traffic  
Konzessionsende 08.12.2018

Die Linien dieses Bündels gewährleisten die verkehrliche Bedienung innerhalb sowie in direkter Umgebung der Stadt Weilburg. Durch die LM-61 und LM-62 wird der Stadtverkehr in Weilburg zwischen dem Altstadtzentrum und den westlich an die Kernstadt angrenzenden Ortsteilen auf der „Westerwaldseite“ bestritten. Die nicht von den Stadtbuslinien angeordneten Ortsteile östlich der Altstadt – auf der „Taunusseite“ – werden von der LM-66 bedient. Für diese Linie ist zur Prüfung vorgesehen, das Verkehrsangebot an Samstagen auf eine bedarfsorientierte Bedienungsform umzustellen, die als Linien-AST dem Fahrweg des bestehenden Linienverkehrs folgt. Die LM-63 übernimmt reine Schülerverkehrsfunktionen.

Eine wesentliche, auch für das nördliche Kreisgebiet bedeutsame Funktion kommt der LM-68 zu, die Weilburg über Löhnberg mit dem Marktflecken Mengerskirchen verbindet und die demzufolge als Hauptlinie typisiert ist.

Die Linien des Bündels „Weilburg“ übernehmen die Andienung der Schulen im Stadtgebiet, darüber hinaus der Grundschule „Auf dem Falkenflug“ in Löhnberg und die Schulstandorte in Mengerskirchen einschließlich der Andienung eines Kindergartens.

Linie	Verlauf	Linientypus
LM-61	„City Bus Weilburg“: Stadtverkehr Weilburg	Stadtbuslinie
LM-62	„City Bus Weilburg“: Stadtverkehr Weilburg	Stadtbuslinie
LM-63	Schulverkehr Weilburg	Erschließungs- / Ergänzungslinie (ausschließlich S-Kurse)
LM-66	Weilburg – WEL-Hirschhausen – WEL-Kubach – Weilburg (Rundverkehr)	Erschließungs- / Ergänzungslinie, Umwand- lung an Samstagen in be- darfsorientierte Bedienungs- form (Linien-AST) zu prüfen
LM-68	Weilburg – Löhnberg -- Mengerskirchen	Hauptlinie

## 6.2.6 LLW Stadt Limburg

Auftraggeber: VLDW in Gemeinschaft mit Stadt Limburg a. d. Lahn  
Konzessionsinhaber: Verkehrsgesellschaft Mittelhessen (VM)  
Konzessionsende 31.07.2014

Die Linien dieses Bündels übernehmen den Stadtverkehr der Kreisstadt. Das ab Mitte 2014 zu betreibende Angebot befindet sich derzeit in Überplanung. Die Bedienung der außerhalb der Kernstadt gelegenen Stadtteile Staffel, Offheim, Ahlbach, Dietkirchen, Eschhofen, Lindenhof und Linter erfolgt (teils über Zubestellungen) im Angebot der ein- und ausbrechenden Buslinien des regionalen und lokalen Verkehrs (Linien LM-11, LM-12, LM-13, LM-15, LM-19, LM-33, LM-41, LM-46, und LM-59, zudem 272, 281 und 282). Außerdem wird die Stadt Limburg von den Linien 482, 530, 567 und 580 angedient. Diese üben jedoch keine qualifizierte Erschließungsfunktion im Stadtgebiet aus.

Linie	Verlauf	Linientypus
LM-1	Stadtlinienverkehr Limburg a. d. Lahn	Stadtbuslinie
LM-2	Stadtlinienverkehr Limburg a. d. Lahn	Stadtbuslinie
LM-3	Stadtlinienverkehr Limburg a. d. Lahn	Stadtbuslinie
LM-4	Stadtlinienverkehr Limburg a. d. Lahn	Stadtbuslinie
LM-5	Stadtlinienverkehr Limburg a. d. Lahn - Samstagsverkehr (bis 01.08.2014)	Stadtbuslinie
LM-5	Stadtlinienverkehr Limburg a. d. Lahn - Anbindung ICE-Bahnhof (ab 01.08.2014)	Stadtbuslinie
LM-6	Stadtlinienverkehr Limburg a. d. Lahn - Sonntagsverkehr (bis 01.08.2014)	Stadtbuslinie

## 6.2.7 LLW Stadtbus Bad Camberg

Auftraggeber: VLDW  
Konzessionsinhaber: DB Rhein-Nahe-Bus (ORN)  
Konzessionsende 08.12.2018

Die zwei Linien dieses Bündels sorgen an Werktagen für die Anbindung der Camberger Stadtteile Erbach und Würiges an den Hauptort sowie den Bahnhof an der „Tanusstrecke“. Ihr Verkehrsangebot wird durch Fahrten der Regionalbuslinie 283 aus dem Bündel „LLW Süd“ ergänzt.

Linie	Verlauf	Linientypus
LM-31	Bad Camberg – CAM-Erbach	Stadtbuslinie
LM-32	Bad Camberg – CAM-Würiges	Stadtbuslinie



## Verzeichnis der Tabellen im Textteil

Tabelle II-1:	Städte und Gemeinden im Kreis Limburg-Weilburg; 2013 .....	15
Tabelle II-2:	Für den ÖPNV relevante Schieneninfrastruktur im Kreis Limburg-Weilburg; Stand: Fahrplanperiode 2013 .....	18
Tabelle II-3:	Bahnhöfe und Haltepunkte des Schienenverkehrs im Kreis Limburg-Weilburg: Verknüpfungen Schiene/Bus und Fahrkartenverkauf; Stand: Fahrplanperiode 2013 .....	21
Tabelle II-4:	DTV-Werte im Jahr 2005 in Hessen und Veränderung gegenüber 1995 (Quelle: Bundesamt für Straßenwesen, 2011) .....	24
Tabelle II-5:	Veränderung der Kfz-Jahresfahrleistungen in Hessen zw. 1995 und 2005 (Quelle: Bundesamt für Straßenwesen, 2011) .....	24
Tabelle II-6:	Veränderung der KFZ-Bestände in Hessen zw. 2000 und 2010 (Quelle: Statistisches Landesamt Hessen, 2011; Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2011) .....	24
Tabelle II-7:	Veränderung des Motorisierungsgrades in Hessen zw. 2000 und 2010 (Quelle: Statistisches Landesamt Hessen, 2011; Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2011) .....	25
Tabelle II-8:	Anzahl der Haltestellen und Abfahrtspositionen je Stadt / Gemeinde im Kreis Limburg-Weilburg, Stand Juli 2011 (Quelle: Daten der LNG Limburg-Weilburg, 07/2011) .....	25
Tabelle II-9:	Stand und Entwicklung der Einwohner (mit Hauptwohnsitz) im Kreis Limburg-Weilburg, Stand Mai 2012 (Quelle: Abfrage bei den Einwohnermeldeämtern der Städte und Gemeinden; Kreisstatistiken und Veröffentlichung des Statistischen Landesamts, eigene Berechnungen) .....	26
Tabelle II-10:	Anzahl der zugelassenen PKW und PKW-Dichte (PKW je 1.000 Einwohner) in den Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg; Stand: 31.12.2011 (Quelle PKW: Kraftfahrt-Bundesamt Flensburg, 05/2012) .....	28
Tabelle II-11:	Pendler nach Gemeinden im Bezirk der Arbeitsagentur Limburg-Weilburg Stand: 30.06.2011 (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistik-Service Südwest, 03/2012) .....	29
Tabelle II-12:	Maximaler Bedarf an Wohnsiedlungsfläche für den Zeitraum 1993 bis 2010 sowie maximal zur Verfügung stehende Flächen für die gewerbliche Nutzung einschließlich der Reserven in Bebauungsplänen (Quelle: Regionalplan Mittelhessen 2010, S.52 ff.) .....	31
Tabelle II-13:	Schulen mit freigestelltem Schülerverkehr; Stand: 04/2012 (Quelle: Kreis Limburg-Weilburg, Amt für Jugend, Schule und Familie, Fachdienst Schülerbeförderung/BAföG) .....	37
Tabelle II-14:	Im Kreis Limburg-Weilburg verkehrende SPNV-Linien samt Angebotsdichte; gemäß Fahrplanjahr 2013 .....	38
Tabelle II-15:	SPFV-Linien mit Systemhalt im Kreis Limburg-Weilburg; basierend auf Fahrplanperiode 2013 .....	39

Tabelle II-16: Im Kreis Limburg-Weilburg nach § 42 PBefG konzessionierte Buslinien in den Linienbündel des Kreises Limburg-Weilburg (Quelle: RP Gießen, Stand 13.04.2012 mit Korrekturangaben der VLDW, Stand 08/2012) .....	41
Tabelle II-17: Außerhalb des Kreises Limburg-Weilburg nach § 42 PBefG konzessionierte Buslinien (Quelle: RP Darmstadt, Stand 01.04.2011; RP Gießen, Stand 13.04.2011; Abfragen bei den Konzessionsinhabern, 18.07.2011) .....	42
Tabelle II-18: Wichtige Fahrkartenarten und Preisstufen im RMV; Stand 09.12.2012 (Quelle: RMV-Tarifinformationen, 2013) .....	45
Tabelle II-19: B+R-Stellplätze im RMV (Quelle: www.rmv.de, 18.12.2012) .....	52
Tabelle II-20: P+R-Stellplätze im Kreis Limburg-Weilburg,(Quelle: www.pundr.hessen.de, 18.12.2012) .....	53
Tabelle II-21: ÖPNV-Verkehrsnachfrage 2010 im Kreisgebiet (Quelle: RMV-Fahrgasterhebung 2010, VLDW-Erhebungen 2012) .....	55
Tabelle II-22: Jährliche Verkehrsleistung und Gesamtkosten der Linienbündel in Regie der VLDW (Stand: Gesamtjahr 2011, Quelle: VLDW 2011) .....	56
Tabelle III-1: Auszug aus den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 213/2008 vom 28. November 2007 ...	67
Tabelle III-2: Zuordnung der Linienkategorien zu Netzebenen .....	73
Tabelle III-3: Anforderung an Reisegeschwindigkeit / Fahrzeit .....	74
Tabelle III-4: Anforderungen an die Taktdichte .....	77
Tabelle III-5: Maximale Haltestellenentfernungen (Luftlinie) in Metern (Quelle: VDV, 2001).....	78
Tabelle III-6: Geeignete Verkehrssysteme und Fahrzeuge .....	79
Tabelle IV-1: Zuordnung der BPNV-Linien zu den Netzebenen.....	90
Tabelle IV-2: Abweichungen der gegenwärtigen Betriebszeiten und Kursanzahlen von den Festsetzungen im Anforderungsprofil.....	94
Tabelle V-1: Rahmenfahrplan Schiene gemäß RNVP-Entwurf des RMV .....	105
Tabelle V-2: Geplante Stationsmodernisierung .....	106
Tabelle V-3: Liniennummernsystematik .....	130
Tabelle IX-1: Kriterien der Linienbündelung.....	149

## Quellenverzeichnis

### Literatur

- |   |  |
|---|--|
| Agentur für Arbeit Limburg<br>[Hrsg.]   | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte,<br>darunter Pendler: Kreis Limburg-Weilburg<br>Limburg a.d. Lahn, 2003                                  |
| Agentur für Arbeit Limburg<br>[Hrsg.]   | Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte,<br>darunter Pendler: Kreis Limburg-Weilburg<br>Limburg a.d. Lahn, 2006                                  |
| Arbeitskreis Wettbewerb<br>im ÖPNV beim Hessischen<br>Ministerium für Wirtschaft,<br>Verkehr und Landesentwick-<br>lung [Hrsg.] | Integratives Qualitätsmodell für den ÖPNV –<br>Qualitätsstandards und Qualitätsmessung<br>Wiesbaden, o.J.  |
| Baumeister, H., Barth, S.,<br>Berschin, F., Werner, J.  | Recht des öffentlichen Personennahverkehrs.<br>Praxishandbuch für Unternehmen und öffentliche<br>Verwaltung<br>Berlin, 2010                        |
| Blome, H., Maier, D.  | Linienbündelung und Harmonisierung von<br>Konzessions-Laufzeiten<br>in: Verkehr + Technik, 02/2002   |
| Bundesagentur für Arbeit<br>[Hrsg.]   | Pendlerbericht<br>Nürnberg, 2012   |
| Bundesagentur für Arbeit;<br>Statistikservice Südwest<br>[Hrsg.]  | Ein- und Auspendler Kreis Limburg-Weilburg<br>Frankfurt am Main, 2012  |
| Bundesamt für Straßen-<br>wesen [Hrsg.]   | Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen<br>2009, Berichte der Bundesanstalt für Straßen-<br>wesen, Heft V 205<br>Bergisch Gladbach, 2011         |
| Bundesamt für Straßen-<br>wesen [Hrsg.]   | Daten zur Verkehrsentwicklung auf Bundesfern-<br>straßen 2009, Excel-Tabelle und ASCII-Dateien,<br>Daten-Download V 205<br>Bergisch Gladbach, 2011 |
| Bundesministerium für<br>Verkehr, Bau und Wohnungs-<br>wesen  | Bundesverkehrswegeplan 2003<br>Berlin, 2003  |

Bundesrat [Hrsg.]	Pressemitteilung: Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen Berlin, 2002
DB Reise & Touristik AG [Hrsg.]	Kursbuch Fernverbindungen Regionalverbindungen Frankfurt, 2000ff
Eck, F.	Die Bedeutung von Haltepunkten des spurgebundenen Personenverkehrs mit Hochgeschwindigkeit für Unternehmungen in Deutschland Aachen, 2000
FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [Hrsg.]	Jahresbericht Köln, 2009
Fraport AG [Hrsg.]	Ausbauprogramm Flughafen Frankfurt/Main: Gutachten G 5 – Auswirkung des flughafeninduzierten Verkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz Frankfurt, 2001
GEFAK – Gesellschaft für angewandte Kommunal-forschung mbH [Hrsg.]	Nahverkehrsplan Limburg-Weilburg - Betriebswirtschaftlicher Teil Marburg, 1999
Hessischer Landkreistag [Hrsg.]	Rundschreiben zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungen für den Personenverkehr Wiesbaden, 2002
Hessisches Landesamt für Straßen und Verkehrswesen [Hrsg.]	Verkehrsmengenkarte 2005 Wiesbaden, 2005
Hessisches Landesamt für Straßen und Verkehrswesen [Hrsg.]	Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen Wiesbaden, 2002
Hessisches Landesamt für Straßen und Verkehrswesen [Hrsg.]	Verkehrsmengenkarte 2000 Wiesbaden, 2000
Hessisches Landesamt für Straßen und Verkehrswesen [Hrsg.]	Verkehrsmengenkarte 1995 Wiesbaden, 1995

Hessisches Statistisches Landesamt [Hrsg.]	Hessische Gemeindestatistik 2011 - Ausgewählte Strukturdaten aus Bevölkerung und Wirtschaft 2010 Wiesbaden, 2012
Hessisches Statistisches Landesamt [Hrsg.]	Bevölkerung der Hessischen Gemeinden 2011 Wiesbaden, 2012
Hessisches Statistisches Landesamt [Hrsg.]	Flächennutzung nach Belegenheit 2009 Wiesbaden, 2009
Kraftfahrt-Bundesamt [Hrsg.]	Kraftfahrzeuge mit Versicherungskennzeichen Flensburg, 2011
Lahn-Dill-Kreis [Hrsg.]	2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Lahn-Dill-Kreis 2009-2013 Wetzlar, 2009
Landesarbeitsamt Hessen [Hrsg.]	Pendler-Atlas Hessen – Zur regionalen Mobilität der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 1998 Frankfurt am Main, 1999
Regierungspräsidium Gießen [Hrsg.]	Nach § 42 PBefG konzessionierte Buslinien Gießen, 2012
Regierungspräsidium Gießen [Hrsg.]	Regionalplan Mittelhessen 2010 Gießen, 2011
rms Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH	Potenzialanalyse einer ÖV-Anbindung des ICE-Bahnhofs Limburg Süd Frankfurt am Main, 2009
RMV – Rhein-Main-Verkehrsverbund [Hrsg.]	Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes – Entwurf, i.d.F. vom 02.10.2012 Hofheim am Taunus, 2013
RMV – Rhein-Main-Verkehrsverbund [Hrsg.]	Bike+Rail-Stellplätze Hofheim am Taunus, 2012
RMV – Rhein-Main-Verkehrsverbund [Hrsg.]	RMV-Tarifinformation Hofheim am Taunus, 2012
Statistisches Bundesamt [Hrsg.]	Bevölkerungsstand und Vorausberechnung – Fortschreibung des Bevölkerungsstandes. Regionaldatenbank Tabelle 173-1-5 Wiesbaden, 2012

Statistisches Bundesamt [Hrsg.]	Kraftfahrzeugbestand nach Kraftfahrzeugarten. Regionaldatenbank, Tabelle 641-41-4 Wiesbaden, 2012
VDV – Verband deutscher Verkehrsunternehmen [Hrsg.]	Effizienz- und Qualitätskennzahlen im Produkti- onsprozess Fahrbetrieb bezogen auf die Phasen Planung, Durchführung und Steuerung unter Berücksichtigung der DIN EN 13816 Köln, 2011
VDV – Verband deutscher Verkehrsunternehmen [Hrsg.]	Restrukturierung von ÖPNV-Unternehmen für den Verkehrsmarkt Köln, 2003
VDV – Verband deutscher Verkehrsunternehmen [Hrsg.]	Kundenorientierte Qualitätskriterien Köln, 2001
Westerwaldkreis [Hrsg.]	Nahverkehrsplan für den Westerwaldkreis Wirges, 1997

## Informationen aus dem Internet

[www.bahn.de](http://www.bahn.de)

[www.destatis.de](http://www.destatis.de)

[www.fraport.de](http://www.fraport.de)

[www.hessen.de](http://www.hessen.de)

[www.landesplanung-hessen.de](http://www.landesplanung-hessen.de)

[www.landkreis-limburg-weilburg.de](http://www.landkreis-limburg-weilburg.de)

[www.planungsverband.de](http://www.planungsverband.de)

[www.rmv.de](http://www.rmv.de)

[www.rp-darmstadt.hessen.de](http://www.rp-darmstadt.hessen.de)

[www.rp-giessen.hessen.de](http://www.rp-giessen.hessen.de)

[www.statistik-hessen.de](http://www.statistik-hessen.de)

**sowie verschieden Fachperiodika, Tageszeitungen und  
Wochenzeitschriften**

## Abkürzungsverzeichnis

ABI	Amtsblatt
AST	Anruf-Sammel-Taxi (bedarfsgesteuerte Bedienungsform)
B+R	Bike+Ride
BES	Gemeinde Beselich
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BPNV	Buspersonennahverkehr
BRE	Gemeinde Brechen
BÜ	Bahnübergang
BvH	DB Busverkehr Hessen GmbH
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
CAM	Stadt Bad Camberg
CPC	Central Product Classification
CPV	Common Procurement Vocabulary
DB	Deutsche Bahn AG
DOR	Gemeinde Dornburg
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG	Europäische Gemeinschaft
ELB	Gemeinde Elbtal (Westerwald)
ELZ	Gemeinde Elz (Westerwald)
EStW	Elektronisches Stellwerk
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GG	Grundgesetz
GNO	Gemeinsame Nahverkehrsorganisation

GPKW	Großraum-PKW
GVBI	Gesetz und Verordnungsblatt für das Land Hessen
HAD	Stadt Hadamar
HLB	Hessische Landesbahn
HLSV	Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
HMWVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
HÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen
HSchG	Hessisches Schulgesetz
HTK	Hochtaunuskreis
HÜN	Gemeinde Hünfelden
HVZ	Hauptverkehrszeit
ICE	Inter-City-Express (Hochgeschwindigkeitszug der DB)
ITF	Integraler Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
K+R	Kiss+Ride
LDK	Lahn-Dill-Kreis
LIAS	Leit-, Informations- und Abrechnungssystem
LIM	Stadt Limburg a. d. Lahn
LLW	Kreis Limburg-Weilburg
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LNG LW	Lokale Nahverkehrsgesellschaft Limburg-Weilburg (ehem. LNO für den Kreis Limburg-Weilburg; aufgegangen in der VLDW)
LÖH	Gemeinde Löhnberg
MEN	Gemeinde Marktflücken Mengerskirchen
MER	Gemeinde Marktflücken Merenberg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NF	Niederflur
NFÜ	Niederflur Überland
Nkm	Nutzkilometer / Nutzwagenkilometer



NVP	Nahverkehrsplan
NVV	Nordhessischer VerkehrsVerbund
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ORN	Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (DB Rhein-Nahe-Bus)
P+R	Park+Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RLK	Rhein-Lahn-Kreis (RPL)
RLP	Rheinland-Pfalz
RPL	Rheinland-Pfalz (Bundesland)
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund / Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
R-M-V	Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH (DB Rhein-Mosel-Bus)
RTK	Rheingau-Taunus-Kreis
RUN	Stadt Runkel (Lahn)
SE	Stadtexpress (SPNV-Produkt des RMV)
SEL	Gemeinde Selters (Taunus)
S-Kurs	Kurs verkehrt nur an Schultagen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STEP	Stationsentwicklungsplan
SvB	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VIL	Gemeinde Villmar

VLD	Verkehrsverbund Lahn-Dill (ehem. LNO für den LDK; aufgegangen in der VLDW)
VLDW	Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH
VM	Verkehrsgesellschaft Mittelhessen mbH (Abellio-Gruppe)
VO	Verordnung
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VSV	Verkehrs-Service-Vertrag
WAL	Gemeinde Waldbrunn (Westerwald)
WEBA	Westerwaldbahn
WEI	Gemeinde Weinbach
WEL	Stadt Weilburg
WLM	Gemeinde Marktflcken Weilmünster
WW	Westerwaldkreis (RPL)
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

## Verzeichnis der Anlagen

<b>I</b>	<b>Einleitung</b>
Anlage I-1	Beteiligungsverfahren und Anhörung
Anlage I-2	Zusammensetzung / Teilnehmer des Koordinierungskreises
Anlage I-3	Gesellschaftliche Einordnung der VLDW
Anlage I-4	Stellungnahmen
<b>II</b>	<b>Bestandsaufnahme</b>
Anlage II-1	Lage im Raum
Anlage II-2	Zentrale Orte, Verbindungsachsen und Strukturräume
Anlage II-3	Einwohnerzahlen des Kreises Limburg
Anlage II-4	Schienennetz des Kreises Limburg-Weilburg
Anlage II-5	Klassifiziertes Straßennetz
Anlage II-6	Verkehrsmengenkarte
Anlage II-7	Tourismus 2011
Anlage II-8.1	Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg - Einpendler
Anlage II-8.2	Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg - Auspendler
Anlage II-9	Schulen im Kreis Limburg-Weilburg
Anlage II-10	Räumliche Lage der Schulen und wichtiger Infrastruktureinrichtungen
Anlage II-11	Baugebiete in Realisierung und Planung
Anlage II-12.1	Liniennetz Bus 2013 Montag - Freitag an Schultagen
Anlage II-12.2	Liniennetz Bus 2013 Montag - Freitag an Ferientagen
Anlage II-12.3	Liniennetz Bus 2013 Samstag
Anlage II-12.4	Liniennetz Bus 2013 Sonn- und Feiertag
Anlage II-13	RMV-Tarifgebiete
Anlage II-14	RMV-Preisliste 2014
Anlage II-15	Gesamtlinienplan 2013
Anlage II-16.1	Nachfrage im ÖPNV 2010 Verkehrstagsgruppe Montag - Freitag
Anlage II-16.2	Nachfrage im ÖPNV 2010 Verkehrstagsgruppe Samstag
Anlage II-16.3	Nachfrage im ÖPNV 2010 Verkehrstagsgruppe Sonn- und Feiertag
<b>III</b>	<b>Anforderungsprofil</b>
Anlage III-1	Mindestanforderung an die Fahrzeuge
Anlage III-2	RMV-Datenhandbuch: Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV
Anlage III-3	RMV-Haltestellen: Kennzeichnung und Barrierefreiheit
Anlage III-4	Fahrplanaushang an den Haltestellen (Muster)
<b>IV</b>	<b>Mängelanalyse</b>
Anlage IV-1	Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd

<b>V</b>	<b>Angebotskonzept</b>
Anlage V-1.1	Präsentation der VLDW zum 1. Koordinierungskreis
Anlage V-1.2	Präsentation der IGDB zum 1. Koordinierungskreis
Anlage V-1.3	Protokoll des 1. Koordinierungskreises
Anlage V-2.1	Präsentation der IGDB zum 2. Koordinierungskreis
Anlage V-2.2	Protokoll des 2. Koordinierungskreises
<b>VI</b>	<b>Maßnahmenwirkung</b>
	keine Anlagen
<b>VII</b>	<b>Investitionen</b>
	keine Anlagen
<b>VIII</b>	<b>Maßnahmenbewertung</b>
	keine Anlagen
<b>IX</b>	<b>Linienbündel im Kreis Limburg-Weilburg</b>
Anlage IX-1	Linienbündel LLW Westerwald 1 (WW1)
Anlage IX-2	Linienbündel LLW Westerwald 2 (WW2)
Anlage IX-3	Linienbündel LLW Süd
Anlage IX-4	Linienbündel LLW B49
Anlage IX-5	Linienbündel LLW Weilburg
Anlage IX-6	Linienbündel LLW Mitte
Anlage IX-7	Linienbündel LLW Ost
Anlage IX-8	Linienbündel LLW Weital
Anlage IX-9	Linienbündel Stadtbus Bad Camberg
Anlage IX-10	Linienbündel Stadt Limburg

## Beteiligungsverfahren und Anhörung



## Zusammensetzung / Teilnehmer des Koordinierungskreises

### Verbünde / benachbarte Aufgabenträger

- Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
- Verkehrsverband Hochtaunus
- Rheingau-Taunus-Verkehrsgesellschaft mbH
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH
- Rhein-Lahn-Kreis
- Westerwaldkreis

### Städte und Gemeinden

- Magistrat der Stadt Bad Camberg
- Gemeindevorstand der Gemeinde Beselich
- Gemeindevorstand der Gemeinde Brechen
- Gemeindevorstand der Gemeinde Dornburg
- Gemeindevorstand der Gemeinde Elbtal
- Gemeindevorstand der Gemeinde Elz
- Magistrat der Stadt Hadamar
- Gemeindevorstand der Gemeinde Hünfelden
- Magistrat der Kreisstadt Limburg a.d. Lahn
- Gemeindevorstand der Gemeinde Löhnberg
- Gemeindevorstand der Gemeinde Mengerskirchen
- Gemeindevorstand des Marktfleckens Merenberg
- Magistrat der Stadt Runkel an der Lahn
- Gemeindevorstand der Gemeinde Selters (Taunus)
- Gemeindevorstand des Marktfleckens Villmar
- Gemeindevorstand der Gemeinde Waldbrunn
- Gemeindevorstand des Marktfleckens Weilmünster
- Magistrat der Stadt Weilburg
- Gemeindevorstand der Gemeinde Weinbach

### Verkehrsunternehmen

- DB Regio AG Regionalverkehr Mittelhessen
- DB Regio AG Regionalverkehr Rhein-Main
- Hessische Landesbahn GmbH
- Medenbach Traffic GmbH
- DB Busverkehr Hessen GmbH
- Rhein-Mosel-Verkehrsgesellschaft mbH
- Martin Becker GmbH + Co. KG
- Veolia Verkehr Rhein-Main GmbH
- Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH
- Verkehrsbetrieb Lahn Dill GmbH

## Zusammensetzung / Teilnehmer des Koordinierungskreises

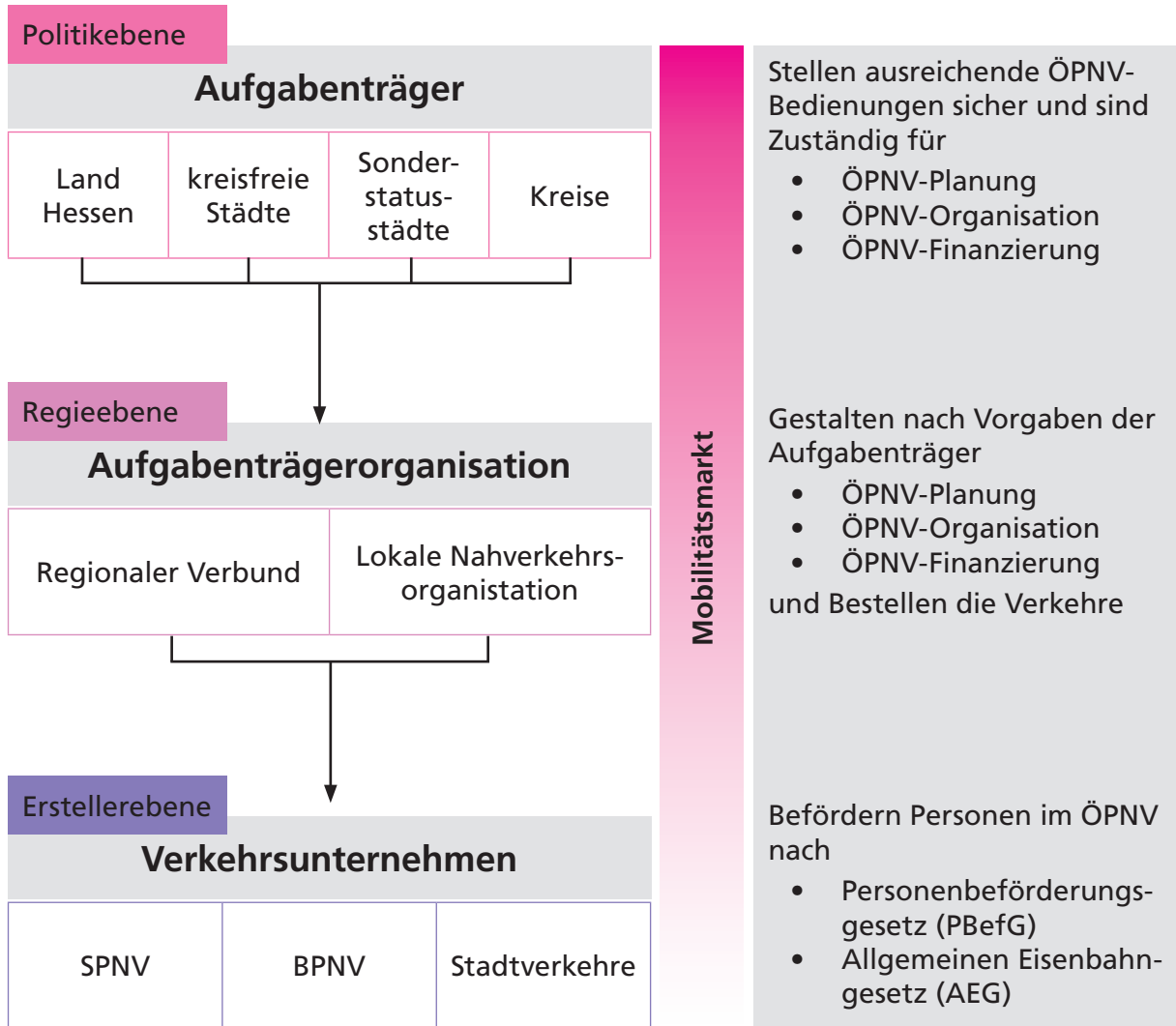
### Weitere Anhörungsberechtigte

- Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement
- Regierungspräsidium Gießen
- Omnibusverband Hessen e. V.
- IHK Limburg
- Beirat für Behindertenfragen Kreis Limburg-Weilburg
- Behindertenbeauftragte Kreis Limburg-Weilburg
- Ausländer- u. Seniorenbeauftragter Kreis Limburg-Weilburg
- Frauenbüro Kreis Limburg-Weilburg
- Kreisschülerrat Limburg-Weilburg
- Kreiselternbeirat Limburg-Weilburg
- VCD e. V. Kreisverband Limburg-Weilburg
- ADFC e. V. Kreisverband Limburg-Weilburg
- Pro Bahn & Bus e. V. Regionalverband Mittelhessen

## Gesellschaftliche Einordnung der VLDW

### Organisationsform ÖPNV Hessen

Trennung der politischen Verantwortung von der unternehmerischen Umsetzung





## Gesellschaftliche Einordnung der VLDW

### Neuorganisation des ÖPNV in den Landkreisen Limburg-Weilburg und Lahn-Dill Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH VLDW



# Gesellschaftliche Einordnung der VLDW

## Aufgabenbereiche der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW)



## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP (in Verbindung mit)

### Empfehlungen zu deren weiteren Berücksichtigung im NVP

(sowie - am Schluss des Dokuments)

#### Ergänzungen und Aktualisierungen seit Drucklegung des NVP-Entwurfs

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 17 (7) Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) hatten die anhörungsberechtigten Träger öffentlicher Belange die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zum NVP-Entwurf abzugeben.

Nachfolgende Liste verweist in der ersten Spalte auf die Seite des NVP-Entwurfs, auf die sich die Stellungnahme bezieht - und zitiert in zweiten Spalte die Stellungnahmen.

In der dritten Spalte werden die seitens der IGDB GmbH (zur Erstellung des NVP beauftragtes Planungsbüro) ausgesprochenen und mit der VLDW abgestimmten Empfehlungen zur Berücksichtigung in der Endfassung des NVP dargestellt.

Gliederung der nachfolgenden Tabelle

- nach Chronologie des Eingangs der Stellungnahmen
- innerhalb der Stellungnahmen nach Bezugsstellen im NVP (Seitenzahl, aufsteigend)

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
<b>Gemeinde Selters (Taunus)</b> 10.06.2013		
35	Bei dem Punkt 1.5.6.14 Selters (Taunus) ist angegeben: In der Gemeinde Selters stehen keine Bauvorhaben an. Bitte ändern Sie diesen Punkt ab in: <b>1.5.6.14 Selters (Taunus) Am Ortsrand von Eisenbach befindet sich das Wohngebiet „Schulweg“ mit 19 Bauplätzen, wovon derzeit noch 7 nicht verkauft sind.</b>	Wird geändert.
<b>DB Regio AG</b> 28.06.2013		
38	Unter Kapitel 2.2.1 Seite 38 in der Tabelle II-14 zu SPNV wird als Betreiber der RE 25 DB Regio, Region Hessen benannt. Tatsächlich wird der RE 25 durch DB Regio, Region Südwest gefahren, wir bitten um Kenntnisnahme und weiterer Veranlassung.	Wird geändert.
<b>Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH</b> 03.07.2013		
42	In Tabelle II-17 auf Seite 42 bitten wir bei den Linien 540, 567 und 580 um Aktualisierung der Bezeichnungen der rheinland-pfälzischen Linienbündel/Aufgabenträger. - Die Linie 540 ist dem Linienbündel „Diez“ zugeordnet. Aufgabenträger dieser Linie ist der Rhein-Lahn-Kreis. - Die Linie 567 ist dem Linienbündel „Aartal“ zugeordnet. Aufgabenträger dieser Linie ist der Rhein-Lahn-Kreis. - Die Linie 580 ist dem Linienbündel „Einrich“ zugeordnet. Aufgabenträger dieser Linie ist der Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Nord.	Wird geändert

## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
99/101	In den Abbildungen V-1 und V-2 auf den Seiten 99 und 101 sowie in Tabelle V-1 auf Seite 105 bitten wir um Aufnahme der RB-Linie Limburg – Diez – Zollhaus, deren Betriebsaufnahme zum August 2015 vorgesehen ist.	Wird nachgetragen.
143	Auf Seite 143 bitten wir um Ersatz der beiden Absätze durch folgende Formulierung: „Der Westerwaldkreis prüft derzeit den Beitritt zum Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Mosel. Hierdurch würden alle Haustarife auf rheinland-pfälzischer Seite durch den VRM-Verbundtarif abgelöst. Sollte es zur Umsetzung dieser Planung kommen, sind die beiden Verkehrsverbände VRM und RMV aufgefordert, tarifliche Übergangsregelungen - idealerweise in Form eines Tarifkragens – zu vereinbaren.“	Wird geändert.
<b>Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH</b> 03.07.2013		
	Grundsätzlich verweisen wir auf den Entwurf unseres RNVP. Die dort (insbesondere in Anlage 4b) gemachten Aussagen zur Angebotsplanung und zukünftiger Einordnung geben die Position des RMV zu den einzelnen (derzeit regionalen) Linien wieder. Gemeinsames Ziel des lokalen und des regionalen NVP sollte sein, Synergien zu heben und so die Effizienz des Gesamtsystems zu erhöhen. Maßnahmen, die eine Leistungsausweitung zur Folge haben, sollten grundsätzlich verkehrlich und wirtschaftlich begründet werden. Zudem sollte geprüft werden, inwieweit flexible Bedienungsformen verstärkt als mögliches Instrument zur Flächenerschließung in Betracht gezogen werden können	Kenntnisnahme.
41	Die Linie 282 fährt in der Regel nicht über Runkel, sondern über Niederbrechen.	Wird geändert.
42	Die Linie 272 ist Bestandteil des Bündels „RTK Grundnetz Wiesbaden Nord“. Die Linie 567 endet in Aarbergen-Michelbach und fährt nicht bis Bad Schwalbach.	Wird geändert.
47/48	Es sollten folgende Verknüpfungsfunktionen SPNV <-> BPNV ergänzt werden: Aumenau Bahnhof: Verknüpfung in den Relationen Runkel / Villmar (Stadtteile) <-> Wetzlar-Gießen / Limburg Niederbrechen Bahnhof: Verknüpfung in den Relationen ICE-Bahnhof <-> Frankfurt / Wiesbaden	Wird ergänzt.
90	Die Linie 289 ist als Hauptlinie, im Gegensatz zu den anderen Hauptlinien, in der Tabelle nicht farblich hervorgehoben.	Wird nachgetragen.

## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
104	<p>ICE-Anbindung:</p> <p>Der zweit- und drittletzte Absatz gehören zusammen.</p> <p>Zu einer Ausweitung der ICE-Anbindung haben wir anzumerken, dass eine weitere regionsseitige Anbindung des ICE-Bahnhofs per Bus auf Grund der geringen und stark verteilten Nachfrage (zeitlich und räumlich) uns derzeit als nicht sinnvoll erscheint.</p>	<p>Wird korrigiert.</p> <p>Zwischenzeitlich hat der Stadtlinienerverkehr Limburg a. d. Lahn in Abstimmung mit der VLDW eine neue Linie zwischen dem Fernverkehrsbahnhof und dem Regionalbahnhof beschlossen. Diese Linie verbindet die auf den ÖPNV-Knoten Limburg zulaufenden RBNV- und BPNV-Linien mit dem ICE-Bahnhof und dem ICE-Gebiet. Diese Linie wird zunächst für eine Laufzeit von zwei Jahren ausgeschrieben und vergeben.</p> <p>Hinsichtlich der übrigen regionsseitigen Anbindung wird die Auffassung des RMV geteilt.</p>
109	<p>Aartalbahn:</p> <p>Zu der von Ihnen angesprochenen Reaktivierung der Strecke über Zollhaus hinaus bis nach Wiesbaden sind in der Vergangenheit mehrere NKUs durchgeführt worden. Diese hatten allesamt zum Ergebnis, dass eine Zuschussfähigkeit für dieses Vorhaben nicht gegeben ist.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
110ff	<p>„Angebotskonzept Busverkehr“:</p> <p>Anmerkung zur Linienbündelung: Die von Ihnen beschriebene Einteilung der Linien in Linienbündel gibt den Status Quo wieder. Sollten sich auf Grund von künftigen Lokalisierungen Veränderungen in den Zuständigkeiten ergeben, wären auch andere Bündelungen der Linien (nach Zuständigkeiten, aber immer auch unter dem Gesichtspunkt der betrieblichen Optimierung) sinnvoll.</p> <p>Anmerkung zur Linie 283: Die Buslinie 283 hat aus regionaler Sicht eine untergeordnete Bedeutung. Sie dient derzeit nur der Ortsteilerschließung und dem Schülerverkehr, mit der Ausnahme einer SEV Fahrt. Die lokale Einordnung der 283 als „Hauptlinie“ nehmen wir zur Kenntnis, können diese aber aus regionaler Sicht nicht teilen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
111	<p>Linie LM-11:</p> <p>Es ist geplant, die planerische Zuständigkeit für die Linie LM-11, zumindest für den Abschnitt im Westerwaldkreis, nach Rheinland-Pfalz zu überführen, ähnlich wie dieses mit der Linie 284 (jetzt 567) Limburg-Aarbergen geschehen ist.</p>	<p>Anmerkung wird im NVP ergänzt.</p>
154	<p>Beschreibung „LLW Mitte Regional“:</p> <p>Zum Absatz „Die Linie 282 übernimmt im Spätverkehr die Funktion eines Schienenersatzverkehrs für die Lahntalbahn zwischen Limburg und Weilburg“ möchten wir folgendes ergänzen:</p> <p>Darüber hinaus bindet die Linie Villmar und Villmar-Aumenau an die Taunusstrecke in Niederbrechen an, in Berufsverkehrs- und Nebenzeiten, während Zeitlagen, in denen ein Umstieg in Eschhofen von der Lahntalbahn zur Taunusstrecke nicht gegeben ist.</p>	<p>Anmerkung wird im NVP ergänzt.</p>

## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
<b>Industrie- und Handelskammer Limburg</b> 12.07.2013		
	<p>Auch aus Sicht der Wirtschaft und regionalen Unternehmen ist der Öffentliche Nahverkehr eine wichtige Ergänzung zum Individualverkehr indem er die Mobilität von Geschäftsreisenden, Mitarbeitern, Auszubildenden und Kunden sichert. Ein optimierter ÖPNV ist somit ein wichtiger Standortfaktor. Dies drückt sich auch in den Leitbildern der vorliegenden Nahverkehrsplanung aus.</p> <p>Im vorliegenden Nahverkehrsplan wird auf die engen finanziellen Rahmenbedingungen hingewiesen. Es ist deshalb nachvollziehbar, dass ein nachhaltiges Leistungsangebot bei den Linien Schwerpunkte setzen muss und auch bedarfsorientierte Angebote einen Teil des NVP bilden.</p> <p>Das Linienangebot sollte sich natürlich hinsichtlich seiner Qualität und Taktfrequenz an der Nachfrage ausrichten. Abseits von Strecken mit genügender Nachfrage ist es hinnehmbar, dass nur ein absolutes Grund-/ Mindestangebot vorgehalten wird.</p> <p>Die wesentliche Ausrichtung eines verdichteten Angebotes auf den Ausbildungsverkehr mit seinen Aufkommensspitzen ergibt sich notwendigerweise auch daraus, dass für viele Jugendliche der MIV keine Alternative ist. Doch auch für die im Durchschnitt zunehmend älteren Bewohner im Landkreis wird der ÖPNV gegenüber dem MIV wieder die bessere Alternative werden.</p>	Kenntnisnahme.
	<p>Im Nahverkehrsplan sollte auf eine optimale Vernetzung der Verkehrsträger geachtet werden. Wichtig ist ebenso die Abstimmung der Angebote über Kreisgrenzen hinweg. Die ÖPNV-Verbindungen zw. Limburg und Verbandsgemeinde Diez z.B. entsprechen nicht unbedingt der Verflechtung bezüglich Einkaufs-, Freizeit- und Ausbildungsverkehr. Hier sollten im NVP für den Busverkehr möglichst ergänzende Maßnahmen zur Verbesserung der Situation formuliert werden. Gerade angesichts des überlasteten Straßennetzes erscheint hier ein besseres Angebot des ÖPNV erforderlich und erfolgsversprechend.</p>	Kenntnisnahme.

## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
	<p>Öffentlicher Personennahverkehr ist kein Selbstzweck und muss ideologiefrei und bedarfsorientiert ausgestaltet werden, gerade vor dem oben geschilderten Hintergrund der sicher auch auf Dauer angespannt bleibenden Haushaltslagen auf allen Ebenen. Dies kann nur durch einen konsequenten Ausschreibungswettbewerb erreicht werden. Bei der Vergabe müssen sowohl Preis als auch Qualität sowie die Einbeziehung volkswirtschaftlicher Aspekte berücksichtigt werden.</p> <p>Zugleich muss sichergestellt sein, dass die Vielfalt der Anbieter, insbesondere geprägt von mittelständischen Strukturen, ergänzt von leistungsfähigen kommunalen Unternehmen, die sich ebenfalls dem Wettbewerb stellen sollten, in Zukunft gesichert wird. Darauf sollte bei der Linienbündelung und Ausschreibung Rücksicht genommen werden. Wir verweisen dazu ergänzend auf die Stellungnahme, die von der Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs am 28.03.2013 zum Entwurf des Regionalen Nahverkehrsplanes des Rhein-Main-Verkehrsverbundes abgegeben wurde (siehe Anlage).</p>	Kenntnisnahme.
	<p>Die zusätzlichen genannten Maßnahmen zur Erschließung der Gewerbegebiete werden von uns begrüßt, wie z.B. für Merenberg und Villmar. Eine Kopplung von Bauleitplanung mit einer ÖPNV-Planung ist erforderlich und wird gemäß NVP angestrebt. Grundsätzlich sollte es für Berufspendler möglich sein, ihre Arbeitsstätte mit dem ÖPNV zu erreichen. Berücksichtigung sollten bei größeren Betrieben auch die vor Ort gegebenen Arbeitszeiten (Schichtarbeit) finden.</p>	Kenntnisnahme.
	<p>Die Anbindung des ICE-Bahnhofes Limburg an den ÖPNV ist nicht optimal. Wir begrüßen die dargelegten Überlegungen zur besseren Einbindung des ICE-Gebietes. Vor allem eine gute Verbindung zum innerstädtischen ÖPNV-Knoten in Limburg ist wünschenswert.</p>	Kenntnisnahme.
<b>Stadt Runkel</b> 19.07.2013		
	<p>Bei der Neuausschreibung der Linie 41 in 2014 sollte die Anbindung des Baugebietes Kappesborder Berg in Runkel berücksichtigt werden</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Das Angebotskonzept sieht bereits eine Anbindung des Baugebiets Kappesborder Berg vor. Wird im Rahmen der Bündelfeinplanung geprüft.</p>
	<p>Bei allen Linien sollte die Möglichkeit geprüft werden, auch an Sonntagen ein Angebot zur Verfügung zu stellen</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für Hauptlinien ist eine Erweiterung des Angebots an Wochenenden vorgesehen. Für Erschließungs-/Ergänzungslinien sieht das Anforderungsprofil eine Bedienung an Sonn- und Feiertagen nicht vor. Eine Ausweitung des Angebots ist unter finanzieller Beteiligung der Kommunen möglich.</p>

## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
<b>Markflecken Weilmünster</b> 22.07.2013		
	Zu dem vorgelegten Entwurf werden keine weiteren Ergänzungen oder Änderungen für den Bereich der Gemeinde Weilmünster für notwendig erachtet.	
<b>Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz (SPNV-Nord)</b> 09.08.2013		
99, 101	Zum vorliegenden Entwurf nehmen wir wie folgt Stellung:  In den Abbildungen V-1 und V-2 auf den Seiten 99 und 101 sowie in Tabelle V-1 auf Seite 105 bitten wir um Aufnahme der RB-Linie Limburg – Diez – Zollhaus („Aartalbahn“), deren Betriebsaufnahme zum August 2015 vorgesehen ist.	Wird nachgetragen.
103	(Absatz zur Unterwesterwaldbahn): Bitte beachten Sie, dass die angesprochene Leistung erst im vergangenen Jahr neu vergeben wurde. Eine Umstellung auf Busverkehr ist also nicht vorgesehen.	Wird ergänzt.
105	Die in der Tabelle V-1 dargestellten Parameter werden aktuell mit dem RMV besprochen. Aktueller Stand R29: Betriebsdauer W(Sa): 14 Stunden; Grundtakt Normalverkehr W(Sa): 60 min; Grundtakt gesamt W(Sa): 60 min.  Bitte die Aartalbahn (LM – Diez – Zollhaus) ergänzen: Betriebsdauer W(Sa): 15 Stunden; Grundtakt Normalverkehr W(Sa): 60 min; Grundtakt gesamt W(Sa): 60 min.	Wird nachgetragen.
108	4.2.4.: Die Unterwesterwaldbahn steht mittelfristig nicht zur Disposition. Die entsprechenden SPNV-Leistungen wurden für ca. 15 Jahre (bis Dezember 2030) vergeben.	Wird ergänzt.
<b>Stadt Limburg a. d. Lahn</b> 11.09.2013		
	<p><i>Wir nehmen Bezug auf Ihr Anhörungsschreiben vom 03.06.2013 und Ihr Schreiben vom 12.06.2013, mit dem Sie auf unseren Antrag hin die Anhörungsfrist bis zum 15.09.2013 verlängert haben.</i></p> <p><i>Mit dem vorgelegten Entwurf haben sich die städtischen Gremien und schließlich die Stadtverordnetenversammlung befasst. Die nachfolgende Stellungnahme beschäftigt sich neben inhaltlichen Fragen auch mit rein redaktionellen Notwendigkeiten.</i></p> <p><i>Den nachfolgenden Hinweisen möchten wir zunächst unsere grundsätzlichen Überlegungen voranstellen.</i></p>	Kenntnisnahme.



## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
	<p>Die Kreisstadt Limburg a. d. Lahn ist an einem funktionierenden, abgestimmten und vor allem breit aufgestellten ÖPNV-Angebot interessiert. Diese Feststellung ist nicht nur rein deklaratorisch, sondern die Stadt Limburg stellt für den ÖPNV in unserer Region jährlich einen weit überdurchschnittlichen Betrag zur Verfügung. Auch die Investitionen rund um das ÖPNV-Angebot, die entweder aus dem städtischen Haushalt oder aus dem Wirtschaftsplan des Eigenbetriebs Stadtlinie stammen, verlangen eine große Kraftanstrengung.</p> <p>Obwohl die Stadt Limburg kein Aufgabenträger ist, existiert zur Ergänzung des ÖPNV-Angebotes in der Innenstadt ein dichtes Liniennetz, das zu einem Großteil aus Eigenmittel des Eigenbetriebes Stadtlinie getragen wird. Der Stadtlinienverkehr in der aktuellen Form erreicht folgende Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle Stadtlinien haben zum allergrößten Teil eine Vertaktung (Stundentakt),</li> <li>- im Bereich der Stadtlinie sind die allermeisten Haltestellen im 300 m-Radius zur Wohnbebauung,</li> <li>- die wichtigsten überregionalen Verbindungen sind mit einer Anschlusszeit unter 20 Minuten durch Umsteigen von der Stadtlinie erreichbar (Quote knapp 80 Prozent),</li> <li>- die Stadtlinie füllt in den Stadtteilen durch eigenen Mitteleinsatz die Lücken, um alle Stadtteile mind. 1-mal in der Stunde anzufahren,</li> <li>- die Stadtlinie bietet Nachtbusse bei größeren Veranstaltungen (Weinfest und Oktoberfest) an,</li> <li>- die Stadtlinie hat den zentralen Rendezvousplatz vor dem Bahnhof errichtet, der zum großen Maße dem ÖPNV zugutekommt,</li> <li>- der Zuschussbedarf für den gesamten ÖPNV-Bereich aus städtischen Mittel beträgt über 1 Millionen Euro jährlich.</li> </ul> <p>Trotz dieses bereits sehr guten Angebotes hat die Stadtverordnetenversammlung im Juni dieses Jahres beschlossen, den ÖPNV weiter zu stärken, was sicherlich die Stadt Limburg mit weiteren Kosten belasten wird.</p> <p>Im Einzelnen ergeben sich aber eine Reihe folgender Verbesserungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Straffung der Linienwege mit dem Ergebnis von Fahrzeiteinsparungen, die eine deutlich bessere Verknüpfung am Rendezvous-Punkt ZOB West erlaubt,</li> <li>- Umstiegsmöglichkeit in der Zugverbindung Limburg - Frankfurt - Limburg auf Regionalbahn bzw. StadtExpress innerhalb von durchschnittlich 9 Minuten und RegionalExpress innerhalb von durchschnittlich 14 Minuten, Limburg - Frankfurt - Limburg auf Regionalbahn bzw. StadtExpress innerhalb von durchschnittlich 9 Minuten und RegionalExpress innerhalb von durchschnittlich 14 Minuten,</li> </ul>	

## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- durch Fahrzeiteinsparungen, verbunden mit dem beabsichtigten Einsatz der wendigeren Midi-Busse, ergibt sich auch eine höhere Fahrplanstabilität,</li> <li>- die Straffung der Linienwege bringt gegenüber dem derzeitigen Angebot bei einigen Bereichen geringfügige bis stärkere Nachteile, die in der Abwägung aber vertretbar sind,</li> <li>- nahezu einheitliche Linienwege durch Aufgabe der bisherigen Schleifenfahrten, dadurch auch leichter merkbare Fahrplanzeiten,</li> <li>- dichteres Angebot in allen nachfragestarken Abschnitten, pro Stunde 2 Fahrten,</li> <li>- eine ganz erhebliche Erschließungswirkung wird dann bereits bei einem Haltestelleneinzugsradius von nur noch 200 m erzielt,</li> <li>- Anbindung wichtiger Seniorenwohnanlagen an ein zentrales Versorgungszentrum in Blumenrod,</li> <li>- verbesserte Anbindung in der Nordstadt, wodurch sich deutlich schnellere Verbindungen einerseits zur Innenstadt und von/nach Lahneinkaufszentrum ergeben,</li> <li>- an Samstagen nach 15.00 Uhr durch Erhöhung der Angebotsdichte verbesserte Fahrtmöglichkeiten,</li> <li>- an Sonntagen Betriebsaufnahme bereits ab 12.00 Uhr und durch Erhöhung der Angebotsdichte ebenfalls verbesserte Fahrtmöglichkeiten.</li> </ul> <p>Besonders wichtig ist uns allerdings die Schaffung einer 5. Linie, die ausschließlich zwischen dem Regionalbahnhof (ZOB Süd) und dem ICE-Gebiet pendelt. Dies ermöglicht eine deutlich bessere Anbindung des ICE-Gebietes und nahezu aller ICE-Verbindungen. Der ICE ist somit in den ÖPNV der Innenstadt integriert.</p> <p>Im Rahmen der vergangenen Diskussionen um unser neues ÖPNV-Konzept, dessen Kern eine Haushaltsbefragung aller Limburger Einwohner (inkl. Stadtteile) war, kam immer wieder die Kritik, dass die Anbindung der Limburger Stadtteile an den ÖPNV nicht in dem Maße geschieht, wie dies in der Innenstadt durch die Stadtlinie gewährleistet wird.</p> <p>Die Stadtverordnetenversammlung hat sich in diesem Zusammenhang für die Einrichtung eines - wieder von Limburger Steuer-geldern bezahlten - AST-Verkehres insbesondere in den Randzeiten ausgesprochen. Hierzu müssen wir aber zunächst die Ausschreibung der zukünftigen regulären Linienverkehre abwarten um zu sehen, ob hierzu überhaupt noch finanzielle Mittel des Eigenbetriebes Stadtlinie vorhanden sind.</p> <p>Die Kreisstadt Limburg a. d. Lahn ist deshalb in allererster Linie daran interessiert, dass durch den Nahverkehrsplan des Landkreises die Anbindung der Stadtteile Limburgs in höherem Maße sichergestellt wird.</p>	

## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
	<p>Als Ergebnis der Anhörung der Ortsbeiräte sind folgende Forderungen in das hiesige Beratungsverfahren und damit auch insoweit in diese Stellungnahme eingeflossen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- alle Stadtteile sind zu beteiligen, wenn sich in Bezug auf den integrierten Stadtbusverkehr Änderungen ergeben,</li> <li>- für den Stadtteil Dietkirchen sollen die Taktung optimiert und die Wartezeiten für die Weiterfahrt mit der Stadtlinie zeitlich minimiert werden,</li> <li>- der Stadtteil Offheim soll grundsätzlich an die Stadtlinie angebunden werden und weiterhin an Sonn- und Feiertagen eine Andienung erfolgen.</li> </ul> <p>Darüber hinaus ist es wichtig, dass auch andere Kommunen an den Regionalbahnhof wie auch -durch die neue „Linie 5“ ab 2014- an den ICE-Bahnhof in höherem Maße angeschlossen werden.</p> <p>Unsere Anmerkungen und Forderungen im Einzelnen:</p>	
47	<p><u>Verknüpfungen SPNV und dem Busnetz am Bahnhof Limburg</u></p> <p>In der Überschrift fehlt - in der Klammer - der ZOB West und am Ende der aufgeführten Linien ist der Stadtlinienverkehr zu ergänzen.</p>	Wird korrigiert.
50	<p><u>Ausführungen zur Nutzung des ICE und zur Verknüpfung</u></p> <p>Die Darstellung „ICE-Züge können nur mit Zeitkarten mit Zuschlag benutzt werden“ geht an der Sachlage völlig vorbei.</p> <p>Nach Bahntarif (jetzt: Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn AG - BBDB) ist natürlich die Nutzung sowohl mit Einzelfahrscheinen als auch mit Zeitkarten möglich. Aus Sicht des Bahntarifs kann auch etwa bei Nutzung der 1. Klasse nicht von einem Zuschlag die Rede sein, da Fahrtenkarten nach 1. und 2. Klasse eigenständige Fahrkartensorten darstellen.</p> <p>Generell ist die Nutzung des Fernverkehrs mit dem gesamten RMV-Fahrscheinsortiment ausgeschlossen, weder mit Einzelfahrscheinen noch mit Zeitkarten in irgendeiner Zuschlagsform.</p> <p>Die einzige tarifliche Verbindung, die es gegenwärtig zwischen BBDB und RMV-Tarif gibt, ist die sogenannte Fernverkehrsergänzungskarte. Diese als Zeitkarte nur in Verbindung mit einer persönlichen DB-Streckenzeitkarte erhältliche Ergänzungskarte dient aber ausschließlich dem Vorlauf bzw. Nachlauf der Fernverkehrsnutzung, also etwa der in Frankfurt folgenden Fahrten auf RMV-Verkehrsmitteln (S-Bahn, Straßenbahn, U-Bahn, Busse). Aufgrund der sogenannten „gleichgestellten Tarifpunkte“ ist in Frankfurt die Weiterfahrt zu ausgewählten S-Bahn-Bahnhöfen allerdings auch in der Fernverkehrskarte enthalten.</p>	<p>Die Darstellung im Entwurf des NVP führt offensichtlich zu Missverständnissen. Tatsächlich spiegeln die Ausführungen der Stadt Limburg a. d. Lahn den korrekten Sachstand wider; sie werden sinngemäß in den NVP übernommen.</p> <p>Der Wunsch der Stadt nach einem tarifari-schen Angebot, das eine Nutzung der ICE auch mit einer RMV-Fahrkarte plus Zuschlag ermöglicht, wird an den Verbund weitergeleitet.</p>

## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
	<p>Die in dem Entwurf enthaltene Formulierung müsste also den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst werden. Wünschenswert wäre es in der Tat, wenn auf ein Angebot hingearbeitet würde, wonach der ICE auch mit einer RMV-Fahrkarte, dann natürlich nur mit Zuschlag, genutzt werden könnte.</p> <p>Die Verknüpfung des ICE-Bahnhofs mit dem übrigen Bahn- u. Busnetz wird ab 01.08.2014 mit Betriebsaufnahme einer neuen, 5. Linie des Stadtlinienverkehrs, die ausschließlich zwischen ICE-Gebiet und Regionalbahnhof (ZOB Süd) pendelt, wesentlich verbessert. Diese Linie 5 ist zunächst auf zwei Jahre befristet. Vorgesehene Verkehrserhebungen im April 2015 werden die Grundlage zur Entscheidung bilden, ein nachfragegerechtes Busangebot, ggf. auch über das Jahr 2016, zu schaffen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
51	<p><u>Aussagen zum Erwerb des RMV-Fahrscheinsortiments</u></p> <p>Einleitend die Anmerkung, dass hinsichtlich des Verkaufs von Zeitfahrkarten in den Bussen die Einschränkung zu erwähnen ist, dass dies für die Jahreskarte nicht zutrifft. Jahreskarten werden nur in den Mobilitätszentralen bzw. Vertriebsstellen ausgegeben.</p> <p>Der NVP enthält keine Aussage dazu, wie vertriebslich mit fortschreitender Umstellung zum E-Ticket umgegangen werden soll.</p> <p>Wenn mittelfristig das Papierticket durch das E-Ticket ersetzt werden soll, muss zur Sicherung des momentanen Standards festgelegt werden, dass E-Tickets gleichfalls durch alle mobile Fahrscheingeräte (d. h. analog den heutigen Busdruckern) verkauft und entsprechend mit der gewünschten Fahrtberechtigung geladen werden können.</p> <p>Ein Verkauf, sprich Laden nur über die Mobilitätszentralen und sonstigen Verkaufsstellen sowie ein direktes Bestellen beim RMV-Web-Shop würde vielfach den Zugang zum ÖPNV einschränken und schließlich zu einem Rückgang der Nutzerzahlen führen.</p> <p>Der NVP sollte klar zum Ausdruck bringen, dass eine solche Situation möglichst nicht zu befürchten ist und beschreiben, mit welchen Mitteln das Fahrscheinsortiment auch künftig in Anlehnung an den heutigen Vertriebsweg erworben werden kann.</p>	<p>Wird ergänzt.</p> <p>Zurzeit werden bereits Jahreskarten und Clever-Cards als e-Tickets vertrieben, diese sind allein bei den Lokalen Nahverkehrsorganisationen, in Mobilitätszentralen und über das Internet erhältlich.</p> <p>Als nächsten Schritt beabsichtigt der RMV, Wochen- und Monatskarten auf Chipkarten umzustellen, Aussagen zum Zeitpunkt der Umstellung der Einzel- und Tageskarten sind derzeit noch nicht zu erhalten.</p> <p>Der Kauf bzw. das Laden der Chipkarten über mobile Fahrscheinverkaufsgaräte ist mittelfristig vorgesehen. Zunächst wird jedoch die Einführung der neuen Tarifmatrix von Seiten des Verbundes forciert.</p>
64	<p><u>Ausführungen zum Ablauf des Ausschreibungsverfahrens</u></p> <p>Zur Vollständigkeit sollte in diesem Zusammenhang auf die notwendige Bekanntmachung auf der Homepage des Regierungspräsidium Gießen zum Antragszeitraum für eine eigenwirtschaftliche Erbringung des Verkehrs hingewiesen werden.</p>	<p>Wird ergänzt.</p>

## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
92	<p><u>Verknüpfung in Netzknoten</u></p> <p>An dieser Stelle kann die aktuelle Situation wiedergegeben werden, wonach ab 01.08.2014 der Stadtlinienverkehr eine neue Linie zum ICE-Gebiet, zunächst befristet auf 2 Jahre, einrichten wird.</p>	Wird berücksichtigt.
98	<p><u>Angebotskonzept</u></p> <p>Im vorletzten Absatz werden die Verknüpfungspunkte konkret genannt. Die allgemeine Darstellung „Limburg ZOB“ sollte durch die zutreffende wie folgt ersetzt werden: „Limburg, ZOB Nord, Süd und West“</p>	Wird ergänzt.
103	<p><u>Regionaler Verkehr</u></p> <p>Die Stadtverordnetenversammlung hat sich mit dem Thema „Verbesserung von Anschlussverbindungen in den Bahnhöfen Limburg und Eschhofen- Schaffung von Taktknoten“ beschäftigt. In diesem Zusammenhang haben wir eine vollständige Analyse der Anschlusslage aller Bahnstrecken untereinander durchgeführt. Das Ergebnis mit den entsprechenden Unterlagen haben wir dem RMV mit Schreiben vom 03.07.13 mit der Bitte um Verbesserung zugeleitet; auch VLDW hat eine entsprechende Ablichtung von uns erhalten.</p> <p>Die Situation ist nach unserer Auffassung erheblich verbesserungsbedürftig. Wir bitten, die momentan unbefriedigende Situation und das Bemühen um Verbesserung im NVP festzuhalten.</p>	Wird ergänzt.
104	<p><u>Aussagen zum Integrierten Stadtbusverkehr</u></p> <p>Es wird natürlich begrüßt, dass inzwischen wieder vorzufindende Taktlücken geschlossen werden sollen. Idealerweise soll der Zustand mit Einführung des Integrierten Stadtbusverkehrs Mitte 2003 wieder hergestellt werden, wonach zwischen der Innenstadt und den Limburger Stadtteilen bzw. in Gegenrichtung in der Stunde mindestens eine Verbindung angeboten wird.</p> <p>Der NVP führt aus, seitens des RMV besteht das Vorhaben, die Anbindung Offheims an Limburg durch eine veränderte Führung der Linie LM-11 zwischen Elz und Limburg zu verbessern. Aufgrund dieser sehr allgemein gehaltenen Aussage haben wir mit dem RMV informellen Kontakt aufgenommen. Danach wurde uns mitgeteilt, dass es sich um eine mögliche planerische Überlegung handelt, die jetzigen Stichfahrten der Linie LM-12 von Limburg Innenstadt nach Offheim „Kirche“ auf die Linie LM-11 zu verlagern.</p> <p>Dem Vorteil, das Gebiet in der Elzer Straße besser anzubinden, stehe der Nachteil gegenüber, die eigentlich zentrale Haltestelle „Kirche“ auslassen zu müssen. Weiter ergebe sich durch eine solche veränderte Linienführung der Effekt, dass durch die Linie LM-11 die Andienung der Haltestellen in der Innenstadt „Lahn-Einkaufszentrum“ und im weiteren Linienverlauf folgende entfallen würde. Kurzfristig sei die Umsetzung einer solchen Veränderung jedoch nicht vorgesehen.</p>	

## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
	<p>Es erscheint unklar, ob es sich bei dieser Überlegung tatsächlich um eine Verbesserung oder eher um eine Verschlechterung handelt. Daher bitten wir darum, uns bei evtl. Weiterverfolgung dieser Überlegung rechtzeitig einzubeziehen.</p> <p>Im vorletzten Absatz sollte ebenfalls die aktuelle Situation wiedergegeben werden, wonach ab 01.08.2014 der Stadtlinienverkehr eine neue Linie zum ICE-Gebiet einrichten wird.</p> <p>Nach den gegebenen Möglichkeiten bitten wir grundsätzlich darauf hinzuwirken, dass die Anschlussbeziehungen zwischen den regionalen und lokalen Buslinien mit dem Stadtlinienverkehr Limburg harmonisiert werden. Dieser Wunsch bezieht sich nicht nur auf die sog. Zubestellungen, die von der Stadt zumindest mit 50% mitfinanziert werden, sondern im Interesse eines möglichst gut organisierten ÖPNV auf alle Kurse.</p>	<p>Die Stadt Limburg wird über die weiteren Planungen rechtzeitig informiert und bei Bedarf einbezogen.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Der Wunsch der Stadt ist begründet und nachvollziehbar, allerdings wird sich eine umfassende Harmonisierung der Anschlüsse kaum umsetzen lassen. Im Regionalverkehr müssen verschiedene andere Fahrplan-Zwangspunkte (u. a. Anschlüsse, Fahrzeugumläufe) berücksichtigt werden, nicht nur alleine im Bereich der Stadt Limburg a. d. Lahn.</p>
105	<p><u>Schiienenverkehr</u></p> <p>Bei der Tabelle ist für die R 28 „Oberwesterwaldbahn“ die Betriebsdauer mit 60 Min. benannt.</p> <p>Da der aktuelle Fahrplan, beispielhaft in der Relation Limburg - Westerbürg, für die Verkehrstage Mo-Fr den Betriebsbeginn mit 06.38 Uhr und das Betriebsende mit 21.07 Uhr angibt, kann es sich eigentlich nur um ein Versehen handeln.</p>	Wird korrigiert.
106ff	<p><u>Stationsmodernisierung</u></p> <p>Dort ist für die Station Limburg-Staffel zum Projektstand der Status „Empfehlung langfristig“ angegeben.</p> <p>Auf Seite 108 wird unter der Ziffer 4.2.3 für R28 „Oberwesterwaldbahn“ u.a. eine Förderung der Attraktivität als Ziel formuliert.</p> <p>Bezogen auf die Zuständigkeit des RMV weist einschließlich der Station Staffel der Fahrplan insgesamt 7 Stationen auf.</p> <p>Da die Station Niederzeuzheim erst im Jahre 2011 modernisiert wurde, bleiben 6 zur Bewertung übrig. Davon haben 5 den Status „Empfehlung“ und lediglich die Station Staffel den Status „Empfehlung langfristig“. Insofern bitten wir darum, auch der Station Staffel den Status „Empfehlung“ zuzuweisen.</p>	Wird geändert.
110	<p><u>Angebotskonzept Busverkehr</u></p> <p>Die angekündigte Verbesserung des Angebots für die erwähnten Buslinien, die sich im Einzelnen auf folgende Limburger Stadtteile auswirkt</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 281 (Staffel)</li> <li>- 283 (erschließt keine Limburger Stadtteile)</li> <li>- LM-11 (Staffel)</li> <li>- LM-12 (Ahlbach, Offheim)</li> <li>- LM-13 (Staffel)</li> <li>- LM-33 (Unter)</li> <li>- LM-41 (Dietkirchen)</li> </ul>	

## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
	<p>wird ausdrücklich begrüßt. In diesem Zusammenhang ist darauf hinweisen, dass wir mit dem neuen Betriebskonzept des Stadtlinienverkehrs ab 01.08.14 ebenfalls den Weg eingeschlagen haben, das Angebot auch an Samstagen in den späten Nachmittagsstunden und an Sonntagen zu verbessern.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass hier versehentlich die Linie LM-41 (vgl. Seite 115) nicht aufgeführt wurde und dies berichtigt wird.</p> <p>Weiterhin haben wir im Rahmen eines Arbeitsgesprächs mit VLDW und OB Busverkehr Hessen Informationen erhalten, auf die wir uns dementsprechend stützen.</p> <p>Seite 110 beschreibt das künftige Angebotskonzept Busverkehr grundsätzlich und die Liniensteckbriefe vermitteln die Details der jeweiligen Linie. Hier geht es um die entsprechenden Ausführungen auf der Seite 114 zur Linie LM-19.</p> <p>Gemäß VLDW soll dort das Wort „Reduktion“ durch das Wort „Status Quo“ ersetzt werden.</p> <p>In diesem Zusammenhang wurden mit DB Busverkehr Hessen die schulzeitorientierten Fahrten von Staffel nach Limburg -auch für die Zukunft- mit folgenden Ergebnis besprochen:</p> <p>Die Linie LM-19 von Rennerod nach Limburg fährt auch weiterhin während den Schulzeiten um 07.09 Uhr in Staffel Ost ab und bedient die Haltestellen „Neue Lahnbrücke“, „Amtsgericht“ und „ZOB“.</p> <p>Die Linie 281 dient um 06.54 Uhr die Haltestelle „Koblenzer Straße“ und um 06.56 Uhr die Haltestelle „Diezer Straße“ an. Von dort fährt sie über die Ste.-Foy-Straße- Amtsgericht zum ZOB.</p> <p>Weiterhin fährt Linie 281 um 07.25 Uhr in der Koblenzer Straße ab und dient um 07.27 Uhr die Haltestelle „Diezer Straße“ an, fährt dann von dort über die Ste.-Foy-Straße zur Haltestelle „Neue Lahnbrücke“, um die Leo-Sternberg-Schule anzudienen.</p> <p>Der Schülerverkehr von Staffel nach Limburg erfolgt hauptsächlich mit der Linie 281. Somit bleibt der Status Quo erhalten und Angebotsverschlechterungen liegen nicht vor.</p>	<p>Wird korrigiert.</p> <p>Wird korrigiert.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
111	Wie in dem NVP bereits formuliert, ist hinsichtlich des Stadtlinienverkehrs die hier beschlossene Situation ab 01.08.2014 zu berücksichtigen.	Wird berücksichtigt.
115	<p><u>Linie LM-41</u></p> <p>Die Betriebszeit im Status Quo wird an Samstagen mit 07.00 - 18.00 Uhr angegeben, was so nicht zutrifft- derzeit endet samstags die Betriebszeit vor 15.00 Uhr.</p> <p>Bei der Angabe im rot unterlegten Text handelt es sich bei der Angabe über den Betriebszeiten mit „Samstag“ vermutlich um ein Versehen, das mit „Sonntag“ zu berichtigen ist.</p>	<p>Wird korrigiert.</p> <p>Wird berichtigt.</p>

## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

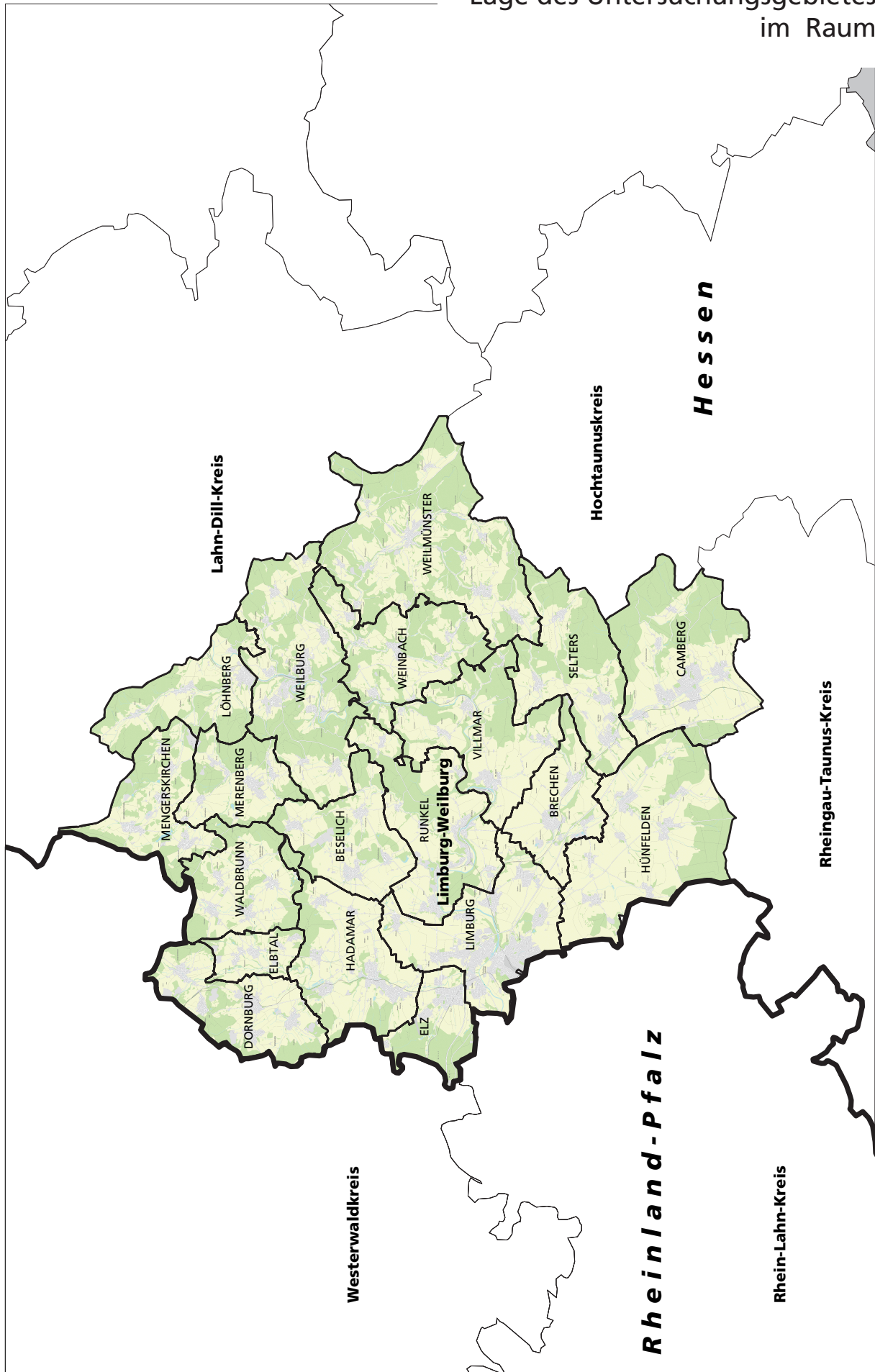
Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
134	<u>Mehraufwand für Zubestellungen</u> Hinsichtlich der Linie LM-41 ergibt sich zu den Angaben auf Seite 115 die v. g. Unstimmigkeit, die eigentlich auch Einfluss auf den Mehraufwand haben müsste.	Bei der Linie LM-41 handelt es sich lediglich um eine Erweiterung der Betriebszeiten; die voraussichtlich gleichbleibende Anzahl der Fahrtenpaare führt nicht zu einem Mehraufwand.
143	<u>Übergangstarif</u> Ein Übergangstarif in den benachbarten Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) ist für alle hier in Limburg ein- bzw. ausbrechenden Verkehre (Schiene und Bus) seit Jahren überfällig.  Die Ausführungen im NVP streifen allenfalls das Problem, zudem der RMV durch Einrichtung der Tarifgebiete 7000 (u. a. Rennerod) und 7200 (u. a. Wallmerod) Lösungen geschaffen hat. Was der NVP unter Berücksichtigung dieser Sachlage als „reelle“ Übergangsfahrscheine fordert, ist von uns nicht nachvollziehbar.  Die an der Nahtstelle zwischen RMV und VRM eingerichtete Mobilitätszentrale Limburg kann aus der täglichen Arbeit berichten, wie kundenunfreundlich sich das Fehlen eines Übergangstarifs erweist. Darüber hinaus wurden in den vergangenen Jahren im Kundensinne praktizierte Verfahren teils zurückgenommen und bis heute keine allgemein gültige Nachfolgelösung, die eigentlich nur in der Schaffung eines Übergangstarifs liegen kann, eingeführt.  Aus hiesiger Sicht ist somit der seit Jahren mehr als überfällige Übergangstarif mit hoher Dringlichkeit zu fordern.	Hierzu hat der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) in seiner Stellungnahme vom 03.07.2013 eine Empfehlung für eine korrigierte Textfassung abgegeben, die in den NVP übernommen wird (vgl. oben, Seite 2).
146-150	Müssen verschiedene Trennungsstriche entfernt werden.	Wird korrigiert.
160	<u>LLW Stadt Limburg</u> In dieser Aufstellung fehlen die Linien LM-5 und LM-6. Ggf. ist auf die künftige Situation gemäß Betriebskonzept des Stadtlinienverkehrs ab 01.08.14 einzugehen.  Die Aufzählung, welche Linien die Limburger Stadtteile bedienen, ist unvollständig. Es fehlen folgende Linien: LM-13, LM-15, LM-19, LM-45, LM-46 und 272.  An dieser oder anderer Stelle wäre auch anzuführen, dass Limburg durch die VRM-Linien 482, 530, 540, 567 und 580 angefahren wird.	Wird ergänzt.
170	<u>Abkürzungsverzeichnis</u> Hier fehlt die verwendete Abkürzung auf Seite 56 „VSV“.	Wird ergänzt.
Anlage 1-2	<u>Seite 1 der Anlage 1-2</u> Hier hat sich bei Nennung „Magistrat der Stadt Bad Camberg“ ein Formatierungsfehler eingeschlichen.	Wird korrigiert.



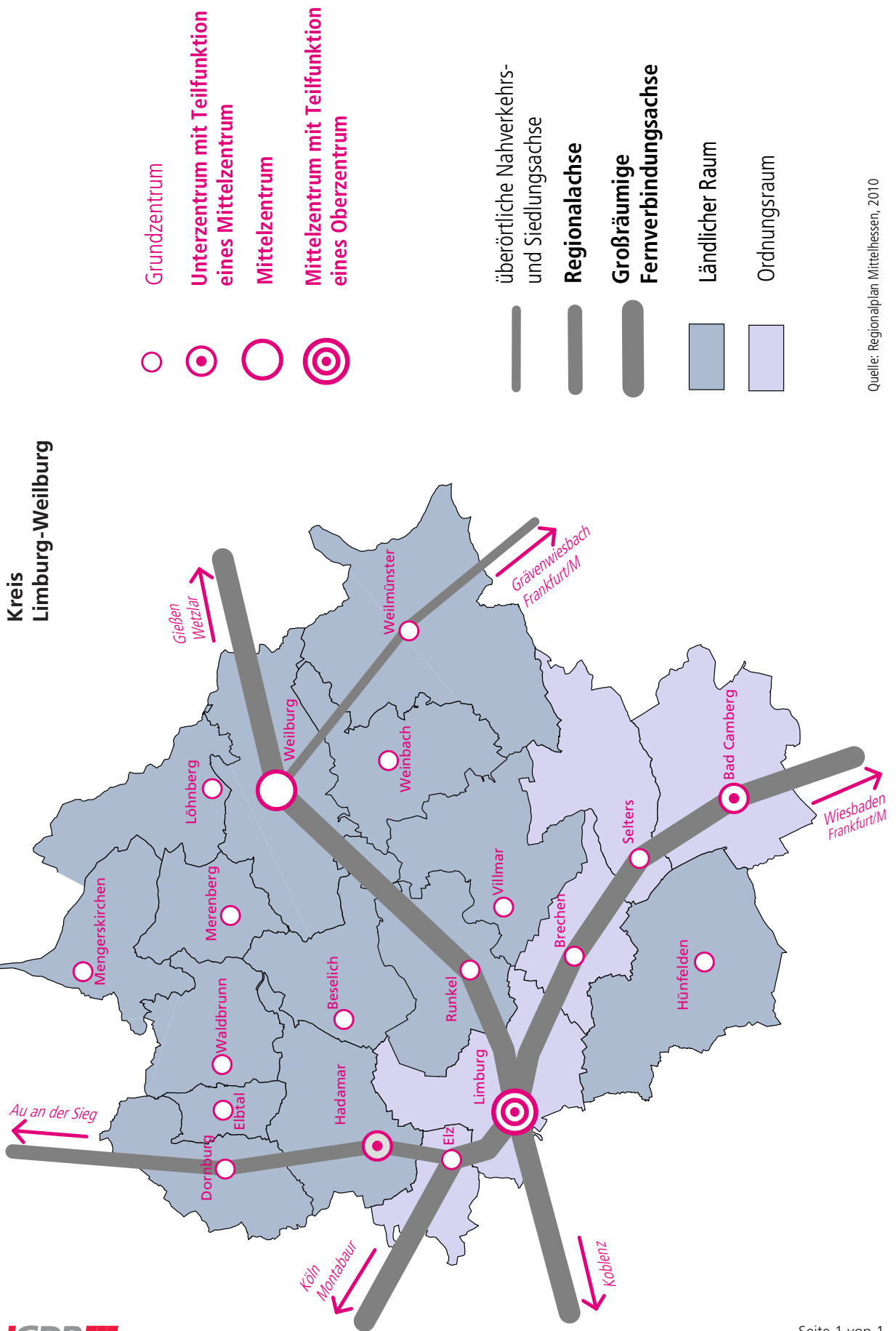
## Stellungnahmen und Anregungen aus dem formalen Beteiligungsverfahren zum NVP

Seite	Stellungnahme	Empfehlung zur weiteren Berücksichtigung im NVP
<b>Ausschuss für Raumordnung, Wirtschaft und Verkehr des Kreistages des Landkreises Limburg-Weilburg</b> 24.02.2014		
96	Ein Übergangstarif nach Rheinland-Pfalz ist dringend erforderlich. Hier muss durch die beiden beteiligten Verbände RMV und VRM eine Lösung geschaffen werden.	Wird ergänzt.
129	<b>Kapitel 8: Kundendienst und Service</b> Die VLDW unterstützt Veranstalter bei der Durchführung von größeren Veranstaltungen in Bezug auf Organisation von geplanten Zubringer- bzw. Sonderverkehren mit ihrem Fachwissen.	Wird ergänzt.
156/ 157	Lokale Linienbündel, hier: Bündel „B49“ und „Mitte lokal“ Gemäß NVP-Entwurf sind die beiden Bündel getrennt gefasst und definiert. Nach zwischenzeitlich erfolgter Einigung über eine um 4 Jahre vorverlegte Beendigung des Verkehrsvertrages zwischen Veolia-Transdev und VLDW bzgl. des Bündels „B49“ besteht nunmehr auch rechtlich die Chance, diese Verkehrsleistung mit der des Bündels „Mitte lokal“ bereits zum Fahrplanjahr 2015 zu einem Bündel zusammenzufassen und zu vergeben. Mit dieser Zusammenfassung zu einem Linienbündel „B 49 neu“ lassen sich erhebliche Synergien heben. Bisher sind für das Bündel „B49“ rund 540.000 Nutzkilometer Verkehrsleistung bei einem Fahrzeugbedarf von 12 Solobussen kalkuliert. Für das Bündel „Mitte“ werden 13 Solobusse und 1 Gelenkbus bei einer Laufleistung von knapp 208.000 Nkm veranschlagt; somit insgesamt 26 Fahrzeuge und 748.000 Nkm pro Jahr. Durch den neuen Bündelzuschnitt reduziert sich der Fahrzeugbedarf auf 22 („minus“ 4) und die Verkehrsleistung auf knapp 717.000 Nkm („minus 31.000 Nkm p.a.).	Zusammenlegung der bislang getrennten Linienbündel „B49“ und „Mitte lokal“ zu <u>einem</u> Bündel „B 49 neu“. <i>(Ausführliche Beschreibung mit Begründung in der Endfassung des NVP)</i>
Anlage III-1 Nr. 1	Mindestanforderungen an die Fahrzeuge (BPNV), hier: Maximales Fahrzeugalter „8 Jahre“ für Klein- und Solobusse Mit Bezug auf die VO (EG) 1370/2007 und das PBefG, §16 Abs. 2, besteht nunmehr die Möglichkeit, Linien über eine Laufzeit von 10 Jahren konzessionieren zu lassen. Um einen unwirtschaftlichen Fahrzeugtausch innerhalb der Vertrags- bzw. Konzessionslaufzeit zu vermeiden, sollte das maximal zulässige Fahrzeugalter für Klein- und Solobusse auf 10 Jahre angehoben werden. <i>Ergänzender Hinweis: Für Gelenkbusse gilt bereits ein Höchstalter von 14 Jahren.</i>	Maximales Fahrzeugalter „10 Jahre“ für Klein- und Solobusse

## Lage des Untersuchungsgebietes im Raum

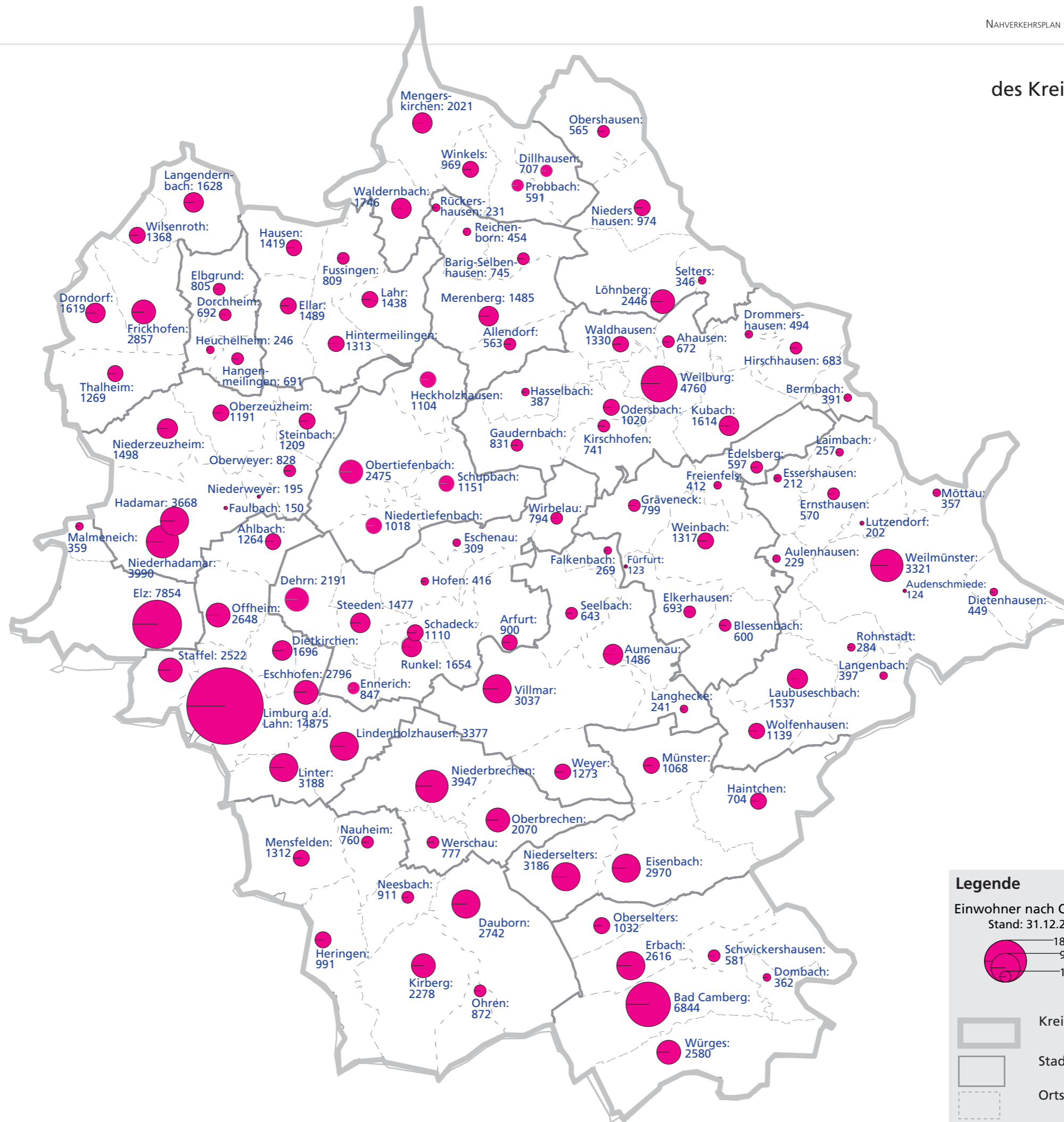


# Zentrale Orte, Verbindungsachsen und Strukturräume

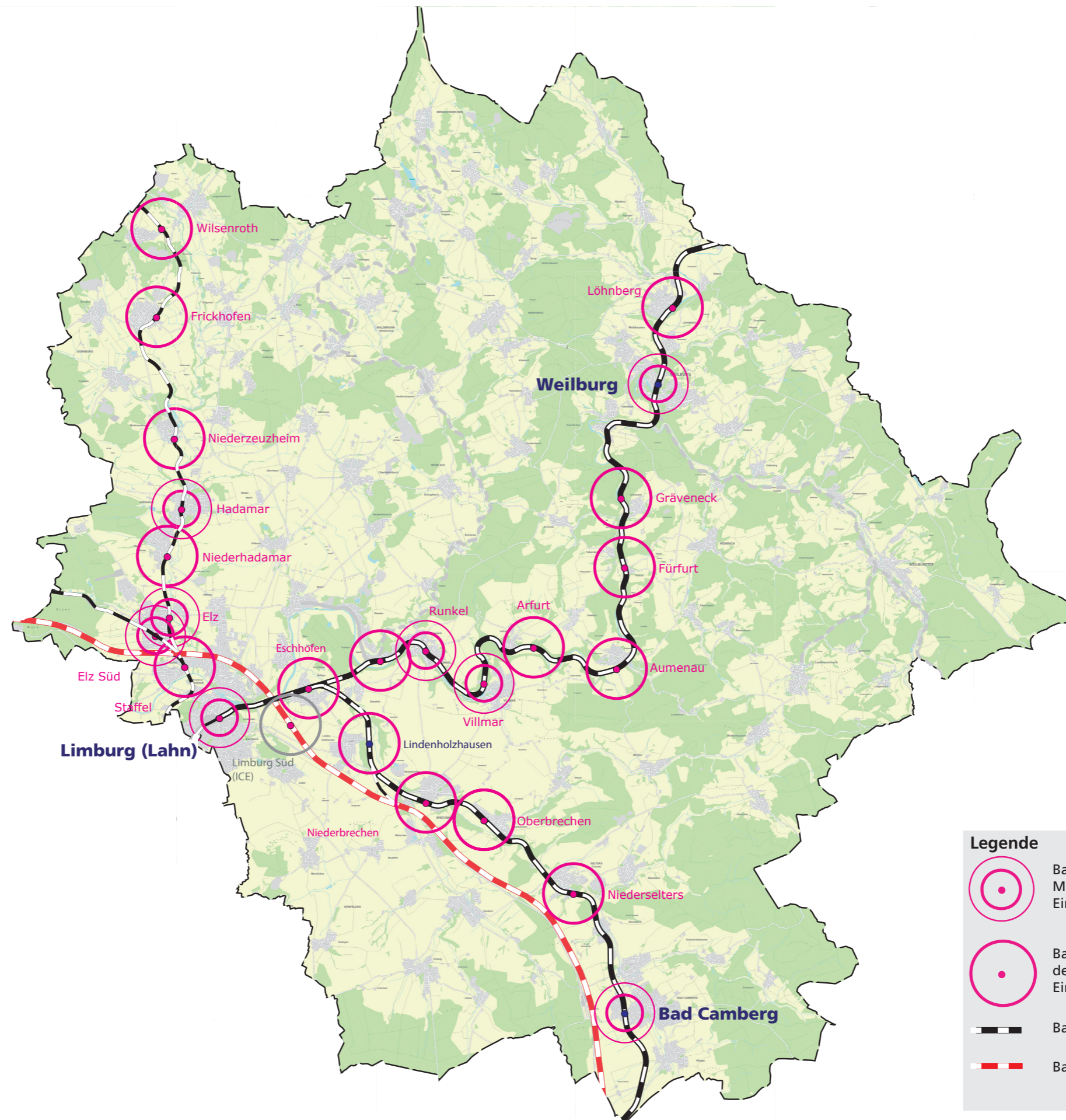


Quelle: Regionalplan Mittelhessen, 2010



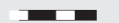

# Einwohnerzahlen des Kreises Limburg-Weilburg



# Schiennetz des Kreises Limburg-Weilburg

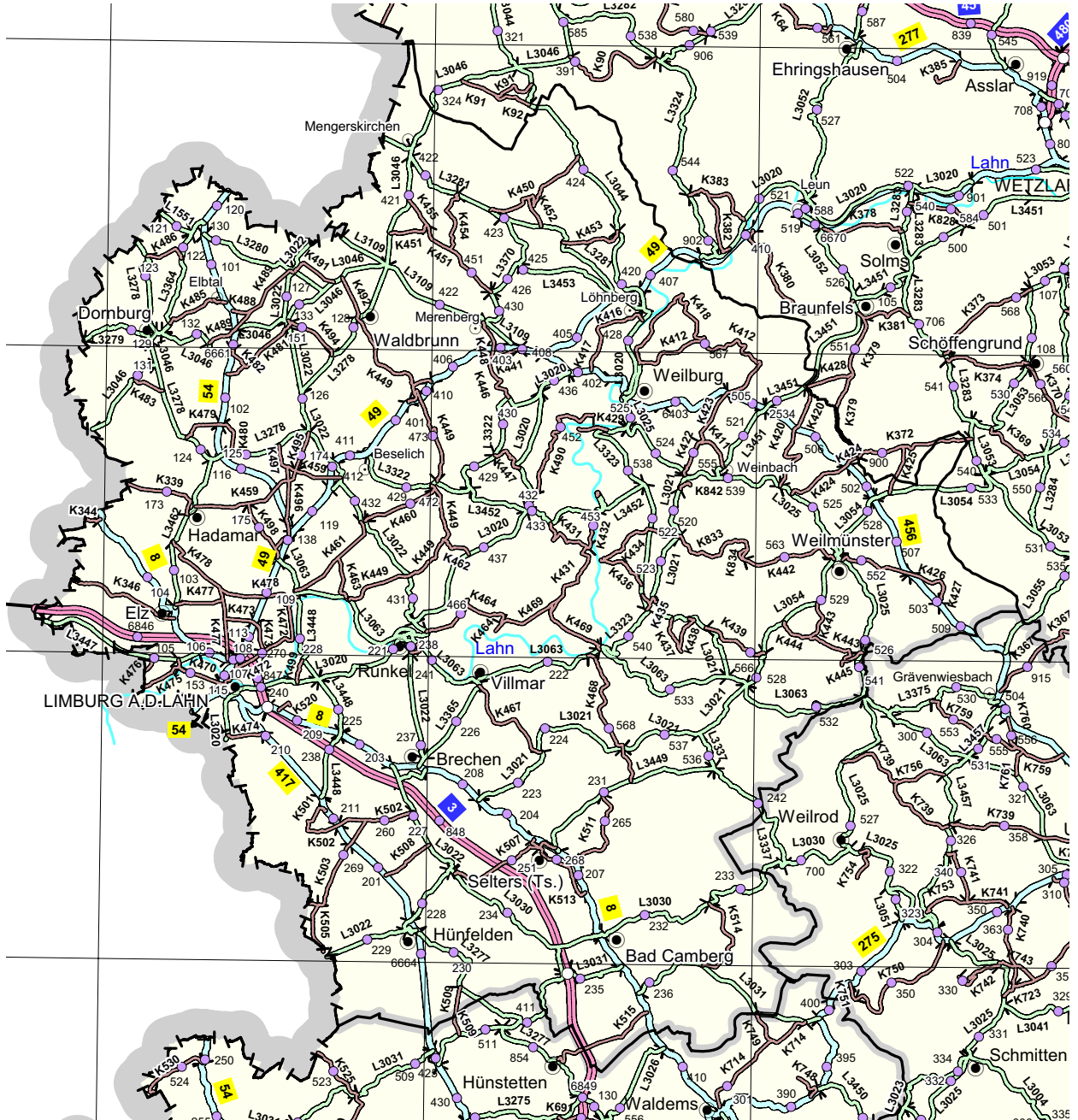


**Legende**

-  Bahnstation in Kernzone von Mittel- und Unterzentren, Einzugsradius 600m
-  Bahnstation in den ubrigen Orten, Einzugsradius 1000m
-  Bahnlinie Regionalverkehr
-  Bahnlinie Fernverkehr (ICE-Trasse)

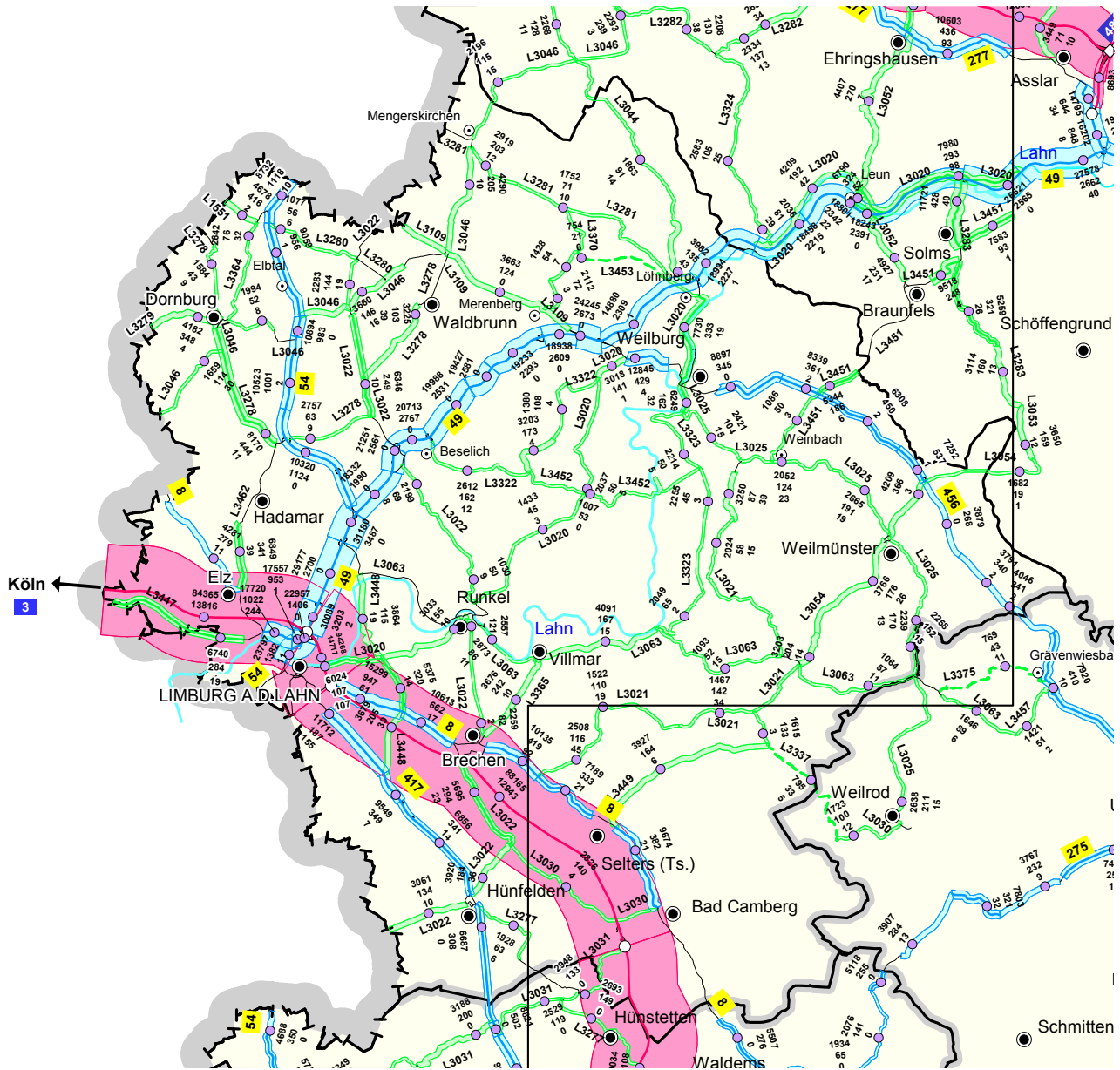
# Klassifiziertes Straßennetz

Ausschnitte aus der Zählstellenkarte des  
Hess. Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen  
Wiesbaden 2010



# Verkehrsmengenkarte

Ausschnitte aus der Verkehrsmengenkarte des  
Hess. Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen  
Wiesbaden 2010



## Tourismus (Fremdenverkehr) 2011

Tourismus Angaben für 2011	Betten	Ankünfte	Übernach- tungen	Durchschnitt- liche Aufent- haltungsdauer in Tagen	EW zum 31.12.2010	Übernach- tungen je Einwohner
Beselich, Gde.	47	2.030	3.667	1,8	5.627	0,7
Brechen, Gde.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	6.573	k.A.
Bad Camberg, Stadt	721	21.745	198.024	9,1	14.078	14,1
Dornburg, Gde.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	8.406	k.A.
Elbtal, Gde.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	2.402	k.A.
Elz (Ww), Gde.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	7.967	k.A.
Hadamar, Stadt	305	10.341	18.819	1,8	12.246	1,5
Hünfelden, Gde.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	9.852	k.A.
Limburg a.d.Lahn, Kreisstadt	1.555	80.678	143.872	1,8	33.400	4,3
Löhnberg, Gde.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	4.201	k.A.
Mengerskirchen, Marktflecken, Gde.	362	7.077	19.457	2,7	5.785	3,4
Merenberg, Marktflecken, Gde.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	3.301	k.A.
Runkel, Stadt	355	14.784	21.778	1,5	9.522	2,3
Selters (Taunus), Gde.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	8.027	k.A.
Villmar, Marktflecken, Gde.	72	1.218	2.973	2,4	6.974	0,4
Waldbrunn (Ww), Gde.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	5.716	k.A.
Weilburg, Stadt	1.113	47.811	93.141	1,9	13.093	7,1
Weilmünster, Marktflecken, Gde.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	9.012	k.A.
Weinbach, Gde.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	4.532	k.A.
<b>Kreis Limburg-Weilburg 2011</b>	<b>5.366</b>	<b>210.507</b>	<b>556.009</b>	<b>2,6</b>	<b>170.714</b>	<b>3,3</b>
<b>Kreis Limburg-Weilburg 2005</b>	<b>3.541</b>	<b>174.727</b>	<b>467.416</b>	<b>2,7</b>	<b>176.356</b>	<b>2,7</b>
<b>Entwicklung 2005 - 2011</b>	<b>51,5%</b>	<b>20,5%</b>	<b>19,0%</b>	<b>-3,7%</b>	<b>-3,2%</b>	<b>-18,6%</b>
<b>Hessen 2011</b>	<b>231.633</b>	<b>11.947.934</b>	<b>28.150.338</b>	<b>2,4</b>	<b>6.067.021</b>	<b>4,6</b>

Aufgrund der Geheimhaltungsvorschriften des Bundesstatistikgesetzes (§ 16 BStG) werden Angaben, die Rückschlüsse auf betriebliche Kennzahlen einzelner Beherbergungsstätten zulassen, nicht veröffentlicht. Dies betrifft auch die Angaben zu Ankunfts- und Übernachtungszahlen auf Gemeindeebene, sofern eine geringe Anzahl der dortige Beherbergungsstätten eben jene Rückschlüsse zulässt.



# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
<b>06533001 Beselich</b>							
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	14	8	6	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	15	12	3	X	X	X
	06533001 Beselich	197	102	95	170	27	8
	06533004 Dornburg	21	7	14	X	X	X
	06533006 Elz	17	8	9	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	53	24	29	48	5	6
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	69	41	28	62	7	3
	06533011 Mengerskirchen, Marktflücken	28	13	15	X	X	X
	06533012 Merenberg, Marktflücken	19	8	11	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	56	36	20	X	X	X
	06533015 Villmar, Marktflücken	17	11	6	X	X	X
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	37	17	20	X	X	5
	06533017 Weilburg, Stadt	36	21	15	X	X	3
	06533019 Weinbach	12	8	4	X	X	4
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	43	22	21	40	3	X
	06533 Limburg-Weilburg	605	318	287	554	51	38
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	X	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	621	331	290	568	53	39
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	3	X	X	X	X	X
	06 Hessen	638	340	298	584	54	39
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	9	X	X	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	95	66	29	89	6	4
	07141029 Diez, Stadt	12	8	4	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	29	22	7	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	41	30	11	X	X	X
	07143 Westerwaldkreis	45	28	17	41	4	X
	07 Rheinland-Pfalz	95	66	29	89	6	4
	082 Reg.-Bez. Karlsruhe	11	8	3	X	X	X
	08 Baden-Württemberg	11	8	3	X	X	X
	ZZ Übrige (Bundes)Länder	26	18	8	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	770	432	338	709	61	43
	ZZ INSGESAMT	770	432	338	709	61	43
	<b>ZZ Darunter: EINPENDLER</b>	<b>573</b>	<b>330</b>	<b>243</b>	<b>539</b>	<b>34</b>	<b>35</b>
	ZZ davon: aus den ABL	570	327	243	536	34	35
	ZZ davon: aus den NBL	3	X	X	X	X	X
<b>06533002 Brechen</b>							
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	26	17	9	22	4	X
	06533002 Brechen	205	85	120	190	15	10
	06533003 Bad Camberg, Stadt	26	14	12	21	5	X
	06533006 Elz	14	10	4	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	18	14	4	X	X	X
	06533008 Hünfelden	31	12	19	X	X	3
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	108	67	41	90	18	4
	06533013 Runkel, Stadt	49	22	27	X	X	4
	06533014 Selters (Taunus)	30	20	10	27	3	4
	06533015 Villmar, Marktflücken	50	21	29	X	X	4
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	13	X	X	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	37	24	13	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	581	300	281	533	48	36
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	3	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	584	303	281	536	48	36
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	06 Hessen	611	321	290	559	52	36
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	10	7	3	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	90	68	22	84	6	3
	07141029 Diez, Stadt	15	X	X	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	37	24	13	34	3	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	52	39	13	47	5	X
	07143 Westerwaldkreis	28	22	6	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort		Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
			1	2	3	4	5	6
	07	Rheinland-Pfalz	90	68	22	84	6	3
	ZZ	Übrige (Bundes)Länder	6	X	X	X	X	X
	ZZ	BUNDESGBIET	707	393	314	648	59	39
	ZZ	INSGESAMT	707	393	314	648	59	39
	<b>ZZ</b>	<b>Darunter: EINPENDLER</b>	<b>502</b>	<b>308</b>	<b>194</b>	<b>458</b>	<b>44</b>	<b>29</b>
	ZZ	davon: aus den ABL	500	307	193	456	44	29
	ZZ	davon: aus den NBL	X	X	X	X	X	X
<b>06533003</b>	<b>Bad Camberg, Stadt</b>							
	053	Reg.-Bez. Köln	36	29	7	33	3	4
	05	Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	21	18	3	X	X	X
	05	Nordrhein-Westfalen	57	47	10	53	4	4
	06412000	Frankfurt am Main, Stadt	40	17	23	35	5	X
	06412	Frankfurt am Main, Stadt	40	17	23	35	5	X
	06414000	Wiesbaden, Landeshauptstadt	70	39	31	63	7	X
	06414	Wiesbaden, Landeshauptstadt	70	39	31	63	7	X
	06433	Groß-Gerau	10	5	5	X	X	X
	06434013	Weilrod	35	13	22	X	X	3
	06434	Übrige Gemeinden (Kreis)	46	21	25	42	4	X
	06434	Hochtaunuskreis	81	34	47	77	4	4
	06436002	Eppstein, Stadt	13	3	10	X	X	X
	06436008	Kelkheim (Taunus), Stadt	13	X	X	X	X	X
	06436	Übrige Gemeinden (Kreis)	24	7	17	X	X	X
	06436	Main-Taunus-Kreis	50	12	38	47	3	X
	06438	Offenbach	13	8	5	X	X	X
	06439001	Aarbergen	23	11	12	X	X	X
	06439007	Hünstetten	86	33	53	82	4	X
	06439008	Idstein, Stadt	135	55	80	121	14	7
	06439011	Niedernhausen	19	8	11	16	3	X
	06439015	Taunusstein, Stadt	25	14	11	X	X	X
	06439016	Waldems	62	23	39	59	3	5
	06439	Übrige Gemeinden (Kreis)	21	15	6	X	X	X
	06439	Rheingau-Taunus-Kreis	371	159	212	344	27	15
	064	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	23	17	6	X	X	X
	064	Reg.-Bez. Darmstadt	658	291	367	608	50	23
	06532	Lahn-Dill-Kreis	24	17	7	X	X	X
	06533001	Beselich	24	12	12	X	X	X
	06533002	Brechen	125	59	66	122	3	6
	06533003	Bad Camberg, Stadt	1.066	420	646	961	105	58
	06533004	Dornburg	31	16	15	X	X	X
	06533005	Elbtal	10	5	5	X	X	X
	06533006	Elz	39	20	19	36	3	3
	06533007	Hadamar, Stadt	49	32	17	46	3	X
	06533008	Hünfelden	163	67	96	159	4	7
	06533009	Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	221	109	112	210	11	5
	06533013	Runkel, Stadt	70	40	30	67	3	X
	06533014	Seiters (Taunus)	217	90	127	206	11	15
	06533015	Villmar, Marktflücken	67	35	32	X	X	7
	06533016	Waldbrunn (Westerwald)	24	16	8	X	X	3
	06533017	Weilburg, Stadt	13	7	6	X	X	X
	06533018	Weilmünster, Marktflücken	36	14	22	33	3	X
	06533019	Weinbach	20	5	15	X	X	X
	06533	Übrige Gemeinden (Kreis)	19	8	11	15	4	X
	06533	Limburg-Weilburg	2.194	955	1.239	2.038	156	114
	065	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	5	X	X	X	X	X
	065	Reg.-Bez. Gießen	2.223	974	1.249	2.066	157	115
	06	Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	4	X	X	X	X	X
	06	Hessen	2.885	1.267	1.618	2.678	207	138
	070	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	31	22	9	27	4	X
	070	Rheinland-Pfalz	306	172	134	290	16	6

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	07137 Mayen-Koblenz	12	9	3	X	X	X
	07141002 Altendiez	12	6	6	X	X	X
	07141020 Burgschwalbach	13	6	7	X	X	X
	07141029 Diez, Stadt	39	23	16	34	5	X
	07141051 Hahnstätten	17	6	11	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	85	45	40	81	4	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	166	86	80	157	9	5
	07143 Westerwaldkreis	79	49	30	X	X	X
	07315000 Mainz, Stadt	18	6	12	X	X	X
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	18	6	12	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	306	172	134	290	16	6
	08 Baden-Württemberg	12	X	X	X	X	X
	096 Unterfranken	12	9	3	X	X	X
	09 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	18	X	X	X	X	X
	09 Bayern	30	27	3	X	X	X
	160 Thüringen	13	10	3	X	X	X
	16 Thüringen	13	10	3	X	X	X
	ZZ Übrige (Bundes)Länder	39	29	10	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	3.342	1.563	1.779	3.112	230	148
	ZZ INSGESAMT	3.342	1.563	1.779	3.112	230	148
	<b>ZZ Darunter: EINPENDLER</b>	<b>2.276</b>	<b>1.143</b>	<b>1.133</b>	<b>2.151</b>	<b>125</b>	<b>90</b>
	ZZ davon: aus den ABL	2.239	1.117	1.122	2.115	124	90
	ZZ davon: aus den NBL	37	26	11	X	X	X
<b>06533004 Dornburg</b>							
	053 Reg.-Bez. Köln	22	15	7	X	X	X
	05970 Siegen-Wittgenstein	18	X	X	X	X	X
	059 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	10	X	X	X	X	X
	059 Reg.-Bez. Arnsberg	28	X	X	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	3	X	X	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	53	44	9	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	17	10	7	X	X	X
	06533001 Beselich	22	14	8	18	4	X
	06533004 Dornburg	589	294	295	542	47	36
	06533005 Elbtal	34	20	14	X	X	X
	06533006 Elz	13	9	4	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	82	45	37	75	7	9
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	56	39	17	47	9	3
	06533011 Mengerskirchen, Marktflecken	30	21	9	27	3	X
	06533013 Runkel, Stadt	23	10	13	X	X	X
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	46	24	22	43	3	3
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	44	24	20	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	939	500	439	862	77	54
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	12	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	968	520	448	890	78	55
	06611000 Kassel, documenta-Stadt	10	X	X	X	X	X
	06611 Kassel, documenta-Stadt	10	X	X	X	X	X
	066 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	6	X	X	X	X	X
	066 Reg.-Bez. Kassel	16	13	3	X	X	X
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	7	X	X	X	X	X
	06 Hessen	991	538	453	913	78	57
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	8	X	X	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	351	191	160	345	6	17
	07132 Altenkirchen (Westerwald)	12	6	6	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	28	14	14	X	X	3
	07143037 Hundsangen	15	8	7	X	X	X
	07143226 Girkenroth	11	5	6	X	X	X
	07143286 Rennerod, Stadt	10	7	3	X	X	X
	07143290 Salz	24	7	17	X	X	X
	07143308 Westerburg, Stadt	22	14	8	X	X	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	221	124	97	218	3	11

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	07143 Westerwaldkreis	303	165	138	298	5	14
	07 Rheinland-Pfalz	351	191	160	345	6	17
	15085 Harz	10	X	X	X	X	X
	150 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	X	X	X	X	X	X
	150 Sachsen-Anhalt	11	X	X	X	X	X
	15 Sachsen-Anhalt	11	X	X	X	X	X
	ZZ Übrige (Bundes)Länder	9	6	3	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	1.415	789	626	1.327	88	76
	ZZ INSGESAMT	1.415	789	626	1.327	88	76
	<b>ZZ Darunter: EINPENDLER</b>	<b>826</b>	<b>495</b>	<b>331</b>	<b>785</b>	<b>41</b>	<b>40</b>
	ZZ davon: aus den ABL	812	482	330	772	40	40
	ZZ davon: aus den NBL	14	X	X	X	X	X
<b>06533005 Elbtal</b>							
	06533004 Dornburg	14	8	6	X	X	X
	06533005 Elbtal	57	28	29	53	4	X
	06533007 Hadamar, Stadt	18	7	11	X	X	X
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	13	4	9	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	28	11	17	X	X	4
	06533 Limburg-Weilburg	130	58	72	122	8	7
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	3	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	133	58	75	125	8	7
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	4	X	X	X	X	X
	06 Hessen	137	62	75	129	8	7
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	7	3	4	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	29	9	20	X	X	3
	07143 Westerwaldkreis	22	6	16	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	29	9	20	X	X	3
	ZZ Übrige (Bundes)Länder	5	X	X	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	171	73	98	162	9	10
	ZZ INSGESAMT	171	73	98	162	9	10
	<b>ZZ Darunter: EINPENDLER</b>	<b>114</b>	<b>45</b>	<b>69</b>	<b>109</b>	<b>5</b>	<b>9</b>
	ZZ davon: aus den ABL	113	45	68	108	5	9
	ZZ davon: aus den NBL	X	X	X	X	X	X
<b>06533006 Elz</b>							
	030 Niedersachsen	12	5	7	X	X	X
	03 Niedersachsen	12	5	7	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	25	19	6	21	4	X
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	13	8	5	X	X	X
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	13	8	5	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	24	18	6	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	34	29	5	28	6	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	71	55	16	63	8	X
	06533001 Beselich	33	20	13	29	4	X
	06533002 Brechen	21	14	7	X	X	X
	06533003 Bad Camberg, Stadt	18	11	7	X	X	X
	06533004 Dornburg	83	49	34	76	7	7
	06533005 Elbtal	37	18	19	33	4	X
	06533006 Elz	403	199	204	344	59	15
	06533007 Hadamar, Stadt	147	74	73	137	10	4
	06533008 Hünfelden	30	19	11	X	X	4
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	270	165	105	227	43	14
	06533011 Mengerskirchen, Marktflecken	16	8	8	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	57	34	23	54	3	4
	06533015 Villmar, Marktflecken	19	13	6	X	X	X
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	48	28	20	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	39	25	14	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	1.221	677	544	1.085	136	56
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	16	13	3	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.237	690	547	1.099	138	56
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort		Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
			1	2	3	4	5	6
	06	Hessen	1.310	746	564	1.164	146	56
	070	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	32	21	11	28	4	X
	070	Rheinland-Pfalz	502	298	204	485	17	15
	07137	Mayen-Koblenz	16	13	3	X	X	X
	07141002	Altendiez	22	17	5	X	X	X
	07141029	Diez, Stadt	48	31	17	X	X	X
	07141049	Gückingen	11	6	5	X	X	X
	07141051	Hahnstätten	11	7	4	X	X	X
	07141	Übrige Gemeinden (Kreis)	108	65	43	X	X	4
	07141	Rhein-Lahn-Kreis	200	126	74	194	6	5
	07143037	Hundsangen	45	26	19	X	X	X
	07143048	Montabaur, Stadt	13	9	4	X	X	X
	07143051	Nentershausen	16	X	X	X	X	X
	07143054	Niedererbach	17	7	10	X	X	X
	07143239	Herschbach (Oberwesterwald)	11	7	4	X	X	X
	07143308	Westerburg, Stadt	12	7	5	X	X	X
	07143	Übrige Gemeinden (Kreis)	140	68	72	136	4	4
	07143	Westerwaldkreis	254	138	116	248	6	8
	07	Rheinland-Pfalz	502	298	204	485	17	15
	08	Baden-Württemberg	14	X	X	X	X	X
	09	Bayern	22	12	10	X	X	X
	ZZ	Übrige (Bundes)Länder	22	15	7	X	X	X
	ZZ	BUNDESGBIET	1.907	1.107	800	1.736	171	71
	ZZ	INSGESAMT	1.907	1.107	800	1.736	171	71
	<b>ZZ</b>	<b>Darunter: EINPENDLER</b>	<b>1.504</b>	<b>908</b>	<b>596</b>	<b>1.392</b>	<b>112</b>	<b>56</b>
	ZZ	davon: aus den ABL	1.495	899	596	1.383	112	56
	ZZ	davon: aus den NBL	9	X	X	X	X	X
06533007	<b>Hadamar, Stadt</b>							
	02000000	Hamburg, Freie und Hansestadt	27	X	X	22	5	X
	02000	Hamburg, Freie und Hansestadt	27	X	X	22	5	X
	020	Hamburg	27	X	X	22	5	X
	02	Hamburg	27	X	X	22	5	X
	05	Nordrhein-Westfalen	20	15	5	X	X	X
	06412000	Frankfurt am Main, Stadt	25	20	5	X	X	X
	06412	Frankfurt am Main, Stadt	25	20	5	X	X	X
	06414000	Wiesbaden, Landeshauptstadt	11	8	3	8	3	X
	06414	Wiesbaden, Landeshauptstadt	11	8	3	8	3	X
	06439	Rheingau-Taunus-Kreis	21	11	10	X	X	X
	064	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	20	10	10	17	3	X
	064	Reg.-Bez. Darmstadt	77	49	28	68	9	X
	06532	Lahn-Dill-Kreis	26	16	10	23	3	X
	06533001	Beselich	56	25	31	X	X	3
	06533002	Brechen	22	9	13	X	X	X
	06533003	Bad Camberg, Stadt	17	9	8	X	X	X
	06533004	Dornburg	161	68	93	157	4	12
	06533005	Elbtal	42	12	30	X	X	X
	06533006	Elz	102	34	68	97	5	4
	06533007	Hadamar, Stadt	707	317	390	634	73	28
	06533008	Hünfelden	13	9	4	X	X	X
	06533009	Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	293	106	187	258	35	11
	06533010	Löhnberg	12	4	8	X	X	X
	06533011	Mengerskirchen, Marktflücken	27	7	20	X	X	X
	06533012	Merenberg, Marktflücken	28	13	15	X	X	X
	06533013	Runkel, Stadt	83	35	48	80	3	3
	06533015	Villmar, Marktflücken	19	4	15	X	X	X
	06533016	Waldbrunn (Westerwald)	86	37	49	80	6	6
	06533017	Weilburg, Stadt	31	18	13	X	X	X
	06533	Übrige Gemeinden (Kreis)	23	13	10	X	X	X
	06533	Limburg-Weilburg	1.722	720	1.002	1.589	133	77

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	9	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.757	744	1.013	1.621	136	79
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	06 Hessen	1.835	793	1.042	1.690	145	81
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	21	9	12	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	520	196	324	500	20	30
	07141029 Diez, Stadt	41	13	28	X	X	4
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	104	44	60	98	6	7
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	145	57	88	137	8	11
	07143011 Dreikirchen	18	4	14	X	X	X
	07143037 Hundsangen	46	10	36	X	X	X
	07143048 Montabaur, Stadt	11	5	6	X	X	X
	07143051 Nentershausen	13	5	8	X	X	X
	07143054 Niedererbach	10	4	6	X	X	X
	07143058 Obererbach	12	4	8	X	X	X
	07143074 Steinfrenz	13	4	9	X	X	X
	07143286 Rennerod, Stadt	11	4	7	X	X	X
	07143290 Salz	14	3	11	X	X	X
	07143304 Wallmerod	12	5	7	X	X	X
	07143308 Westerburg, Stadt	16	6	10	X	X	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	178	76	102	173	5	11
	07143 Westerwaldkreis	354	130	224	343	11	18
	07 Rheinland-Pfalz	520	196	324	500	20	30
	08 Baden-Württemberg	14	X	X	X	X	X
	096 Unterfranken	12	X	X	X	X	X
	09 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	4	X	X	X	X	X
	09 Bayern	16	11	5	X	X	X
	ZZ Übrige (Bundes)Länder	18	14	4	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	2.444	1.064	1.380	2.273	171	114
	ZZ INSGESAMT	2.450	1.069	1.381	2.278	172	114
	<b>ZZ Darunter: EINPENDLER</b>	<b>1.743</b>	<b>752</b>	<b>991</b>	<b>1.644</b>	<b>99</b>	<b>86</b>
	ZZ davon: aus den ABL	1.732	744	988	1.634	98	85
	ZZ davon: aus den NBL	5	X	X	X	X	X
06533008 Hünfelden							
	06439001 Aarbergen	11	4	7	X	X	X
	06439007 Hünstetten	24	11	13	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	12	7	5	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	13	9	4	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	60	31	29	56	4	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	44	34	10	41	3	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	104	65	39	97	7	3
	06533002 Brechen	44	22	22	X	X	X
	06533003 Bad Camberg, Stadt	26	15	11	X	X	X
	06533006 Elz	11	7	4	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	14	5	9	X	X	X
	06533008 Hünfelden	393	166	227	379	14	29
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	71	32	39	66	5	4
	06533014 Selters (Taunus)	23	9	14	X	X	X
	06533015 Villmar, Markflecken	28	12	16	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	37	21	16	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	647	289	358	620	27	39
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	X	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	649	291	358	622	27	39
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	06 Hessen	755	358	397	721	34	42
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	14	X	X	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	132	68	64	129	3	7
	07141029 Diez, Stadt	15	7	8	X	X	X
	07141051 Hahnstätten	14	5	9	X	X	3
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	62	31	31	X	X	3

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort		Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
			1	2	3	4	5	6
06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	07141	Rhein-Lahn-Kreis	91	43	48	X	X	7
	07143	Westerwaldkreis	27	13	14	24	3	X
	07	Rheinland-Pfalz	132	68	64	129	3	7
	ZZ	Übrige (Bundes)Länder	18	11	7	X	X	X
	ZZ	BUNDESGBIET	905	437	468	866	39	50
	ZZ	INSGESAMT	905	437	468	866	39	50
	<b>ZZ</b>	<b>Darunter: EINPENDLER</b>	<b>512</b>	<b>271</b>	<b>241</b>	<b>487</b>	<b>25</b>	<b>21</b>
	ZZ	davon: aus den ABL	506	266	240	481	25	20
	ZZ	davon: aus den NBL	6	X	X	X	X	X
		010	Schleswig-Holstein	24	13	11	X	X
	01	Schleswig-Holstein	24	13	11	X	X	X
	02000000	Hamburg, Freie und Hansestadt	28	16	12	X	X	X
	02000	Hamburg, Freie und Hansestadt	28	16	12	X	X	X
	020	Hamburg	28	16	12	X	X	X
	02	Hamburg	28	16	12	X	X	X
	030	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	95	49	46	92	3	X
	030	Niedersachsen	105	53	52	102	3	X
	03241	Region Hannover	10	4	6	X	X	X
	03	Niedersachsen	105	53	52	102	3	X
	05158	Mettmann	13	X	X	X	X	X
	05162	Rhein-Kreis Neuss	13	X	X	X	X	X
	051	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	40	21	19	X	X	X
	051	Reg.-Bez. Düsseldorf	66	44	22	63	3	X
	05314000	Bonn, Stadt	12	9	3	X	X	X
	05314	Bonn, Stadt	12	9	3	X	X	X
	05315000	Köln, Stadt	41	33	8	31	10	X
	05315	Köln, Stadt	41	33	8	31	10	X
	05362	Rhein-Erft-Kreis	11	8	3	X	X	X
	05366	Euskirchen	15	12	3	X	X	X
	05374	Oberbergischer Kreis	16	11	5	X	X	X
	05382	Rhein-Sieg-Kreis	33	24	9	X	X	X
	053	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	28	21	7	X	X	X
	053	Reg.-Bez. Köln	156	118	38	141	15	X
	05566	Steinfurt	20	15	5	X	X	X
	055	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	31	22	9	X	X	X
	055	Reg.-Bez. Münster	51	37	14	X	X	X
	057	Reg.-Bez. Detmold	19	X	X	X	X	X
	05970	Siegen-Wittgenstein	25	19	6	X	X	X
	059	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	43	26	17	X	X	X
	059	Reg.-Bez. Arnsberg	68	45	23	X	X	X
	05	Nordrhein-Westfalen	360	261	99	338	22	3
	06411000	Darmstadt, Wissenschaftsstadt	12	7	5	9	3	X
	06411	Darmstadt, Wissenschaftsstadt	12	7	5	9	3	X
	06412000	Frankfurt am Main, Stadt	196	108	88	152	44	5
	06412	Frankfurt am Main, Stadt	196	108	88	152	44	5
	06413000	Offenbach am Main, Stadt	13	X	X	5	8	X
	06413	Offenbach am Main, Stadt	13	X	X	5	8	X
	06414000	Wiesbaden, Landeshauptstadt	153	85	68	129	24	6
	06414	Wiesbaden, Landeshauptstadt	153	85	68	129	24	6
	06431	Bergstraße	12	9	3	X	X	X
	06432	Darmstadt-Dieburg	36	17	19	X	X	X
	06433012	Rüsselsheim, Stadt	15	6	9	12	3	X
	06433	Übrige Gemeinden (Kreis)	20	10	10	17	3	X
	06433	Groß-Gerau	35	16	19	29	6	X
	06434001	Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	35	23	12	32	3	X
	06434002	Friedrichsdorf, Stadt	14	10	4	X	X	X
	06434004	Grävenwiesbach	13	8	5	X	X	X
	06434008	Oberursel (Taurus), Stadt	23	12	11	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06434011 Usingen, Stadt	20	13	7	X	X	X
	06434013 Weilrod	28	18	10	X	X	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	41	24	17	38	3	3
	06434 Hochtaunuskreis	174	108	66	164	10	12
	06435 Main-Kinzig-Kreis	25	17	8	19	6	X
	06436002 Eppstein, Stadt	16	7	9	X	X	X
	06436004 Flörsheim am Main, Stadt	24	10	14	21	3	X
	06436005 Hattersheim am Main, Stadt	16	6	10	11	5	X
	06436006 Hochheim am Main, Stadt	13	5	8	X	X	X
	06436007 Hofheim am Taunus, Kreisstadt	29	17	12	X	X	3
	06436008 Kelkheim (Taunus), Stadt	21	12	9	X	X	X
	06436009 Kriftel	10	5	5	X	X	X
	06436011 Schwalbach am Taunus, Stadt	21	10	11	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	22	9	13	19	3	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	172	81	91	153	19	6
	06438 Offenbach	31	23	8	23	8	X
	06439001 Aarbergen	79	43	36	68	11	5
	06439002 Bad Schwalbach, Kreisstadt	17	13	4	X	X	X
	06439003 Eltville am Rhein, Stadt	15	5	10	X	X	X
	06439004 Geisenheim, Stadt	14	6	8	X	X	X
	06439005 Heidenrod	24	15	9	X	X	X
	06439006 Hohenstein	20	9	11	X	X	X
	06439007 Hünstetten	56	21	35	X	X	5
	06439008 Idstein, Stadt	103	56	47	89	14	6
	06439010 Lorch, Stadt	10	4	6	X	X	X
	06439011 Niedernhausen	29	18	11	X	X	X
	06439012 Oestrich-Winkel, Stadt	10	7	3	X	X	X
	06439013 Rüdesheim am Rhein, Stadt	10	4	6	X	X	X
	06439015 Taunusstein, Stadt	63	36	27	54	9	3
	06439016 Waldems	17	9	8	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	14	10	4	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	481	256	225	440	41	25
	06440005 Butzbach, Stadt	12	8	4	X	X	X
	06440 Übrige Gemeinden (Kreis)	45	30	15	X	X	3
	06440 Wetteraukreis	57	38	19	54	3	3
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	1.397	777	620	1.222	175	58
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	39	18	21	33	6	9
	06531014 Pohlheim, Stadt	12	8	4	X	X	X
	06531018 Wettenberg	10	6	4	X	X	X
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	49	30	19	44	5	X
	06531 Gießen	110	62	48	99	11	10
	06532001 Aßlar, Stadt	19	14	5	16	3	3
	06532003 Braunsfels, Stadt	43	24	19	X	X	X
	06532006 Dillenburg, Stadt	10	X	X	X	X	X
	06532007 Driedorf	18	6	12	X	X	X
	06532008 Ehringshausen	12	4	8	X	X	4
	06532010 Greifenstein	34	20	14	X	X	X
	06532011 Haiger, Stadt	14	10	4	X	X	X
	06532012 Herborn, Stadt	16	7	9	X	X	3
	06532014 Hüttenberg	10	X	X	X	X	X
	06532016 Leun, Stadt	22	13	9	X	X	X
	06532021 Solms, Stadt	35	19	16	X	X	3
	06532023 Wetzlar, Stadt	82	54	28	76	6	6
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	39	22	17	X	X	4
	06532 Lahn-Dill-Kreis	354	204	150	340	14	29
	06533001 Beselich	518	253	265	492	26	35
	06533002 Brechen	406	173	233	391	15	25
	06533003 Bad Camberg, Stadt	313	165	148	302	11	26
	06533004 Dornburg	623	302	321	589	34	38
	06533005 Elbtal	203	101	102	199	4	12



# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06533006 Elz	797	390	407	722	75	43
	06533007 Hadamar, Stadt	1.134	576	558	1.059	75	73
	06533008 Hünfelden	517	242	275	505	12	29
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	4.408	2.089	2.319	3.860	548	232
	06533010 Löhnberg	97	62	35	90	7	11
	06533011 Mengerskirchen, Marktflücken	246	131	115	235	11	20
	06533012 Merenberg, Marktflücken	143	84	59	138	5	3
	06533013 Runkel, Stadt	825	404	421	778	47	53
	06533014 Selters (Taunus)	244	111	133	237	7	12
	06533015 Villmar, Marktflücken	363	181	182	356	7	24
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	546	289	257	522	24	35
	06533017 Weilburg, Stadt	316	171	145	295	21	30
	06533018 Weilmünster, Marktflücken	123	76	47	107	16	11
	06533019 Weinbach	101	59	42	X	X	8
	06533 Limburg-Weilburg	11.923	5.859	6.064	10.977	946	720
	06534014 Marburg, Universitätsstadt	15	5	10	12	3	X
	06534 Übrige Gemeinden (Kreis)	24	13	11	X	X	X
	06534 Marburg-Biedenkopf	39	18	21	35	4	X
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	9	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	12.435	6.151	6.284	11.460	975	760
	066 Reg.-Bez. Kassel	35	25	10	X	X	X
	06 Hessen	13.867	6.953	6.914	12.715	1.152	818
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	81	59	22	78	3	X
	070 Rheinland-Pfalz	5.605	2.882	2.723	5.377	228	251
	07111000 Koblenz, Stadt	86	45	41	83	3	X
	07111 Koblenz, kreisfreie Stadt	86	45	41	83	3	X
	07132 Altenkirchen (Westerwald)	50	33	17	X	X	X
	07133 Bad Kreuznach	13	8	5	X	X	X
	07137 Mayen-Koblenz	72	38	34	69	3	X
	07138045 Neuwied, Stadt	32	19	13	X	X	X
	07138 Übrige Gemeinden (Kreis)	65	39	26	61	4	3
	07138 Neuwied	97	58	39	92	5	4
	07140 Rhein-Hunsrück-Kreis	17	X	X	X	X	X
	07141001 Allendorf	14	6	8	X	X	X
	07141002 Altendiez	153	64	89	147	6	8
	07141005 Aull	38	14	24	35	3	X
	07141006 Bad Ems, Stadt	16	6	10	X	X	X
	07141013 Biebrich	13	6	7	X	X	X
	07141014 Birlenbach	119	60	59	113	6	X
	07141020 Burgschwalbach	30	18	12	X	X	X
	07141022 Cramberg	41	20	21	X	X	X
	07141029 Diez, Stadt	821	417	404	764	57	36
	07141030 Dörmberg	26	16	10	X	X	3
	07141032 Dörsdorf	13	4	9	X	X	X
	07141038 Eppenrod	52	24	28	X	X	5
	07141043 Flacht	88	39	49	X	X	5
	07141045 Geilnau	26	13	13	X	X	X
	07141049 Gückingen	97	38	59	X	X	9
	07141050 Gutenacker	11	6	5	X	X	X
	07141051 Hahnstätten	125	59	66	111	14	6
	07141052 Hambach	36	19	17	X	X	X
	07141053 Heistenbach	85	40	45	X	X	3
	07141054 Herold	15	7	8	X	X	X
	07141057 Hirschberg	32	17	15	X	X	X
	07141059 Holzappel	61	28	33	X	X	5
	07141061 Holzheim	73	41	32	X	X	3
	07141062 Horhausen	20	11	9	X	X	X
	07141064 Isselbach	31	17	14	X	X	X
	07141065 Kaltenholzhausen	30	17	13	X	X	X
	07141068 Katzenelnbogen, Stadt	56	30	26	53	3	3

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	07141073 Klingelbach	23	12	11	X	X	X
	07141074 Kördorf	13	5	8	X	X	X
	07141075 Lahnstein, Stadt	30	12	18	26	4	X
	07141076 Langenscheid	37	27	10	X	X	3
	07141081 Lohrheim	33	20	13	29	4	X
	07141089 Mudershausen	24	14	10	X	X	X
	07141091 Nassau, Stadt	27	16	11	X	X	X
	07141092 Nastätten, Stadt	19	11	8	16	3	X
	07141093 Netzbach	18	5	13	X	X	X
	07141095 Niederneisen	98	42	56	X	X	7
	07141102 Oberneisen	59	31	28	54	5	5
	07141125 Schiesheim	12	5	7	X	X	X
	07141126 Schönborn	33	23	10	X	X	5
	07141130 Steinsberg	14	11	3	X	X	X
	07141133 Wasenbach	20	10	10	X	X	X
	07141503 Balduinstein	47	21	26	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	187	110	77	183	4	10
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	2.816	1.412	1.404	2.685	131	147
	07143010 Dernbach (Westerwald)	19	6	13	16	3	X
	07143011 Dreikirchen	74	34	40	71	3	X
	07143021 Girod	30	15	15	X	X	X
	07143023 Görgeshausen	75	35	40	X	X	4
	07143024 Großholbach	30	16	14	25	5	X
	07143026 Heilberscheid	21	14	7	X	X	X
	07143027 Heiligenroth	17	11	6	X	X	X
	07143032 Höhr-Grenzhausen, Stadt	19	13	6	X	X	X
	07143033 Holler	10	4	6	X	X	X
	07143037 Hundsangen	193	92	101	188	5	10
	07143042 Leuterod	10	4	6	X	X	X
	07143048 Montabaur, Stadt	129	73	56	122	7	X
	07143051 Nentershäuser	113	48	65	105	8	7
	07143052 Neuhäusel	10	5	5	X	X	X
	07143054 Niedererbach	105	59	46	100	5	X
	07143055 Nornborn	31	9	22	X	X	X
	07143058 Obererbach	38	15	23	X	X	X
	07143060 Ötzingen	10	7	3	X	X	X
	07143062 Ransbach-Baumbach, Stadt	29	18	11	X	X	X
	07143065 Ruppach-Goldhausen	15	9	6	X	X	X
	07143067 Seiters (Westerwald), Stadt	17	5	12	X	X	X
	07143070 Siershahn	19	9	10	X	X	X
	07143074 Steinfrenz	41	22	19	X	X	5
	07143080 Weroth	51	26	25	X	X	3
	07143081 Wirges, Stadt	36	24	12	X	X	X
	07143206 Bad Marienberg (Westerwald)	15	X	X	X	X	X
	07143208 Berod bei Wallmerod	24	12	12	X	X	X
	07143209 Berzhahn	14	7	7	X	X	X
	07143210 Bilkeim	22	13	9	X	X	X
	07143218 Elsoff (Westerwald)	29	9	20	X	X	X
	07143224 Gemünden	22	14	8	X	X	3
	07143226 Girkenroth	10	3	7	X	X	X
	07143228 Guckheim	20	8	12	X	X	X
	07143229 Hachenburg, Stadt	17	9	8	X	X	X
	07143237 Hellenhahn-Schellenberg	13	6	7	X	X	X
	07143239 Herschbach (Oberwesterwald)	18	7	11	X	X	X
	07143242 Höhn	26	9	17	X	X	X
	07143245 Hüblingen	13	8	5	X	X	X
	07143246 Irmtraut	21	11	10	X	X	X
	07143249 Kölbingen	15	8	7	X	X	X
	07143254 Langenhahn	13	8	5	X	X	X
	07143263 Meudt	35	21	14	X	X	5

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	07143266 Molsberg	20	8	12	X	X	X
	07143271 Neunkirchen	20	6	14	X	X	X
	07143281 Oberahr	12	8	4	X	X	X
	07143282 Oberrod	22	7	15	X	X	X
	07143286 Rennerod, Stadt	53	24	29	X	X	X
	07143290 Salz	31	16	15	X	X	X
	07143292 Seck	47	30	17	X	X	5
	07143304 Wallmerod	58	29	29	55	3	4
	07143308 Westerburg, Stadt	86	48	38	82	4	4
	07143309 Westernohe	21	11	10	X	X	X
	07143312 Willmenrod	25	14	11	X	X	3
	07143314 Winnen	11	3	8	X	X	X
	07143501 Elbingen	10	5	5	X	X	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	409	223	186	402	7	14
	07143 Westerwaldkreis	2.294	1.172	1.122	2.218	76	96
	07315000 Mainz, Stadt	45	26	19	41	4	X
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	45	26	19	41	4	X
	07339 Mainz-Bingen	34	16	18	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	5.605	2.882	2.723	5.377	228	251
	08116 Esslingen	11	X	X	X	X	X
	081 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	45	27	18	40	5	X
	081 Reg.-Bez. Stuttgart	56	36	20	50	6	X
	08222000 Mannheim, Universitätsstadt	10	X	X	X	X	X
	08222 Mannheim, Universitätsstadt	10	X	X	X	X	X
	08226 Rhein-Neckar-Kreis	11	X	X	X	X	X
	082 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	13	9	4	10	3	X
	082 Reg.-Bez. Karlsruhe	34	21	13	30	4	X
	083 Reg.-Bez. Freiburg	14	7	7	X	X	X
	084 Reg.-Bez. Tübingen	19	10	9	X	X	X
	08 Baden-Württemberg	123	74	49	112	11	X
	09162000 München, Landeshauptstadt	10	5	5	X	X	X
	09162 München, Landeshauptstadt	10	5	5	X	X	X
	091 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	40	23	17	X	X	X
	091 Oberbayern	50	28	22	47	3	X
	095 Mittelfranken	18	12	6	X	X	X
	09671 Aschaffenburg	10	5	5	X	X	X
	096 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	21	10	11	X	X	X
	096 Unterfranken	31	15	16	X	X	X
	097 Schwaben	19	11	8	X	X	X
	09 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	23	14	9	X	X	X
	09 Bayern	141	80	61	138	3	X
	100 Saarland	20	14	6	X	X	X
	10 Saarland	20	14	6	X	X	X
	11000000 Berlin, Stadt	26	11	15	23	3	X
	11000 Berlin, Stadt	26	11	15	23	3	X
	110 Berlin	26	11	15	23	3	X
	11 Berlin	26	11	15	23	3	X
	120 Brandenburg	19	8	11	X	X	X
	12 Brandenburg	19	8	11	X	X	X
	130 Mecklenburg-Vorpommern	21	9	12	X	X	X
	13 Mecklenburg-Vorpommern	21	9	12	X	X	X
	145 Direktionsbezirk Chemnitz	17	8	9	X	X	X
	146 Direktionsbezirk Dresden	18	9	9	X	X	X
	147 Direktionsbezirk Leipzig	16	11	5	X	X	X
	14 Sachsen	51	28	23	X	X	X
	150 Sachsen-Anhalt	27	20	7	X	X	X
	15 Sachsen-Anhalt	27	20	7	X	X	X
	160 Thüringen	42	26	16	X	X	X
	16 Thüringen	42	26	16	X	X	X
	ZZ Übrige (Bundes)Länder	12	6	6	6	6	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011<sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	ZZ BUNDESGBIET	20.462	10.450	10.012	19.036	1.426	1.077
	ZZ INSGESAMT	20.471	10.454	10.017	19.039	1.432	1.078
	<b>ZZ Darunter: EINPENDLER</b>	<b>16.063</b>	<b>8.365</b>	<b>7.698</b>	<b>15.179</b>	<b>884</b>	<b>846</b>
	ZZ davon: aus den ABL	15.868	8.259	7.609	14.995	873	842
	ZZ davon: aus den NBL	186	102	84	181	5	3
<b>06533010 Löhnberg</b>							
	06531 Gießen	12	7	5	X	X	X
	06532003 Braunfels, Stadt	15	8	7	X	X	X
	06532010 Greifenstein	25	16	9	X	X	X
	06532016 Leun, Stadt	32	22	10	X	X	X
	06532021 Solms, Stadt	14	8	6	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	12	8	4	X	X	X
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	26	16	10	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	124	78	46	119	5	X
	06533001 Beselich	13	9	4	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	26	23	3	X	X	X
	06533010 Löhnberg	205	118	87	184	21	12
	06533011 Mengerskirchen, Markt flecken	57	43	14	54	3	X
	06533012 Merenberg, Markt flecken	41	29	12	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	16	11	5	X	X	X
	06533015 Villmar, Markt flecken	11	7	4	X	X	X
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	10	X	X	X	X	3
	06533017 Weilburg, Stadt	126	83	43	118	8	4
	06533018 Weilmünster, Markt flecken	23	13	10	X	X	3
	06533019 Weinbach	34	19	15	X	X	3
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	29	18	11	X	X	3
	06533 Limburg-Weilburg	591	381	210	554	37	35
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	X	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	729	467	262	687	42	38
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	13	7	6	X	X	X
	06 Hessen	742	474	268	698	44	38
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	8	X	X	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	33	24	9	X	X	X
	07143 Westerwaldkreis	25	17	8	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	33	24	9	X	X	X
	ZZ Übrige (Bundes)Länder	20	13	7	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	795	511	284	750	45	38
	ZZ INSGESAMT	795	511	284	750	45	38
	<b>ZZ Darunter: EINPENDLER</b>	<b>590</b>	<b>393</b>	<b>197</b>	<b>566</b>	<b>24</b>	<b>26</b>
	ZZ davon: aus den ABL	584	390	194	560	24	26
	ZZ davon: aus den NBL	6	3	3	X	X	X
<b>06533011 Mengerskirchen, Markt flecken</b>							
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	11	4	7	8	3	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	7	3	4	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	18	7	11	14	4	X
	06532007 Driedorf	10	6	4	X	X	X
	06532010 Greifenstein	27	19	8	X	X	3
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	46	38	8	43	3	3
	06532 Lahn-Dill-Kreis	83	63	20	80	3	6
	06533001 Beselich	26	21	5	23	3	3
	06533004 Dornburg	14	11	3	X	X	3
	06533007 Hadamar, Stadt	21	15	6	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	38	23	15	32	6	X
	06533010 Löhnberg	27	17	10	X	X	X
	06533011 Mengerskirchen, Markt flecken	374	201	173	363	11	16
	06533012 Merenberg, Markt flecken	49	33	16	43	6	3
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	64	51	13	60	4	3
	06533017 Weilburg, Stadt	43	31	12	X	X	4
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	41	28	13	38	3	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011<sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06533 Limburg-Weilburg	697	431	266	660	37	40
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	10	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	790	503	287	749	41	46
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	06 Hessen	809	511	298	764	45	46
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	13	X	X	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	122	81	41	119	3	7
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	18	11	7	X	X	X
	07143 Westerwaldkreis	91	58	33	X	X	6
	07 Rheinland-Pfalz	122	81	41	119	3	7
	09772115 Altenmünster	18	14	4	X	X	X
	09772 Übrige Gemeinden (Kreis)	17	14	3	X	X	X
	09772 Augsburg	35	28	7	X	X	3
	09773 Dillingen a.d.Donau	13	X	X	X	X	X
	097 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	11	X	X	X	X	X
	097 Schwaben	59	48	11	56	3	4
	09 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	8	X	X	X	X	X
	09 Bayern	67	55	12	63	4	4
	ZZ Übrige (Bundes)Länder	25	20	5	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	1.022	666	356	970	52	57
	ZZ INSGESAMT	1.023	667	356	970	53	57
	<b>ZZ Darunter: EINPENDLER</b>	<b>649</b>	<b>466</b>	<b>183</b>	<b>607</b>	<b>42</b>	<b>41</b>
	ZZ davon: aus den ABL	637	457	180	596	41	41
	ZZ davon: aus den NBL	11	8	3	X	X	X
06533012	<b>Merenberg, Marktflecken</b>						
	05374 Oberbergischer Kreis	11	8	3	X	X	X
	053 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	4	X	X	X	X	X
	053 Reg.-Bez. Köln	15	11	4	X	X	X
	05966028 Wenden	12	5	7	X	X	X
	05966 Übrige Gemeinden (Kreis)	3	X	X	X	X	X
	05966 Olpe	15	8	7	X	X	X
	059 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	7	X	X	X	X	X
	059 Reg.-Bez. Arnsberg	22	15	7	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	3	X	X	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	40	29	11	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	15	12	3	X	X	X
	06532001 Aßlar, Stadt	10	X	X	X	X	X
	06532021 Solms, Stadt	13	9	4	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	23	X	X	18	5	X
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	43	34	9	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	89	74	15	83	6	X
	06533001 Beselich	24	19	5	X	X	X
	06533004 Dornburg	10	4	6	X	X	X
	06533005 Elbtal	10	3	7	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	11	8	3	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	26	17	9	X	X	X
	06533010 Löhnberg	24	16	8	X	X	X
	06533011 Mengerskirchen, Marktflecken	75	45	30	X	X	X
	06533012 Merenberg, Marktflecken	161	81	80	156	5	6
	06533013 Runkel, Stadt	11	X	X	X	X	X
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	50	31	19	47	3	X
	06533017 Weilburg, Stadt	93	51	42	88	5	5
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	41	27	14	X	X	3
	06533 Limburg-Weilburg	536	311	225	514	22	20
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	8	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	633	392	241	605	28	22
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	06 Hessen	649	404	245	621	28	22
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	4	X	X	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Einpendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
 Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort		Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
			1	2	3	4	5	6
	070	Rheinland-Pfalz	55	40	15	51	4	3
	07141	Rhein-Lahn-Kreis	18	13	5	X	X	X
	07143	Westerwaldkreis	33	23	10	X	X	X
	07	Rheinland-Pfalz	55	40	15	51	4	3
	ZZ	Übrige (Bundes)Länder	36	X	X	32	4	X
	ZZ	BUNDESGBIET	779	507	272	743	36	26
	ZZ	INSGESAMT	780	507	273	744	36	26
	<b>ZZ</b>	<b>Darunter: EINPENDLER</b>	<b>619</b>	<b>426</b>	<b>193</b>	<b>588</b>	<b>31</b>	<b>20</b>
	ZZ	davon: aus den ABL	606	414	192	576	30	20
	ZZ	davon: aus den NBL	12	X	X	X	X	X
<b>06533013 Runkel, Stadt</b>								
	05	Nordrhein-Westfalen	10	7	3	X	X	X
	06439008	Idstein, Stadt	10	X	X	X	X	X
	06439	Übrige Gemeinden (Kreis)	23	14	9	X	X	X
	06439	Rheingau-Taunus-Kreis	33	22	11	X	X	X
	064	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	43	37	6	37	6	X
	064	Reg.-Bez. Darmstadt	76	59	17	70	6	X
	06532	Lahn-Dill-Kreis	13	6	7	X	X	3
	06533001	Beselich	61	38	23	X	X	4
	06533002	Brechen	26	19	7	X	X	X
	06533003	Bad Camberg, Stadt	24	17	7	X	X	X
	06533004	Dornburg	30	16	14	X	X	X
	06533005	Elbtal	13	7	6	X	X	X
	06533006	Elz	24	17	7	X	X	X
	06533007	Hadamar, Stadt	60	39	21	54	6	X
	06533008	Hünfelden	28	20	8	X	X	X
	06533009	Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	186	100	86	163	23	8
	06533010	Löhnberg	14	9	5	X	X	X
	06533011	Mengerskirchen, Marktflcken	13	9	4	X	X	X
	06533013	Runkel, Stadt	425	208	217	399	26	26
	06533014	Selters (Taunus)	15	8	7	X	X	X
	06533015	Villmar, Marktflcken	74	39	35	X	X	X
	06533016	Waldbrunn (Westerwald)	29	20	9	X	X	X
	06533017	Weilburg, Stadt	34	20	14	31	3	X
	06533019	Weinbach	13	5	8	X	X	X
	06533	Übrige Gemeinden (Kreis)	14	10	4	X	X	X
	06533	Limburg-Weilburg	1.083	601	482	1.016	67	48
	065	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	X	X	X	X	X	X
	065	Reg.-Bez. Gießen	1.098	609	489	1.031	67	51
	06	Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	3	X	X	X	X	X
	06	Hessen	1.177	671	506	1.104	73	52
	070	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	11	7	4	X	X	X
	070	Rheinland-Pfalz	185	130	55	171	14	4
	07141029	Diez, Stadt	26	17	9	23	3	X
	07141	Übrige Gemeinden (Kreis)	88	59	29	84	4	X
	07141	Rhein-Lahn-Kreis	114	76	38	107	7	3
	07143	Westerwaldkreis	60	47	13	54	6	X
	07	Rheinland-Pfalz	185	130	55	171	14	4
	160	Thüringen	12	X	X	X	X	X
	16	Thüringen	12	X	X	X	X	X
	ZZ	Übrige (Bundes)Länder	14	X	X	X	X	X
	ZZ	BUNDESGBIET	1.398	832	566	1.308	90	57
	ZZ	INSGESAMT	1.398	832	566	1.308	90	57
	<b>ZZ</b>	<b>Darunter: EINPENDLER</b>	<b>973</b>	<b>624</b>	<b>349</b>	<b>909</b>	<b>64</b>	<b>31</b>
	ZZ	davon: aus den ABL	955	607	348	891	64	31
	ZZ	davon: aus den NBL	18	X	X	X	X	X
<b>06533014 Selters (Taunus)</b>								
	06439	Rheingau-Taunus-Kreis	15	4	11	X	X	X
	064	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	24	17	7	21	3	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	39	21	18	36	3	X
	06533002 Brechen	39	14	25	X	X	3
	06533003 Bad Camberg, Stadt	59	31	28	55	4	4
	06533007 Hadamar, Stadt	12	4	8	X	X	X
	06533008 Hünfelden	24	9	15	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	36	18	18	32	4	8
	06533014 Selters (Taunus)	195	67	128	185	10	10
	06533015 Villmar, Marktflecken	23	12	11	X	X	4
	06533018 Weilmünster, Marktflecken	21	10	11	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	39	20	19	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	448	185	263	427	21	35
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	7	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	455	190	265	434	21	35
	06 Hessen	494	211	283	470	24	36
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	4	X	X	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	44	22	22	X	X	5
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	23	11	12	X	X	3
	07143 Westerwaldkreis	17	8	9	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	44	22	22	X	X	5
	ZZ Übrige (Bundes)Länder	5	X	X	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	543	236	307	516	27	41
	ZZ INSGESAMT	543	236	307	516	27	41
	<b>ZZ Darunter: EINPENDLER</b>	<b>348</b>	<b>169</b>	<b>179</b>	<b>331</b>	<b>17</b>	<b>31</b>
	ZZ davon: aus den ABL	348	169	179	331	17	31
06533015 Villmar, Marktflecken							
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	10	4	6	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	8	5	3	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	18	9	9	X	X	X
	06533002 Brechen	45	21	24	X	X	3
	06533003 Bad Camberg, Stadt	11	X	X	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	16	8	8	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	50	21	29	44	6	X
	06533013 Runkel, Stadt	48	20	28	X	X	4
	06533014 Selters (Taunus)	27	13	14	X	X	X
	06533015 Villmar, Marktflecken	330	142	188	314	16	19
	06533017 Weilburg, Stadt	23	13	10	X	X	3
	06533018 Weilmünster, Marktflecken	24	9	15	X	X	X
	06533019 Weinbach	45	21	24	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	37	14	23	34	3	X
	06533 Limburg-Weilburg	656	291	365	625	31	37
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	10	5	5	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	666	296	370	635	31	38
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	06 Hessen	685	305	380	652	33	38
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	16	9	7	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	58	33	25	55	3	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	26	12	14	23	3	X
	07143 Westerwaldkreis	16	12	4	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	58	33	25	55	3	X
	ZZ Übrige (Bundes)Länder	8	5	3	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	750	343	407	713	37	40
	ZZ INSGESAMT	751	343	408	714	37	41
	<b>ZZ Darunter: EINPENDLER</b>	<b>421</b>	<b>201</b>	<b>220</b>	<b>400</b>	<b>21</b>	<b>22</b>
	ZZ davon: aus den ABL	417	198	219	396	21	21
	ZZ davon: aus den NBL	3	X	X	X	X	X
06533016 Waldbrunn (Westerwald)							
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	13	6	7	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	29	14	15	24	5	3

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06533001 Beselich	21	11	10	X	X	X
	06533004 Dornburg	31	16	15	28	3	4
	06533005 Elbtal	14	6	8	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	34	20	14	X	X	3
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	24	16	8	21	3	X
	06533011 Mengerskirchen, Marktflecken	41	21	20	X	X	3
	06533012 Merenberg, Marktflecken	22	9	13	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	18	9	9	14	4	X
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	240	110	130	217	23	17
	06533017 Weilburg, Stadt	12	5	7	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	24	7	17	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	481	230	251	443	38	33
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	X	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	511	244	267	468	43	36
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	06 Hessen	525	251	274	481	44	37
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	4	X	X	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	92	44	48	88	4	6
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	12	6	6	X	X	X
	07143 Westerwaldkreis	76	36	40	73	3	5
	07 Rheinland-Pfalz	92	44	48	88	4	6
	ZZ Übrige (Bundes)Länder	8	X	X	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	625	302	323	577	48	43
	ZZ INSGESAMT	625	302	323	577	48	43
	<b>ZZ Darunter: EINPENDLER</b>	<b>385</b>	<b>192</b>	<b>193</b>	<b>360</b>	<b>25</b>	<b>26</b>
	ZZ davon: aus den ABL	380	187	193	355	25	26
	ZZ davon: aus den NBL	5	X	X	X	X	X
06533017 Weilburg, Stadt							
	05970040 Siegen, Stadt	11	5	6	X	X	X
	05970 Übrige Gemeinden (Kreis)	18	13	5	X	X	X
	05970 Siegen-Wittgenstein	29	18	11	X	X	X
	059 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	8	X	X	X	X	X
	059 Reg.-Bez. Arnsberg	37	25	12	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	20	16	4	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	57	41	16	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	20	17	3	13	7	X
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	20	17	3	13	7	X
	06434001 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	53	49	4	31	22	X
	06434004 Grävenwiesbach	16	8	8	X	X	X
	06434007 Neu-Anspach, Stadt	10	X	X	X	X	X
	06434008 Oberursel (Taunus), Stadt	17	13	4	14	3	X
	06434011 Usingen, Stadt	17	8	9	14	3	X
	06434013 Weilrod	13	9	4	X	X	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	20	X	X	15	5	X
	06434 Hochtaunuskreis	146	113	33	112	34	5
	06439008 Idstein, Stadt	11	6	5	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	21	11	10	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	32	17	15	X	X	X
	06440 Wetteraukreis	48	41	7	40	8	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	35	25	10	28	7	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	281	213	68	223	58	8
	06531002 Biebertal	15	11	4	X	X	X
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	72	34	38	67	5	X
	06531007 Heuchelheim	12	8	4	X	X	X
	06531009 Langgöns	13	8	5	X	X	X
	06531012 Linden, Stadt	12	X	X	X	X	X
	06531018 Wettenberg	11	7	4	X	X	X
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	33	23	10	X	X	X
	06531 Gießen	168	93	75	160	8	X



# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06532001 Aßlar, Stadt	41	17	24	X	X	X
	06532003 Braunsfels, Stadt	105	53	52	X	X	11
	06532006 Dillenburg, Stadt	28	13	15	X	X	X
	06532007 Driedorf	15	6	9	X	X	X
	06532008 Ehringshausen	24	12	12	X	X	X
	06532009 Eschenburg	10	X	X	X	X	X
	06532010 Greifenstein	66	28	38	X	X	3
	06532011 Haiger, Stadt	18	8	10	X	X	X
	06532012 Herborn, Stadt	36	16	20	X	X	X
	06532013 Hohenahr	13	7	6	X	X	X
	06532014 Hüttenberg	29	15	14	X	X	X
	06532015 Lahnau	21	13	8	X	X	X
	06532016 Leun, Stadt	70	35	35	65	5	4
	06532017 Mittenaar	11	7	4	X	X	X
	06532018 Schöffengrund	38	22	16	X	X	X
	06532020 Sinn	22	10	12	X	X	X
	06532021 Solms, Stadt	84	49	35	81	3	6
	06532022 Waldsolms	30	12	18	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	156	78	78	144	12	3
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	20	11	9	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	837	413	424	807	30	39
	06533001 Beselich	132	70	62	123	9	7
	06533002 Brechen	27	14	13	X	X	X
	06533003 Bad Camberg, Stadt	32	11	21	X	X	X
	06533004 Dornburg	42	19	23	X	X	X
	06533005 Elbtal	14	5	9	X	X	X
	06533006 Elz	31	22	9	28	3	X
	06533007 Hadamar, Stadt	77	38	39	69	8	5
	06533008 Hünfelden	21	7	14	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	150	72	78	134	16	8
	06533010 Löhnberg	302	134	168	286	16	22
	06533011 Mengerskirchen, Marktflücken	239	98	141	X	X	16
	06533012 Merenberg, Marktflücken	263	133	130	254	9	20
	06533013 Runkel, Stadt	157	85	72	152	5	11
	06533014 Selters (Taunus)	38	18	20	X	X	X
	06533015 Villmar, Marktflücken	129	66	63	X	X	8
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	93	48	45	X	X	9
	06533017 Weilburg, Stadt	1.458	685	773	1.359	99	75
	06533018 Weilmünster, Marktflücken	236	112	124	225	11	22
	06533019 Weinbach	287	120	167	282	5	18
	06533 Limburg-Weilburg	3.728	1.757	1.971	3.537	191	226
	06534014 Marburg, Universitätsstadt	12	7	5	X	X	X
	06534 Übrige Gemeinden (Kreis)	29	19	10	X	X	X
	06534 Marburg-Biedenkopf	41	26	15	X	X	X
	06535 Vogelsbergkreis	19	14	5	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	4.793	2.303	2.490	4.563	230	267
	066 Reg.-Bez. Kassel	10	7	3	X	X	X
	06 Hessen	5.084	2.523	2.561	4.796	288	276
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	23	16	7	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	254	139	115	249	5	7
	07132 Altenkirchen (Westerwald)	10	7	3	X	X	X
	07141029 Diez, Stadt	29	18	11	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	48	23	25	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	77	41	36	73	4	X
	07143218 Elsoff (Westerwald)	11	4	7	X	X	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	133	71	62	X	X	4
	07143 Westerwaldkreis	144	75	69	X	X	6
	07 Rheinland-Pfalz	254	139	115	249	5	7
	09 Bayern	21	15	6	X	X	X
	160 Thüringen	13	10	3	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort		Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
			1	2	3	4	5	6
	16	Thüringen	13	10	3	X	X	X
	ZZ	Übrige (Bundes)Länder	46	35	11	40	6	X
	ZZ	BUNDESGBIET	5.472	2.761	2.711	5.173	299	287
	ZZ	INSGESAMT	5.475	2.763	2.712	5.173	302	287
	<b>ZZ</b>	<b>Darunter: EINPENDLER</b>	<b>4.017</b>	<b>2.078</b>	<b>1.939</b>	<b>3.814</b>	<b>203</b>	<b>212</b>
	ZZ	davon: aus den ABL	3.981	2.049	1.932	3.782	199	210
	ZZ	davon: aus den NBL	33	27	6	X	X	X
06533018	<b>Weilmünster, Marktflecken</b>							
	06434004	Grävenwiesbach	31	11	20	X	X	3
	06434011	Usingen, Stadt	16	12	4	X	X	X
	06434013	Weilrod	25	15	10	X	X	X
	06434	Übrige Gemeinden (Kreis)	17	7	10	X	X	X
	06434	Hochtaunuskreis	89	45	44	86	3	5
	06440	Wetteraukreis	28	17	11	X	X	X
	064	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	33	15	18	30	3	X
	064	Reg.-Bez. Darmstadt	150	77	73	144	6	6
	06531005	Gießen, Universitätsstadt	13	9	4	X	X	X
	06531	Übrige Gemeinden (Kreis)	35	26	9	X	X	X
	06531	Gießen	48	35	13	45	3	X
	06532003	Braunfels, Stadt	84	42	42	81	3	4
	06532008	Ehringshausen	14	6	8	X	X	X
	06532014	Hüttenberg	11	5	6	X	X	X
	06532016	Leun, Stadt	26	19	7	X	X	X
	06532018	Schöffengrund	25	15	10	X	X	X
	06532021	Solms, Stadt	35	25	10	X	X	X
	06532022	Waldsolms	33	23	10	30	3	X
	06532023	Wetzlar, Stadt	47	32	15	43	4	X
	06532	Übrige Gemeinden (Kreis)	42	21	21	38	4	14
	06532	Lahn-Dill-Kreis	317	188	129	302	15	23
	06533001	Beselich	18	9	9	X	X	3
	06533002	Brechen	13	8	5	X	X	X
	06533009	Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	32	19	13	X	X	X
	06533010	Löhnberg	37	16	21	X	X	X
	06533011	Mengerskirchen, Marktflecken	35	22	13	X	X	X
	06533012	Merenberg, Marktflecken	25	11	14	X	X	X
	06533013	Runkel, Stadt	26	14	12	X	X	4
	06533014	Selters (Taunus)	32	13	19	X	X	3
	06533015	Villmar, Marktflecken	45	28	17	X	X	5
	06533016	Waldbrunn (Westerwald)	13	9	4	X	X	X
	06533017	Weilburg, Stadt	188	92	96	177	11	17
	06533018	Weilmünster, Marktflecken	976	463	513	912	64	39
	06533019	Weinbach	193	94	99	181	12	14
	06533	Übrige Gemeinden (Kreis)	40	21	19	X	X	3
	06533	Limburg-Weilburg	1.673	819	854	1.577	96	96
	065	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	10	X	X	X	X	X
	065	Reg.-Bez. Gießen	2.048	1.051	997	1.934	114	121
	06	Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	06	Hessen	2.200	1.130	1.070	2.080	120	127
	070	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	5	X	X	X	X	X
	070	Rheinland-Pfalz	53	29	24	X	X	3
	07141029	Diez, Stadt	14	8	6	X	X	X
	07141	Übrige Gemeinden (Kreis)	14	7	7	X	X	X
	07141	Rhein-Lahn-Kreis	28	15	13	X	X	X
	07143	Westerwaldkreis	20	10	10	X	X	X
	07	Rheinland-Pfalz	53	29	24	X	X	3
	ZZ	Übrige (Bundes)Länder	35	23	12	X	X	4
	ZZ	BUNDESGBIET	2.287	1.181	1.106	2.164	123	134
	ZZ	INSGESAMT	2.288	1.182	1.106	2.165	123	134
	<b>ZZ</b>	<b>Darunter: EINPENDLER</b>	<b>1.312</b>	<b>719</b>	<b>593</b>	<b>1.253</b>	<b>59</b>	<b>95</b>

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
06533019 Weinbach	ZZ davon: aus den ABL	1.297	707	590	1.238	59	94
	ZZ davon: aus den NBL	14	11	3	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	23	15	8	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	27	21	6	X	X	X
	06533010 Löhnberg	13	9	4	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	15	10	5	X	X	X
	06533015 Villmar, Marktflecken	20	10	10	X	X	X
	06533017 Weilburg, Stadt	37	26	11	X	X	X
	06533018 Weilmünster, Marktflecken	24	20	4	21	3	3
	06533019 Weinbach	140	80	60	X	X	8
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	34	30	4	31	3	X
	06533 Limburg-Weilburg	283	185	98	274	9	15
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	6	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	316	210	106	306	10	16
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	06 Hessen	341	227	114	330	11	18
	ZZ Übrige (Bundes)Länder	18	13	5	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	358	239	119	347	11	19
	ZZ INSGESAMT	359	240	119	347	12	19
	<b>ZZ Darunter: EINPENDLER</b>	<b>219</b>	<b>160</b>	<b>59</b>	<b>209</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
	ZZ davon: aus den ABL	216	158	58	207	9	11
	ZZ davon: aus den NBL	X	X	X	X	X	X

Erstellungsdatum: Februar 2012, Zentraler Statistik-Service

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

<sup>1)</sup> Bis zum Ablauf von drei Jahren nach Auswertungsstichtag bzw. -zeitraum haben Ergebnisse aus der Beschäftigungsstatistik den Status "vorläufig".  
Zitierhinweis: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
06533001 <b>Beselich</b>							
	05 Nordrhein-Westfalen	22	14	8	X	X	X
	6412000 Frankfurt am Main, Stadt	200	147	53	191	9	9
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	200	147	53	191	9	9
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	56	30	26	X	X	3
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	56	30	26	X	X	3
	06433 Groß-Gerau	16	9	7	13	3	X
	06434 Hochtaunuskreis	15	11	4	X	X	X
	06436003 Eschborn, Stadt	10	6	4	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	25	16	9	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	35	22	13	X	X	X
	06438 Offenbach	12	X	X	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	18	8	10	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	15	9	6	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	33	17	16	30	3	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	25	19	6	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	392	266	126	372	20	17
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	13	6	7	X	X	X
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	6	X	X	X	X	X
	06531 Gießen	19	10	9	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	37	24	13	34	3	4
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	41	24	17	38	3	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	78	48	30	72	6	5
	06533001 Beselich	197	102	95	170	27	8
	06533003 Bad Camberg, Stadt	24	12	12	X	X	X
	06533004 Dornburg	22	14	8	18	4	X
	06533006 Elz	33	20	13	29	4	X
	06533007 Hadamar, Stadt	56	25	31	X	X	3
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	518	253	265	492	26	35
	06533010 Löhnberg	13	9	4	X	X	X
	06533011 Mengerskirchen, Marktflücken	26	21	5	23	3	3
	06533012 Merenberg, Marktflücken	24	19	5	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	61	38	23	X	X	4
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	21	11	10	X	X	X
	06533017 Weilburg, Stadt	132	70	62	123	9	7
	06533018 Weilmünster, Marktflücken	18	9	9	X	X	3
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	22	10	12	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	1.167	613	554	1.085	82	66
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	3	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.267	673	594	1.178	89	73
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	4	X	X	X	X	X
	06 Hessen	1.663	941	722	1.554	109	90
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	23	17	6	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	153	102	51	141	12	4
	07141029 Diez, Stadt	35	20	15	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	23	16	7	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	58	36	22	55	3	X
	07143 Westerwaldkreis	60	41	19	54	6	X
	07315000 Mainz, Stadt	12	8	4	X	X	X
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	12	8	4	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	153	102	51	141	12	4
	08 Baden-Württemberg	15	X	X	12	3	X
	09 Bayern	22	17	5	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	14	8	6	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	1.889	1.095	794	1.763	126	95
	ZZ INSGESAMT	1.889	1.095	794	1.763	126	95
	<b>ZZ Darunter: AUSPENDLER</b>	<b>1.692</b>	<b>993</b>	<b>699</b>	<b>1.593</b>	<b>99</b>	<b>87</b>
	ZZ davon: in die ABL	1.686	991	695	1.588	98	87
	ZZ davon: in die NBL	6	X	X	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
<b>06533002 Brechen</b>							
	053 Reg.-Bez. Köln	11	7	4	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	17	X	X	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	28	22	6	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	565	408	157	550	15	23
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	565	408	157	550	15	23
	06413000 Offenbach am Main, Stadt	19	10	9	X	X	X
	06413 Offenbach am Main, Stadt	19	10	9	X	X	X
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	113	60	53	105	8	12
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	113	60	53	105	8	12
	06433012 Rüsselsheim, Stadt	22	X	X	X	X	X
	06433 Übrige Gemeinden (Kreis)	19	16	3	X	X	X
	06433 Groß-Gerau	41	37	4	X	X	X
	06434001 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	12	4	8	X	X	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	29	20	9	X	X	X
	06434 Hochtaunuskreis	41	24	17	X	X	X
	06436003 Eschborn, Stadt	13	X	X	X	X	X
	06436007 Hofheim am Taunus, Kreisstadt	22	12	10	X	X	X
	06436012 Sulzbach (Taunus)	25	19	6	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	36	24	12	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	96	67	29	X	X	X
	06438009 Neu-Isenburg, Stadt	13	10	3	X	X	X
	06438 Übrige Gemeinden (Kreis)	14	X	X	X	X	X
	06438 Offenbach	27	23	4	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	51	17	34	47	4	4
	06439015 Taunusstein, Stadt	16	9	7	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	31	16	15	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	98	42	56	93	5	5
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	17	X	X	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	1.017	686	331	983	34	43
	06531 Gießen	14	10	4	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	11	7	4	X	X	X
	06533002 Brechen	205	85	120	190	15	10
	06533003 Bad Camberg, Stadt	125	59	66	122	3	6
	06533006 Elz	21	14	7	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	22	9	13	X	X	X
	06533008 Hünfelden	44	22	22	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	406	173	233	391	15	25
	06533013 Runkel, Stadt	26	19	7	X	X	X
	06533014 Selters (Taunus)	39	14	25	X	X	3
	06533015 Villmar, Marktflecken	45	21	24	X	X	3
	06533017 Weilburg, Stadt	27	14	13	X	X	X
	06533018 Weilmünster, Marktflecken	13	8	5	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	25	14	11	X	X	3
	06533 Limburg-Weilburg	998	452	546	958	40	57
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	4	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.027	472	555	987	40	59
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	6	3	3	X	X	X
	06 Hessen	2.050	1.161	889	1.976	74	102
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	20	15	5	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	120	73	47	X	X	8
	07141029 Diez, Stadt	34	13	21	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	24	13	11	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	58	26	32	X	X	3
	07143 Westerwaldkreis	28	23	5	X	X	X
	07315000 Mainz, Stadt	14	9	5	X	X	X
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	14	9	5	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	120	73	47	X	X	8
	08 Baden-Württemberg	15	10	5	X	X	X
	09 Bayern	13	7	6	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
06533003 <b>Bad Camberg, Stadt</b>	ZZ Übrige Bundesländer	17	12	5	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	2.243	1.285	958	2.165	78	110
	ZZ INSGESAMT	2.243	1.285	958	2.165	78	110
	<b>ZZ Darunter: AUSPENDLER</b>	<b>2.038</b>	<b>1.200</b>	<b>838</b>	<b>1.975</b>	<b>63</b>	<b>100</b>
	ZZ davon: in die ABL	2.033	1.197	836	1.970	63	100
	ZZ davon: in die NBL	5	X	X	X	X	X
	02000000 Hamburg, Freie und Hansestadt	14	8	6	X	X	X
	02000 Hamburg, Freie und Hansestadt	14	8	6	X	X	X
	020 Hamburg	14	8	6	X	X	X
	02 Hamburg	14	8	6	X	X	X
	030 Niedersachsen	11	X	X	X	X	X
	03 Niedersachsen	11	X	X	X	X	X
	05111000 Düsseldorf, Stadt	12	7	5	X	X	X
	05111 Düsseldorf, Stadt	12	7	5	X	X	X
	051 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	15	11	4	X	X	X
	051 Reg.-Bez. Düsseldorf	27	18	9	X	X	X
	05314000 Bonn, Stadt	11	X	X	X	X	X
	05314 Bonn, Stadt	11	X	X	X	X	X
	05315000 Köln, Stadt	16	11	5	X	X	X
	05315 Köln, Stadt	16	11	5	X	X	X
	053 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	17	14	3	X	X	X
	053 Reg.-Bez. Köln	44	34	10	X	X	X
	059 Reg.-Bez. Arnsberg	14	9	5	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	8	X	X	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	93	68	25	X	X	X
	06411000 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	23	16	7	X	X	X
	06411 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	23	16	7	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	1.282	877	405	1.226	56	29
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	1.282	877	405	1.226	56	29
	06413000 Offenbach am Main, Stadt	31	19	12	X	X	X
06413 Offenbach am Main, Stadt	31	19	12	X	X	X	
06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	346	171	175	336	10	13	
06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	346	171	175	336	10	13	
06433007 Kelsterbach, Stadt	25	17	8	22	3	X	
06433008 Mörfelden-Walldorf, Stadt	10	X	X	X	X	X	
06433012 Rüsselsheim, Stadt	39	35	4	X	X	X	
06433 Übrige Gemeinden (Kreis)	21	15	6	X	X	X	
06433 Groß-Gerau	95	75	20	89	6	X	
06434001 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	54	30	24	X	X	X	
06434003 Glashütten	17	6	11	14	3	X	
06434005 Königstein im Taunus, Stadt	45	20	25	X	X	4	
06434006 Kronberg im Taunus, Stadt	24	15	9	X	X	X	
06434008 Oberursel (Taunus), Stadt	40	20	20	X	X	X	
06434009 Schmitten	13	9	4	X	X	3	
06434011 Usingen, Stadt	15	7	8	X	X	X	
06434013 Weilrod	19	5	14	X	X	X	
06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	16	11	5	X	X	X	
06434 Hochtaunuskreis	243	123	120	230	13	11	
06435014 Hanau, Brüder-Grimm-Stadt	13	8	5	X	X	X	
06435 Übrige Gemeinden (Kreis)	9	X	X	X	X	X	
06435 Main-Kinzig-Kreis	22	17	5	X	X	X	
06436001 Bad Soden am Taunus, Stadt	16	10	6	X	X	X	
06436002 Eppstein, Stadt	17	8	9	X	X	X	
06436003 Eschborn, Stadt	73	36	37	68	5	4	
06436004 Flörsheim am Main, Stadt	11	8	3	X	X	X	
06436005 Hattersheim am Main, Stadt	13	5	8	X	X	X	
06436007 Hofheim am Taunus, Kreisstadt	78	48	30	X	X	X	
06436008 Kelkheim (Taunus), Stadt	23	13	10	X	X	X	

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06436009 Kriftel	10	X	X	X	X	X
	06436011 Schwalbach am Taunus, Stadt	28	20	8	X	X	X
	06436012 Sulzbach (Taunus)	57	40	17	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	11	7	4	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	337	204	133	322	15	7
	06438002 Dreieich, Stadt	12	9	3	X	X	X
	06438006 Langen (Hessen), Stadt	15	9	6	X	X	X
	06438009 Neu-Isenburg, Stadt	16	8	8	X	X	X
	06438 Übrige Gemeinden (Kreis)	14	X	X	X	X	X
	06438 Offenbach	57	38	19	X	X	X
	06439007 Hünstetten	27	20	7	24	3	X
	06439008 Idstein, Stadt	294	118	176	272	22	18
	06439011 Niedernhausen	21	9	12	18	3	X
	06439015 Taunusstein, Stadt	56	30	26	53	3	3
	06439016 Waldems	31	13	18	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	29	16	13	26	3	3
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	458	206	252	423	35	25
	06440 Wetteraukreis	28	14	14	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	8	5	3	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	2.930	1.765	1.165	2.787	143	90
	06531 Gießen	10	7	3	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	16	12	4	12	4	6
	06533002 Brechen	26	14	12	21	5	X
	06533003 Bad Camberg, Stadt	1.066	420	646	961	105	58
	06533006 Elz	18	11	7	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	17	9	8	X	X	X
	06533008 Hünfelden	26	15	11	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	313	165	148	302	11	26
	06533013 Runkel, Stadt	24	17	7	X	X	X
	06533014 Selters (Taunus)	59	31	28	55	4	4
	06533015 Villmar, Marktflecken	11	X	X	X	X	X
	06533017 Weilburg, Stadt	32	11	21	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	19	14	5	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	1.611	716	895	1.482	129	97
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	X	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.638	736	902	1.503	135	103
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	8	X	X	X	X	X
	06 Hessen	4.576	2.507	2.069	4.297	279	193
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	32	25	7	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	196	122	74	184	12	10
	07141029 Diez, Stadt	33	16	17	X	X	5
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	23	15	8	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	56	31	25	X	X	6
	07143 Westerwaldkreis	30	20	10	27	3	X
	07315000 Mainz, Stadt	66	38	28	62	4	3
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	66	38	28	62	4	3
	07339 Mainz-Bingen	12	8	4	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	196	122	74	184	12	10
	081 Reg.-Bez. Stuttgart	27	19	8	X	X	X
	082 Reg.-Bez. Karlsruhe	17	11	6	X	X	X
	08 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	6	X	X	X	X	X
	08 Baden-Württemberg	50	36	14	X	X	X
	09162000 München, Landeshauptstadt	11	7	4	X	X	X
	09162 München, Landeshauptstadt	11	7	4	X	X	X
	091 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	12	X	X	X	X	X
	091 Oberbayern	23	17	6	X	X	X
	09 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	23	X	X	X	X	X
	09 Bayern	46	38	8	X	X	X
	11000000 Berlin, Stadt	10	7	3	7	3	X
	11000 Berlin, Stadt	10	7	3	7	3	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort		Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
			1	2	3	4	5	6
	110	Berlin	10	7	3	7	3	X
	11	Berlin	10	7	3	7	3	X
	ZZ	Übrige Bundesländer	21	17	4	18	3	X
	ZZ	BUNDESGBIET	5.017	2.812	2.205	4.715	302	206
	ZZ	INSGESAMT	5.017	2.812	2.205	4.715	302	206
	<b>ZZ</b>	<b>Darunter: AUSEPENDLER</b>	<b>3.951</b>	<b>2.392</b>	<b>1.559</b>	<b>3.754</b>	<b>197</b>	<b>148</b>
	ZZ	davon: in die ABL	3.926	2.374	1.552	3.734	192	148
	ZZ	davon: in die NBL	25	18	7	20	5	X
<b>06533004 Dornburg</b>								
	051	Reg.-Bez. Düsseldorf	15	X	X	X	X	X
	053	Reg.-Bez. Köln	15	X	X	X	X	X
	059	Reg.-Bez. Arnberg	13	9	4	X	X	X
	05	Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	5	X	X	X	X	X
	05	Nordrhein-Westfalen	48	36	12	X	X	X
	06411000	Darmstadt, Wissenschaftsstadt	14	X	X	X	X	X
	06411	Darmstadt, Wissenschaftsstadt	14	X	X	X	X	X
	06412000	Frankfurt am Main, Stadt	204	161	43	X	X	6
	06412	Frankfurt am Main, Stadt	204	161	43	X	X	6
	06414000	Wiesbaden, Landeshauptstadt	78	41	37	75	3	X
	06414	Wiesbaden, Landeshauptstadt	78	41	37	75	3	X
	06433	Groß-Gerau	19	13	6	16	3	X
	06434	Hochtaunuskreis	17	10	7	X	X	X
	06436	Main-Taunus-Kreis	36	26	10	X	X	X
	06438	Offenbach	13	X	X	X	X	X
	06439	Rheingau-Taunus-Kreis	24	14	10	X	X	X
	064	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	17	X	X	X	X	X
	064	Reg.-Bez. Darmstadt	422	305	117	410	12	13
	06531	Gießen	11	7	4	X	X	X
	06532023	Wetzlar, Stadt	23	17	6	X	X	7
	06532	Übrige Gemeinden (Kreis)	31	22	9	X	X	X
	06532	Lahn-Dill-Kreis	54	39	15	51	3	7
	06533001	Beselich	21	7	14	X	X	X
	06533003	Bad Camberg, Stadt	31	16	15	X	X	X
	06533004	Dornburg	589	294	295	542	47	36
	06533005	Elbtal	14	8	6	X	X	X
	06533006	Elz	83	49	34	76	7	7
	06533007	Hadamar, Stadt	161	68	93	157	4	12
	06533009	Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	623	302	321	589	34	38
	06533011	Mengerskirchen, Marktflecken	14	11	3	X	X	3
	06533012	Merenberg, Marktflecken	10	4	6	X	X	X
	06533013	Runkel, Stadt	30	16	14	X	X	X
	06533016	Waldbrunn (Westerwald)	31	16	15	28	3	4
	06533017	Weilburg, Stadt	42	19	23	X	X	X
	06533	Übrige Gemeinden (Kreis)	30	18	12	X	X	X
	06533	Limburg-Weilburg	1.679	828	851	1.573	106	107
	065	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	4	X	X	X	X	X
	065	Reg.-Bez. Gießen	1.748	875	873	1.639	109	116
	06	Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	4	X	X	X	X	X
	06	Hessen	2.174	1.181	993	2.053	121	129
	070	Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	21	12	9	X	X	X
	070	Rheinland-Pfalz	518	327	191	483	35	29
	07111000	Koblenz, Stadt	22	15	7	X	X	X
	07111	Koblenz, kreisfreie Stadt	22	15	7	X	X	X
	07137	Mayen-Koblenz	11	7	4	X	X	X
	07138	Neuwied	18	13	5	X	X	X
	07141029	Diez, Stadt	85	55	30	78	7	4
	07141	Übrige Gemeinden (Kreis)	29	21	8	21	8	X
	07141	Rhein-Lahn-Kreis	114	76	38	99	15	5
	07143048	Montabaur, Stadt	40	22	18	37	3	X
	07143206	Bad Marienberg (Westerwald)	14	7	7	X	X	X



# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	07143286 Rennerod, Stadt	22	14	8	X	X	X
	07143308 Westerburg, Stadt	67	41	26	X	X	4
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	172	110	62	161	11	11
	07143 Westerwaldkreis	315	194	121	299	16	19
	07315000 Mainz, Stadt	17	10	7	X	X	X
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	17	10	7	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	518	327	191	483	35	29
	081 Reg.-Bez. Stuttgart	10	X	X	X	X	X
	082 Reg.-Bez. Karlsruhe	11	X	X	X	X	X
	08 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	08 Baden-Württemberg	23	19	4	X	X	X
	09 Bayern	18	X	X	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	18	15	3	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	2.799	1.594	1.205	2.637	162	160
	ZZ INSGESAMT	2.799	1.594	1.205	2.637	162	160
	<b>ZZ Darunter: AUSPENDLER</b>	<b>2.210</b>	<b>1.300</b>	<b>910</b>	<b>2.095</b>	<b>115</b>	<b>124</b>
	ZZ davon: in die ABL	2.205	1.298	907	2.092	113	124
	ZZ davon: in die NBL	5	X	X	X	X	X
<b>06533005 Elbtal</b>							
	053 Reg.-Bez. Köln	11	7	4	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	9	X	X	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	20	14	6	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	60	45	15	X	X	X
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	60	45	15	X	X	X
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	22	10	12	X	X	X
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	22	10	12	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	10	5	5	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	10	6	4	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	12	8	4	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	22	14	8	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	22	19	3	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	136	93	43	130	6	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	15	8	7	X	X	X
	06533003 Bad Camberg, Stadt	10	5	5	X	X	X
	06533004 Dornburg	34	20	14	X	X	X
	06533005 Elbtal	57	28	29	53	4	X
	06533006 Elz	37	18	19	33	4	X
	06533007 Hadamar, Stadt	42	12	30	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	203	101	102	199	4	12
	06533012 Merenberg, Marktflecken	10	3	7	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	13	7	6	X	X	X
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	14	6	8	X	X	X
	06533017 Weilburg, Stadt	14	5	9	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	19	7	12	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	453	212	241	439	14	20
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	9	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	477	227	250	463	14	20
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	06 Hessen	614	320	294	594	20	22
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	18	14	4	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	115	78	37	108	7	10
	07141029 Diez, Stadt	22	15	7	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	12	7	5	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	34	22	12	31	3	4
	07143308 Westerburg, Stadt	16	12	4	X	X	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	47	30	17	X	X	6
	07143 Westerwaldkreis	63	42	21	X	X	6
	07 Rheinland-Pfalz	115	78	37	108	7	10
	ZZ Übrige Bundesländer	18	X	X	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	767	428	339	738	29	32

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
 Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	ZZ INSGESAMT	767	428	339	738	29	32
	<b>ZZ Darunter: AUSEPENDLER</b>	<b>710</b>	<b>400</b>	<b>310</b>	<b>685</b>	<b>25</b>	<b>31</b>
	ZZ davon: in die ABL	708	398	310	683	25	31
	ZZ davon: in die NBL	X	X	X	X	X	X
<b>06533006 Elz</b>							
	051 Reg.-Bez. Düsseldorf	10	X	X	X	X	X
	053 Reg.-Bez. Köln	31	18	13	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	7	X	X	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	48	33	15	X	X	X
	06411000 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	10	X	X	X	X	X
	06411 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	10	X	X	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	236	167	69	229	7	6
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	236	167	69	229	7	6
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	91	52	39	82	9	6
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	91	52	39	82	9	6
	06433012 Rüsselsheim, Stadt	13	X	X	X	X	X
	06433 Übrige Gemeinden (Kreis)	15	10	5	X	X	X
	06433 Groß-Gerau	28	23	5	25	3	X
	06434 Hochtaunuskreis	22	17	5	X	X	X
	06436003 Eschborn, Stadt	10	7	3	X	X	X
	06436007 Hofheim am Taunus, Kreisstadt	10	6	4	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	16	10	6	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	36	23	13	X	X	X
	06438 Offenbach	22	16	6	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	32	18	14	28	4	X
	06439015 Taunusstein, Stadt	10	5	5	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	15	8	7	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	57	31	26	53	4	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	14	9	5	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	516	348	168	493	23	19
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	19	11	8	16	3	X
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	X	X	X	X	X	X
	06531 Gießen	21	13	8	18	3	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	13	9	4	X	X	4
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	12	8	4	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	25	17	8	X	X	4
	06533001 Beselich	17	8	9	X	X	X
	06533002 Brechen	14	10	4	X	X	X
	06533003 Bad Camberg, Stadt	39	20	19	36	3	3
	06533004 Dornburg	13	9	4	X	X	X
	06533006 Elz	403	199	204	344	59	15
	06533007 Hadamar, Stadt	102	34	68	97	5	4
	06533008 Hünfelden	11	7	4	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	797	390	407	722	75	43
	06533013 Runkel, Stadt	24	17	7	X	X	X
	06533017 Weilburg, Stadt	31	22	9	28	3	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	42	22	20	38	4	4
	06533 Limburg-Weilburg	1.493	738	755	1.338	155	72
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	4	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.543	771	772	1.383	160	76
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	6	X	X	X	X	X
	06 Hessen	2.065	1.121	944	1.882	183	95
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	31	26	5	24	7	X
	070 Rheinland-Pfalz	326	203	123	286	40	19
	07111000 Koblenz, Stadt	24	16	8	X	X	X
	07111 Koblenz, kreisfreie Stadt	24	16	8	X	X	X
	07141002 Altdiez	10	6	4	X	X	X
	07141029 Diez, Stadt	79	49	30	67	12	7
	07141061 Holzheim	13	X	X	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	44	27	17	37	7	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	146	84	62	126	20	8
	07143048 Montabaur, Stadt	20	10	10	17	3	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	90	59	31	80	10	6
	07143 Westerwaldkreis	110	69	41	97	13	7
	07315000 Mainz, Stadt	15	8	7	X	X	X
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	15	8	7	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	326	203	123	286	40	19
	081 Reg.-Bez. Stuttgart	10	X	X	X	X	X
	08 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	15	12	3	X	X	X
	08 Baden-Württemberg	25	22	3	X	X	X
	091 Oberbayern	11	8	3	X	X	X
	09 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	10	X	X	X	X	X
	09 Bayern	21	16	5	18	3	X
	ZZ Übrige Bundesländer	22	16	6	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	2.507	1.411	1.096	2.279	228	116
	ZZ INSGESAMT	2.507	1.411	1.096	2.279	228	116
	<b>ZZ Darunter: AUSDENDLER</b>	<b>2.104</b>	<b>1.212</b>	<b>892</b>	<b>1.935</b>	<b>169</b>	<b>101</b>
	ZZ davon: in die ABL	2.099	1.209	890	1.930	169	101
	ZZ davon: in die NBL	5	X	X	X	X	X
<b>6533007 Hadamar, Stadt</b>							
	030 Niedersachsen	10	X	X	X	X	X
	03 Niedersachsen	10	X	X	X	X	X
	05111000 Düsseldorf, Stadt	10	7	3	X	X	X
	05111 Düsseldorf, Stadt	10	7	3	X	X	X
	051 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	13	9	4	X	X	X
	051 Reg.-Bez. Düsseldorf	23	16	7	X	X	X
	05315000 Köln, Stadt	13	10	3	X	X	X
	05315 Köln, Stadt	13	10	3	X	X	X
	053 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	26	20	6	21	5	X
	053 Reg.-Bez. Köln	39	30	9	33	6	X
	059 Reg.-Bez. Arnsberg	14	8	6	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	78	55	23	70	8	X
	06411000 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	10	7	3	X	X	X
	06411 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	10	7	3	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	324	245	79	307	17	7
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	324	245	79	307	17	7
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	117	58	59	113	4	5
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	117	58	59	113	4	5
	06433012 Rüsselsheim, Stadt	12	X	X	X	X	X
	06433 Übrige Gemeinden (Kreis)	13	X	X	10	3	X
	06433 Groß-Gerau	25	X	X	22	3	X
	06434 Hochtaunuskreis	34	17	17	X	X	X
	06436003 Eschborn, Stadt	11	7	4	X	X	X
	06436007 Hofheim am Taunus, Kreisstadt	17	14	3	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	30	20	10	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	58	41	17	X	X	X
	06438 Offenbach	17	X	X	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	36	20	16	X	X	X
	06439015 Taunusstein, Stadt	26	18	8	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	23	11	12	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	85	49	36	X	X	3
	06440 Wetteraukreis	16	X	X	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	20	15	5	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	706	487	219	673	33	19
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	25	11	14	X	X	X
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	6	X	X	X	X	X
	06531 Gießen	31	15	16	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	31	19	12	X	X	10

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	28	22	6	24	4	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	59	41	18	55	4	11
	06533001 Beselich	53	24	29	48	5	6
	06533002 Brechen	18	14	4	X	X	X
	06533003 Bad Camberg, Stadt	49	32	17	46	3	X
	06533004 Dornburg	82	45	37	75	7	9
	06533005 Elbtal	18	7	11	X	X	X
	06533006 Elz	147	74	73	137	10	4
	06533007 Hadamar, Stadt	707	317	390	634	73	28
	06533008 Hünfelden	14	5	9	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	1.134	576	558	1.059	75	73
	06533011 Mengerskirchen, Marktflücken	21	15	6	X	X	X
	06533012 Merenberg, Marktflücken	11	8	3	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	60	39	21	54	6	X
	06533014 Selters (Taunus)	12	4	8	X	X	X
	06533015 Villmar, Marktflücken	16	8	8	X	X	X
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	34	20	14	X	X	3
	06533017 Weilburg, Stadt	77	38	39	69	8	5
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	16	10	6	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	2.469	1.236	1.233	2.275	194	139
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	5	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	2.564	1.296	1.268	2.365	199	151
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	8	5	3	X	X	X
	06 Hessen	3.278	1.788	1.490	3.046	232	171
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	25	15	10	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	455	284	171	423	32	18
	07111000 Koblenz, Stadt	20	10	10	X	X	X
	07111 Koblenz, kreisfreie Stadt	20	10	10	X	X	X
	07137 Mayen-Koblenz	15	12	3	X	X	X
	07138 Neuwied	11	X	X	X	X	X
	07141029 Diez, Stadt	116	62	54	106	10	4
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	60	36	24	54	6	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	176	98	78	160	16	4
	07143037 Hundsangen	20	13	7	X	X	3
	07143048 Montabaur, Stadt	28	18	10	X	X	3
	07143081 Wirges, Stadt	12	9	3	X	X	X
	07143308 Westerburg, Stadt	17	9	8	X	X	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	105	79	26	93	12	4
	07143 Westerwaldkreis	182	128	54	167	15	10
	07315000 Mainz, Stadt	26	11	15	X	X	3
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	26	11	15	X	X	3
	07 Rheinland-Pfalz	455	284	171	423	32	18
	081 Reg.-Bez. Stuttgart	17	14	3	X	X	X
	082 Reg.-Bez. Karlsruhe	10	5	5	7	3	X
	08 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	4	X	X	X	X	X
	08 Baden-Württemberg	31	20	11	26	5	X
	091 Oberbayern	13	X	X	X	X	X
	09 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	14	X	X	X	X	X
	09 Bayern	27	23	4	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	20	X	X	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	3.899	2.197	1.702	3.620	279	195
	ZZ INSGESAMT	3.899	2.197	1.702	3.620	279	195
	<b>ZZ Darunter: AUSEPENDLER</b>	<b>3.192</b>	<b>1.880</b>	<b>1.312</b>	<b>2.986</b>	<b>206</b>	<b>167</b>
	ZZ davon: in die ABL	3.183	1.873	1.310	2.977	206	167
	ZZ davon: in die NBL	9	X	X	X	X	X
06533008 Hünfelden							
	05111000 Düsseldorf, Stadt	10	7	3	X	X	X
	05111 Düsseldorf, Stadt	10	7	3	X	X	X
	051 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	4	X	X	X	X	X
	051 Reg.-Bez. Düsseldorf	14	11	3	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	05315000 Köln, Stadt	12	9	3	X	X	X
	05315 Köln, Stadt	12	9	3	X	X	X
	053 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	19	10	9	X	X	X
	053 Reg.-Bez. Köln	31	19	12	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	14	X	X	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	59	42	17	X	X	X
	06411000 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	16	X	X	X	X	X
	06411 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	16	X	X	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	585	414	171	574	11	18
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	585	414	171	574	11	18
	06413000 Offenbach am Main, Stadt	20	13	7	X	X	X
	06413 Offenbach am Main, Stadt	20	13	7	X	X	X
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	449	215	234	441	8	25
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	449	215	234	441	8	25
	06433012 Rüsselsheim, Stadt	28	25	3	X	X	X
	06433 Übrige Gemeinden (Kreis)	24	18	6	X	X	X
	06433 Groß-Gerau	52	43	9	X	X	X
	06434001 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	13	5	8	X	X	X
	06434005 Königstein im Taunus, Stadt	15	9	6	X	X	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	32	16	16	X	X	X
	06434 Hochtaunuskreis	60	30	30	X	X	X
	06435 Main-Kinzig-Kreis	11	7	4	X	X	X
	06436002 Eppstein, Stadt	13	9	4	X	X	X
	06436003 Eschborn, Stadt	31	21	10	X	X	X
	06436005 Hattersheim am Main, Stadt	10	6	4	X	X	X
	06436007 Hofheim am Taunus, Kreisstadt	28	17	11	X	X	X
	06436012 Sulzbach (Taunus)	20	17	3	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	28	20	8	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	130	90	40	X	X	3
	06438009 Neu-Isenburg, Stadt	11	8	3	X	X	X
	06438 Übrige Gemeinden (Kreis)	16	X	X	X	X	X
	06438 Offenbach	27	23	4	X	X	X
	06439001 Aarbergen	14	7	7	X	X	3
	06439007 Hünstetten	47	20	27	X	X	8
	06439008 Idstein, Stadt	113	50	63	110	3	5
	06439011 Niedernhausen	12	8	4	X	X	X
	06439015 Taunusstein, Stadt	82	46	36	X	X	5
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	30	12	18	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	298	143	155	290	8	22
	06440 Wetteraukreis	11	6	5	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	6	X	X	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	1.665	1.004	661	1.632	33	73
	06531 Gießen	12	X	X	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	18	9	9	X	X	4
	06533002 Brechen	31	12	19	X	X	3
	06533003 Bad Camberg, Stadt	163	67	96	159	4	7
	06533006 Elz	30	19	11	X	X	4
	06533007 Hadamar, Stadt	13	9	4	X	X	X
	06533008 Hünfelden	393	166	227	379	14	29
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	517	242	275	505	12	29
	06533013 Runkel, Stadt	28	20	8	X	X	X
	06533014 Selters (Taunus)	24	9	15	X	X	X
	06533017 Weilburg, Stadt	21	7	14	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	41	22	19	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	1.261	573	688	1.225	36	79
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	5	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.296	595	701	1.260	36	84
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	8	4	4	X	X	X
	06 Hessen	2.969	1.603	1.366	2.900	69	157
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	31	21	10	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	070 Rheinland-Pfalz	288	174	114	283	5	19
	07111000 Koblenz, Stadt	12	8	4	X	X	X
	07111 Koblenz, kreisfreie Stadt	12	8	4	X	X	X
	07141029 Diez, Stadt	60	32	28	X	X	6
	07141051 Hahnstätten	33	18	15	X	X	4
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	56	33	23	X	X	5
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	149	83	66	X	X	15
	07143048 Montabaur, Stadt	12	5	7	X	X	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	31	21	10	X	X	X
	07143 Westerwaldkreis	43	26	17	X	X	X
	07315000 Mainz, Stadt	53	36	17	X	X	X
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	53	36	17	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	288	174	114	283	5	19
	082 Reg.-Bez. Karlsruhe	13	10	3	X	X	X
	08 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	16	X	X	X	X	X
	08 Baden-Württemberg	29	25	4	X	X	X
	091 Oberbayern	12	9	3	X	X	X
	09 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	13	X	X	X	X	X
	09 Bayern	25	22	3	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	27	21	6	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	3.397	1.887	1.510	3.322	75	179
	ZZ INSGESAMT	3.397	1.887	1.510	3.322	75	179
	<b>ZZ Darunter: AUSEPENDLER</b>	<b>3.004</b>	<b>1.721</b>	<b>1.283</b>	<b>2.943</b>	<b>61</b>	<b>150</b>
	ZZ davon: in die ABL	2.993	1.714	1.279	2.932	61	150
	ZZ davon: in die NBL	11	7	4	X	X	X
<b>06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt</b>							
	02000000 Hamburg, Freie und Hansestadt	16	11	5	X	X	X
	02000 Hamburg, Freie und Hansestadt	16	11	5	X	X	X
	020 Hamburg	16	11	5	X	X	X
	02 Hamburg	16	11	5	X	X	X
	030 Niedersachsen	29	26	3	X	X	X
	03 Niedersachsen	29	26	3	X	X	X
	05111000 Düsseldorf, Stadt	23	13	10	X	X	X
	05111 Düsseldorf, Stadt	23	13	10	X	X	X
	05113000 Essen, Stadt	12	6	6	X	X	X
	05113 Essen, Stadt	12	6	6	X	X	X
	051 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	29	20	9	X	X	X
	051 Reg.-Bez. Düsseldorf	64	39	25	60	4	X
	05314000 Bonn, Stadt	19	9	10	X	X	X
	05314 Bonn, Stadt	19	9	10	X	X	X
	05315000 Köln, Stadt	42	31	11	38	4	X
	05315 Köln, Stadt	42	31	11	38	4	X
	05382 Rhein-Sieg-Kreis	10	6	4	X	X	X
	053 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	20	11	9	X	X	X
	053 Reg.-Bez. Köln	91	57	34	85	6	X
	055 Reg.-Bez. Münster	15	12	3	X	X	X
	05970 Siegen-Wittgenstein	13	10	3	X	X	X
	059 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	24	17	7	X	X	X
	059 Reg.-Bez. Arnsberg	37	27	10	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	9	5	4	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	216	140	76	201	15	4
	06411000 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	43	30	13	37	6	X
	06411 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	43	30	13	37	6	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	1.212	818	394	1.147	65	41
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	1.212	818	394	1.147	65	41
	06413000 Offenbach am Main, Stadt	27	16	11	X	X	X
	06413 Offenbach am Main, Stadt	27	16	11	X	X	X
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	483	241	242	460	23	24
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	483	241	242	460	23	24

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06432019 Reinheim, Stadt	13	8	5	X	X	X
	06432 Übrige Gemeinden (Kreis)	18	X	X	X	X	X
	06432 Darmstadt-Dieburg	31	25	6	X	X	X
	06433007 Kelsterbach, Stadt	22	17	5	X	X	X
	06433008 Mörfelden-Walldorf, Stadt	14	11	3	X	X	X
	06433010 Raunheim, Stadt	13	9	4	X	X	X
	06433012 Rüsselsheim, Stadt	51	46	5	45	6	X
	06433 Übrige Gemeinden (Kreis)	17	X	X	X	X	X
	06433 Groß-Gerau	117	99	18	107	10	X
	06434001 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	29	20	9	X	X	X
	06434005 Königstein im Taunus, Stadt	14	7	7	X	X	X
	06434008 Oberursel (Taunus), Stadt	21	16	5	X	X	X
	06434011 Usingen, Stadt	12	9	3	X	X	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	30	24	6	X	X	X
	06434 Hochtaunuskreis	106	76	30	100	6	3
	06435014 Hanau, Brüder-Grimm-Stadt	11	8	3	X	X	X
	06435 Übrige Gemeinden (Kreis)	13	10	3	X	X	X
	06435 Main-Kinzig-Kreis	24	18	6	X	X	X
	06436001 Bad Soden am Taunus, Stadt	11	7	4	X	X	X
	06436003 Eschborn, Stadt	56	40	16	X	X	3
	06436005 Hattersheim am Main, Stadt	16	8	8	13	3	X
	06436007 Hofheim am Taunus, Kreisstadt	48	33	15	X	X	X
	06436008 Kelkheim (Taunus), Stadt	17	13	4	X	X	X
	06436009 Kriftel	10	X	X	X	X	X
	06436011 Schwalbach am Taunus, Stadt	12	X	X	X	X	X
	06436012 Sulzbach (Taunus)	19	12	7	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	17	9	8	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	206	140	66	195	11	4
	06438002 Dreieich, Stadt	14	9	5	X	X	X
	06438006 Langen (Hessen), Stadt	11	X	X	X	X	X
	06438009 Neu-Isenburg, Stadt	20	16	4	X	X	X
	06438 Übrige Gemeinden (Kreis)	19	X	X	X	X	X
	06438 Offenbach	64	52	12	X	X	3
	06439001 Aarbergen	25	12	13	X	X	3
	06439002 Bad Schwalbach, Kreisstadt	15	7	8	X	X	X
	06439007 Hünstetten	35	22	13	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	162	80	82	155	7	7
	06439011 Niedernhausen	12	4	8	X	X	X
	06439015 Taunusstein, Stadt	87	56	31	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	36	23	13	32	4	4
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	372	204	168	358	14	18
	06440 Wetteraukreis	27	20	7	24	3	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	3	X	X	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	2.715	1.741	974	2.572	143	96
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	44	17	27	41	3	5
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	13	9	4	9	4	X
	06531 Gießen	57	26	31	50	7	6
	06532007 Driedorf	14	X	X	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	89	54	35	78	11	21
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	46	31	15	37	9	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	149	87	62	127	22	22
	06533001 Beselich	69	41	28	62	7	3
	06533002 Brechen	108	67	41	90	18	4
	06533003 Bad Camberg, Stadt	221	109	112	210	11	5
	06533004 Dornburg	56	39	17	47	9	3
	06533006 Elz	270	165	105	227	43	14
	06533007 Hadamar, Stadt	293	106	187	258	35	11
	06533008 Hünfelden	71	32	39	66	5	4
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	4.408	2.089	2.319	3.860	548	232
	06533010 Löhnberg	26	23	3	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06533011 Mengerskirchen, Marktflecken	38	23	15	32	6	X
	06533012 Merenberg, Marktflecken	26	17	9	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	186	100	86	163	23	8
	06533014 Selters (Taunus)	36	18	18	32	4	8
	06533015 Villmar, Marktflecken	50	21	29	44	6	X
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	24	16	8	21	3	X
	06533017 Weilburg, Stadt	150	72	78	134	16	8
	06533018 Weilmünster, Marktflecken	32	19	13	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	11	6	5	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	6.075	2.963	3.112	5.336	739	310
	06534 Marburg-Biedenkopf	22	16	6	13	9	X
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	X	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	6.304	3.093	3.211	5.527	777	339
	06634022 Schwalmstadt, Stadt	10	X	X	X	X	X
	06634 Übrige Gemeinden (Kreis)	X	X	X	X	X	X
	06634 Schwalm-Eder-Kreis	12	X	X	X	X	X
	066 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	16	13	3	12	4	X
	066 Reg.-Bez. Kassel	28	14	14	23	5	X
	06 Hessen	9.047	4.848	4.199	8.122	925	437
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	49	34	15	44	5	X
	070 Rheinland-Pfalz	1.294	797	497	1.131	163	53
	07111000 Koblenz, Stadt	82	47	35	X	X	3
	07111 Koblenz, kreisfreie Stadt	82	47	35	X	X	3
	07132 Altenkirchen (Westerwald)	15	7	8	X	X	X
	07137 Mayen-Koblenz	20	17	3	17	3	X
	07138045 Neuwied, Stadt	23	13	10	X	X	X
	07138 Übrige Gemeinden (Kreis)	20	14	6	X	X	X
	07138 Neuwied	43	27	16	X	X	X
	07141002 Altdiez	26	15	11	X	X	X
	07141006 Bad Ems, Stadt	17	9	8	X	X	X
	07141029 Diez, Stadt	470	262	208	408	62	22
	07141049 Gückingen	26	23	3	5	21	X
	07141051 Hahnstätten	25	14	11	22	3	X
	07141059 Holzappel	12	5	7	X	X	X
	07141061 Holzheim	27	13	14	24	3	X
	07141068 Katzenelnbogen, Stadt	16	8	8	X	X	X
	07141091 Nassau, Stadt	13	6	7	9	4	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	84	63	21	72	12	7
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	716	418	298	607	109	33
	07143023 Görgeshausen	19	9	10	X	X	X
	07143037 Hundsangen	11	8	3	8	3	X
	07143048 Montabaur, Stadt	52	28	24	X	X	X
	07143051 Nentershausen	10	X	X	6	4	X
	07143062 Ransbach-Baumbach, Stadt	11	4	7	X	X	X
	07143081 Wirges, Stadt	10	4	6	7	3	X
	07143223 Gehlert	12	9	3	X	X	X
	07143308 Westerburg, Stadt	30	21	9	26	4	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	132	103	29	110	22	4
	07143 Westerwaldkreis	287	196	91	247	40	10
	07315000 Mainz, Stadt	82	51	31	X	X	3
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	82	51	31	X	X	3
	07 Rheinland-Pfalz	1.294	797	497	1.131	163	53
	08111000 Stuttgart, Landeshauptstadt	21	16	5	X	X	X
	08111 Stuttgart, Landeshauptstadt	21	16	5	X	X	X
	081 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	281	18	10	25	3	X
	081 Reg.-Bez. Stuttgart	49	34	15	44	5	X
	08222000 Mannheim, Universitätsstadt	15	9	6	X	X	X
	08222 Mannheim, Universitätsstadt	15	9	6	X	X	X
	082 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	19	13	6	X	X	X
	082 Reg.-Bez. Karlsruhe	34	22	12	X	X	X



# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	083 Reg.-Bez. Freiburg	10	6	4	X	X	X
	08 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	7	3	4	X	X	X
	08 Baden-Württemberg	100	65	35	93	7	X
	09162000 München, Landeshauptstadt	13	6	7	X	X	X
	09162 München, Landeshauptstadt	13	6	7	X	X	X
	091 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	13	9	4	X	X	X
	091 Oberbayern	26	15	11	23	3	X
	095 Mittelfranken	12	8	4	X	X	X
	096 Unterfranken	15	11	4	X	X	X
	09 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	20	12	8	17	3	X
	09 Bayern	73	46	27	65	8	3
	11000000 Berlin, Stadt	14	8	6	X	X	X
	11000 Berlin, Stadt	14	8	6	X	X	X
	110 Berlin	14	8	6	X	X	X
	11 Berlin	14	8	6	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	29	18	11	24	5	X
	ZZ BUNDESGBIET	10.818	5.959	4.859	9.691	1.127	499
	ZZ INSGESAMT	10.818	5.959	4.859	9.691	1.127	499
	<b>ZZ Darunter: AUSEPENDLER</b>	<b>6.410</b>	<b>3.870</b>	<b>2.540</b>	<b>5.831</b>	<b>579</b>	<b>267</b>
	ZZ davon: in die ABL	6.381	3.852	2.529	5.807	574	267
	ZZ davon: in die NBL	29	18	11	24	5	X
<b>06533010 Löhnberg</b>							
	05 Nordrhein-Westfalen	19	11	8	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	82	58	24	X	X	6
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	82	58	24	X	X	6
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	12	9	3	X	X	X
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	12	9	3	X	X	X
	06434001 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	10	6	4	X	X	X
	06434008 Oberursel (Taunus), Stadt	11	7	4	X	X	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	17	8	9	X	X	X
	06434 Hochtaunuskreis	38	21	17	X	X	X
	06440023 Rosbach v. d. Höhe, Stadt	13	9	4	X	X	X
	06440 Übrige Gemeinden (Kreis)	21	11	10	X	X	X
	06440 Wetteraukreis	34	20	14	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	29	21	8	X	X	4
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	195	129	66	192	3	11
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	39	18	21	X	X	3
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	19	15	4	X	X	X
	06531 Gießen	58	33	25	X	X	5
	06532001 Aßlar, Stadt	11	X	X	X	X	X
	06532003 Braunfels, Stadt	24	9	15	21	3	X
	06532008 Ehringshausen	14	9	5	X	X	X
	06532010 Greifenstein	13	8	5	X	X	X
	06532012 Herborn, Stadt	15	7	8	X	X	X
	06532016 Leun, Stadt	19	9	10	X	X	X
	06532021 Solms, Stadt	26	16	10	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	139	77	62	136	3	6
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	27	16	11	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	288	160	128	280	8	12
	06533007 Hadamar, Stadt	12	4	8	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	97	62	35	90	7	11
	06533010 Löhnberg	205	118	87	184	21	12
	06533011 Mengerskirchen, Marktflücken	27	17	10	X	X	X
	06533012 Merenberg, Marktflücken	24	16	8	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	14	9	5	X	X	X
	06533017 Weilburg, Stadt	302	134	168	286	16	22
	06533018 Weilmünster, Marktflücken	37	16	21	X	X	X
	06533019 Weinbach	13	9	4	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	39	27	12	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	770	412	358	719	51	51

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06534 Marburg-Biedenkopf	11	7	4	X	X	3
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.127	612	515	1.067	60	71
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X
	06 Hessen	1.324	743	581	1.261	63	82
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	16	13	3	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	47	37	10	X	X	4
	07143 Westerwaldkreis	31	24	7	X	X	4
	07 Rheinland-Pfalz	47	37	10	X	X	4
	08 Baden-Württemberg	10	X	X	X	X	X
	09 Bayern	10	X	X	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	7	4	3	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	1.417	813	604	1.352	65	87
	ZZ INSGESAMT	1.417	813	604	1.352	65	87
	<b>ZZ Darunter: AUSENDLER</b>	<b>1.212</b>	<b>695</b>	<b>517</b>	<b>1.168</b>	<b>44</b>	<b>75</b>
	ZZ davon: in die ABL	1.208	694	514	1.165	43	75
	ZZ davon: in die NBL	4	X	X	X	X	X
<b>06533011 Mengerskirchen, Marktflecken</b>							
	030 Niedersachsen	12	7	5	X	X	X
	03 Niedersachsen	12	7	5	X	X	X
	051 Reg.-Bez. Düsseldorf	12	X	X	X	X	X
	05970 Siegen-Wittgenstein	13	10	3	X	X	X
	059 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	X	X	X	X	X	X
	059 Reg.-Bez. Arnberg	15	11	4	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	11	6	5	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	38	28	10	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	78	55	23	X	X	X
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	78	55	23	X	X	X
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	22	11	11	X	X	X
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	22	11	11	X	X	X
	06434011 Usingen, Stadt	10	X	X	X	X	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	18	13	5	X	X	3
	06434 Hochtaunuskreis	28	22	6	X	X	4
	06436 Main-Taunus-Kreis	15	11	4	X	X	X
	06438 Offenbach	10	7	3	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	10	3	7	X	X	X
	06440 Wetteraukreis	13	10	3	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	12	9	3	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	188	128	60	X	X	7
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	22	6	16	X	X	3
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	9	6	3	X	X	X
	06531 Gießen	31	12	19	X	X	3
	06532001 Aßlar, Stadt	11	X	X	X	X	X
	06532003 Braunfels, Stadt	19	6	13	X	X	X
	06532006 Dillenburg, Stadt	17	10	7	X	X	X
	06532007 Driedorf	18	10	8	X	X	X
	06532008 Ehringshausen	11	8	3	X	X	X
	06532010 Greifenstein	33	20	13	X	X	X
	06532011 Haiger, Stadt	12	9	3	X	X	X
	06532012 Herborn, Stadt	25	20	5	21	4	X
	06532021 Solms, Stadt	14	7	7	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	94	58	36	X	X	4
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	26	15	11	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	280	173	107	268	12	12
	06533001 Beselich	28	13	15	X	X	X
	06533004 Dornburg	30	21	9	27	3	X
	06533006 Elz	16	8	8	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	27	7	20	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	246	131	115	235	11	20
	06533010 Löhnberg	57	43	14	54	3	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06533011 Mengerskirchen, Marktflücken	374	201	173	363	11	16
	06533012 Merenberg, Marktflücken	75	45	30	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	13	9	4	X	X	X
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	41	21	20	X	X	3
	06533017 Weilburg, Stadt	239	98	141	X	X	16
	06533018 Weilmünster, Marktflücken	35	22	13	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	27	17	10	22	5	X
	06533 Limburg-Weilburg	1.208	636	572	1.166	42	65
	06534 Marburg-Biedenkopf	11	5	6	X	X	X
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	X	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.531	826	705	1.477	54	80
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	4	X	X	X	X	X
	06 Hessen	1.723	956	767	1.667	56	87
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	24	19	5	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	163	116	47	157	6	7
	07141029 Diez, Stadt	21	11	10	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	5	X	X	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	26	15	11	X	X	X
	07143218 Elsoff (Westerwald)	10	6	4	X	X	X
	07143271 Neunkirchen	11	X	X	X	X	X
	07143286 Rennerod, Stadt	22	15	7	X	X	X
	07143308 Westerburg, Stadt	14	11	3	X	X	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	56	39	17	53	3	5
	07143 Westerwaldkreis	113	82	31	109	4	5
	07 Rheinland-Pfalz	163	116	47	157	6	7
	08 Baden-Württemberg	10	X	X	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	21	16	5	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	1.967	1.131	836	1.905	62	94
	ZZ INSGESAMT	1.967	1.131	836	1.905	62	94
	<b>ZZ Darunter: AUSEPENDLER</b>	<b>1.593</b>	<b>930</b>	<b>663</b>	<b>1.542</b>	<b>51</b>	<b>78</b>
	ZZ davon: in die ABL	1.587	926	661	1.536	51	78
	ZZ davon: in die NBL	6	X	X	X	X	X
<b>06533012 Merenberg, Marktflücken</b>							
	05 Nordrhein-Westfalen	14	10	4	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	53	39	14	X	X	X
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	53	39	14	X	X	X
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	10	6	4	X	X	X
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	10	6	4	X	X	X
	06434 Hochaunuskreis	22	16	6	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	13	9	4	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	12	9	3	X	X	X
	06440 Wetteraukreis	13	9	4	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	21	16	5	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	144	104	40	X	X	X
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	19	7	12	X	X	X
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	12	6	6	X	X	X
	06531 Gießen	31	13	18	X	X	X
	06532003 Braunsfels, Stadt	10	7	3	X	X	X
	06532010 Greifenstein	16	13	3	X	X	X
	06532012 Herborn, Stadt	11	X	X	X	X	X
	06532016 Leun, Stadt	12	5	7	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	67	43	24	X	X	7
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	45	33	12	41	4	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	161	110	51	154	7	10
	06533001 Beselich	19	8	11	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	28	13	15	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	143	84	59	138	5	3
	06533010 Löhnberg	41	29	12	X	X	X
	06533011 Mengerskirchen, Marktflücken	49	33	16	43	6	3

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06533012 Merenberg, Marktflücken	161	81	80	156	5	6
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	22	9	13	X	X	X
	06533017 Weilburg, Stadt	263	133	130	254	9	20
	06533018 Weilmünster, Marktflücken	25	11	14	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	43	29	14	40	3	X
	06533 Limburg-Weilburg	794	430	364	763	31	39
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	5	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	991	554	437	952	39	51
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	4	X	X	X	X	X
	06 Hessen	1.139	659	480	1.100	39	53
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	18	12	6	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	76	58	18	73	3	X
	07141029 Diez, Stadt	12	9	3	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	3	X	X	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	15	10	5	X	X	X
	07143 Westerwaldkreis	43	36	7	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	76	58	18	73	3	X
	09 Bayern	10	7	3	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	16	13	3	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	1.255	747	508	1.210	45	58
	ZZ INSGESAMT	1.255	747	508	1.210	45	58
	<b>ZZ Darunter: AUSPENDLER</b>	<b>1.094</b>	<b>666</b>	<b>428</b>	<b>1.054</b>	<b>40</b>	<b>52</b>
	ZZ davon: in die ABL	1.091	664	427	1.051	40	52
	ZZ davon: in die NBL	3	X	X	X	X	X
06533013 <b>Runkel, Stadt</b>							
	051 Reg.-Bez. Düsseldorf	16	X	X	X	X	X
	05315000 Köln, Stadt	11	4	7	X	X	X
	05315 Köln, Stadt	11	4	7	X	X	X
	053 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	16	X	X	X	X	X
	053 Reg.-Bez. Köln	27	19	8	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	17	14	3	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	60	47	13	X	X	X
	06411000 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	15	X	X	X	X	X
	06411 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	15	X	X	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	376	276	100	365	11	13
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	376	276	100	365	11	13
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	128	54	74	X	X	4
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	128	54	74	X	X	4
	06433012 Rüsselsheim, Stadt	16	12	4	X	X	X
	06433 Übrige Gemeinden (Kreis)	14	10	4	X	X	X
	06433 Groß-Gerau	30	22	8	X	X	X
	06434001 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	17	X	X	X	X	X
	06434008 Oberursel (Taunus), Stadt	10	6	4	X	X	X
	06434011 Usingen, Stadt	10	X	X	X	X	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	33	20	13	X	X	X
	06434 Hochtaunuskreis	70	50	20	X	X	X
	06436003 Eschborn, Stadt	11	6	5	X	X	X
	06436007 Hofheim am Taunus, Kreisstadt	18	13	5	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	32	25	7	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	61	44	17	X	X	X
	06438 Offenbach	15	12	3	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	41	28	13	X	X	X
	06439015 Taunusstein, Stadt	14	11	3	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	22	9	13	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	77	48	29	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	21	16	5	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	793	536	257	773	20	22
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	22	10	12	X	X	X
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	5	X	X	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06531 Gießen	27	15	12	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	49	29	20	X	X	14
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	36	27	9	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	85	56	29	X	X	16
	06533001 Beselich	56	36	20	X	X	X
	06533002 Brechen	49	22	27	X	X	4
	06533003 Bad Camberg, Stadt	70	40	30	67	3	X
	06533004 Dornburg	23	10	13	X	X	X
	06533006 Elz	57	34	23	54	3	4
	06533007 Hadamar, Stadt	83	35	48	80	3	3
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	825	404	421	778	47	53
	06533010 Löhnberg	16	11	5	X	X	X
	06533012 Merenberg, Marktflecken	11	X	X	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	425	208	217	399	26	26
	06533015 Villmar, Marktflecken	48	20	28	X	X	4
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	18	9	9	14	4	X
	06533017 Weilburg, Stadt	157	85	72	152	5	11
	06533018 Weilmünster, Marktflecken	26	14	12	X	X	4
	06533019 Weinbach	15	10	5	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	27	15	12	X	X	4
	06533 Limburg-Weilburg	1.906	962	944	1.809	97	119
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	4	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	2.022	1.037	985	1.923	99	135
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	8	3	5	X	X	X
	06 Hessen	2.823	1.576	1.247	2.703	120	158
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	19	X	X	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	270	168	102	253	17	8
	07111000 Koblenz, Stadt	12	7	5	X	X	X
	07111 Koblenz, kreisfreie Stadt	12	7	5	X	X	X
	07138 Neuwied	15	12	3	X	X	X
	07141029 Diez, Stadt	87	48	39	82	5	3
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	38	23	15	32	6	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	125	71	54	114	11	5
	07143048 Montabaur, Stadt	15	7	8	X	X	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	61	41	20	58	3	X
	07143 Westerwaldkreis	76	48	28	73	3	X
	07315000 Mainz, Stadt	23	13	10	X	X	X
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	23	13	10	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	270	168	102	253	17	8
	081 Reg.-Bez. Stuttgart	10	X	X	X	X	X
	08 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	13	10	3	X	X	X
	08 Baden-Württemberg	23	18	5	X	X	X
	09 Bayern	19	15	4	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	25	20	5	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	3.220	1.844	1.376	3.081	139	166
	ZZ INSGESAMT	3.220	1.844	1.376	3.081	139	166
	<b>ZZ Darunter: AUSPENDLER</b>	<b>2.795</b>	<b>1.636</b>	<b>1.159</b>	<b>2.682</b>	<b>113</b>	<b>140</b>
	ZZ davon: in die ABL	2.787	1.630	1.157	2.674	113	140
	ZZ davon: in die NBL	8	X	X	X	X	X
06533014 Selters (Taunus)							
	053 Reg.-Bez. Köln	17	X	X	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	16	13	3	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	33	28	5	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	757	554	203	739	18	27
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	757	554	203	739	18	27
	06413000 Offenbach am Main, Stadt	17	13	4	X	X	X
	06413 Offenbach am Main, Stadt	17	13	4	X	X	X
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	141	69	72	X	X	10
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	141	69	72	X	X	10
	06433007 Kelsterbach, Stadt	12	6	6	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06433012 Rüsselsheim, Stadt	17	14	3	X	X	X
	06433 Übrige Gemeinden (Kreis)	10	6	4	X	X	X
	06433 Groß-Gerau	39	26	13	36	3	X
	06434001 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	30	18	12	27	3	X
	06434005 Königstein im Taunus, Stadt	11	5	6	X	X	X
	06434006 Kronberg im Taunus, Stadt	10	6	4	X	X	X
	06434008 Oberursel (Taunus), Stadt	18	11	7	X	X	X
	06434013 Weilrod	13	5	8	X	X	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	30	12	18	X	X	X
	06434 Hochtaunuskreis	112	57	55	106	6	X
	06436002 Eppstein, Stadt	11	6	5	X	X	X
	06436003 Eschborn, Stadt	31	20	11	X	X	X
	06436007 Hofheim am Taunus, Kreisstadt	34	27	7	X	X	X
	06436008 Kelkheim (Taunus), Stadt	12	7	5	X	X	X
	06436011 Schwalbach am Taunus, Stadt	11	8	3	X	X	X
	06436012 Sulzbach (Taunus)	23	20	3	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	14	X	X	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	136	100	36	132	4	3
	06438 Offenbach	24	15	9	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	89	40	49	86	3	X
	06439015 Taunusstein, Stadt	10	6	4	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	35	17	18	32	3	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	134	63	71	128	6	3
	06440 Wetteraukreis	19	12	7	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	16	13	3	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	1.395	922	473	1.355	40	47
	06532023 Wetzlar, Stadt	11	7	4	X	X	X
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	11	6	5	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	22	13	9	X	X	X
	06533002 Brechen	30	20	10	27	3	4
	06533003 Bad Camberg, Stadt	217	90	127	206	11	15
	06533008 Hünfelden	23	9	14	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	244	111	133	237	7	12
	06533013 Runkel, Stadt	15	8	7	X	X	X
	06533014 Selters (Taunus)	195	67	128	185	10	10
	06533015 Villmar, Marktflecken	27	13	14	X	X	X
	06533017 Weilburg, Stadt	38	18	20	X	X	X
	06533018 Weilmünster, Marktflecken	32	13	19	X	X	3
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	33	16	17	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	854	365	489	818	36	48
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	12	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	888	388	500	849	39	51
	06 Hessen	2.283	1.310	973	2.204	79	98
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	18	13	5	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	98	61	37	94	4	7
	07141029 Diez, Stadt	22	9	13	X	X	5
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	15	10	5	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	37	19	18	X	X	5
	07143 Westerwaldkreis	22	13	9	X	X	X
	07315000 Mainz, Stadt	21	16	5	18	3	X
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	21	16	5	18	3	X
	07 Rheinland-Pfalz	98	61	37	94	4	7
	082 Reg.-Bez. Karlsruhe	11	X	X	X	X	X
	08 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	8	X	X	X	X	X
	08 Baden-Württemberg	19	X	X	X	X	X
	09 Bayern	22	X	X	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	23	17	6	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	2.478	1.454	1.024	2.389	89	107
	ZZ INSGESAMT	2.478	1.454	1.024	2.389	89	107
	<b>ZZ Darunter: AUSPENDLER</b>	<b>2.283</b>	<b>1.387</b>	<b>896</b>	<b>2.204</b>	<b>79</b>	<b>97</b>

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

**Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern**

 Gemeinden Limburg-Weilburg  
 Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
06533015 Villmar, Marktflecken	ZZ davon: in die ABL	2.276	1.381	895	2.197	79	96
	ZZ davon: in die NBL	7	X	X	X	X	X
	051 Reg.-Bez. Düsseldorf	14	11	3	X	X	X
	053 Reg.-Bez. Köln	14	10	4	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	11	8	3	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	39	29	10	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	433	322	111	426	7	24
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	433	322	111	426	7	24
	06413000 Offenbach am Main, Stadt	10	3	7	X	X	X
	06413 Offenbach am Main, Stadt	10	3	7	X	X	X
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	113	56	57	X	X	6
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	113	56	57	X	X	6
	06433 Groß-Gerau	24	20	4	21	3	X
	06434001 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	13	X	X	X	X	X
	06434005 Königstein im Taunus, Stadt	11	X	X	X	X	X
	06434011 Usingen, Stadt	10	X	X	X	X	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	24	17	7	X	X	X
	06434 Hochtaunuskreis	58	46	12	X	X	X
	06436003 Eschborn, Stadt	12	7	5	X	X	X
	06436005 Hattersheim am Main, Stadt	15	9	6	X	X	X
	06436007 Hofheim am Taunus, Kreisstadt	21	16	5	X	X	X
	06436012 Sulzbach (Taunus)	22	19	3	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	24	15	9	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	94	66	28	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	29	14	15	X	X	X
	06439015 Taunusstein, Stadt	14	9	5	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	20	11	9	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	63	34	29	X	X	3
	06440023 Rosbach v. d. Höhe, Stadt	18	X	X	X	X	X
	06440 Übrige Gemeinden (Kreis)	9	6	3	X	X	X
	06440 Wetteraukreis	27	22	5	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	25	18	7	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	847	587	260	833	14	34
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	18	13	5	X	X	3
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	5	X	X	X	X	X
	06531 Gießen	23	17	6	X	X	3
	06532023 Wetzlar, Stadt	28	15	13	X	X	3
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	28	23	5	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	56	38	18	X	X	3
	06533001 Beselich	17	11	6	X	X	X
	06533002 Brechen	50	21	29	X	X	4
	06533003 Bad Camberg, Stadt	67	35	32	X	X	7
	06533006 Elz	19	13	6	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	19	4	15	X	X	X
	06533008 Hünfelden	28	12	16	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	363	181	182	356	7	24
	06533010 Löhnberg	11	7	4	X	X	X
	06533013 Runkel, Stadt	74	39	35	X	X	X
	06533014 Selters (Taunus)	23	12	11	X	X	4
	06533015 Villmar, Marktflecken	330	142	188	314	16	19
	06533017 Weilburg, Stadt	129	66	63	X	X	8
	06533018 Weilmünster, Marktflecken	45	28	17	X	X	5
	06533019 Weinbach	20	10	10	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	24	13	11	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	1.219	594	625	1.188	31	79
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	4	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.302	650	652	1.269	33	85
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	X	X	X	X	X	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06 Hessen	2.150	1.238	912	2.103	47	119
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	24	18	6	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	119	75	44	X	X	3
	07141029 Diez, Stadt	30	15	15	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	26	14	12	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	56	29	27	X	X	X
	07143 Westerwaldkreis	28	21	7	X	X	X
	07315000 Mainz, Stadt	11	7	4	X	X	X
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	11	7	4	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	119	75	44	X	X	3
	08 Baden-Württemberg	16	X	X	X	X	X
	09 Bayern	15	11	4	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	22	12	10	X	X	3
	ZZ BUNDESGBIET	2.361	1.380	981	2.310	51	127
	ZZ INSGESAMT	2.361	1.380	981	2.310	51	127
	<b>ZZ Darunter: AUSEPENDLER</b>	<b>2.031</b>	<b>1.238</b>	<b>793</b>	<b>1.996</b>	<b>35</b>	<b>108</b>
	ZZ davon: in die ABL	2.024	1.234	790	1.989	35	106
	ZZ davon: in die NBL	7	4	3	X	X	X
06533016 <b>Waldbrunn (Westerwald)</b>							
	053 Reg.-Bez. Köln	10	X	X	X	X	X
	059 Reg.-Bez. Arnberg	11	X	X	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	6	X	X	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	27	22	5	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	108	76	32	103	5	5
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	108	76	32	103	5	5
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	50	30	20	X	X	X
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	50	30	20	X	X	X
	06434 Hochtaunuskreis	17	13	4	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	28	20	8	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	21	17	4	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	13	X	X	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	34	28	6	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	32	28	4	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	269	195	74	259	10	8
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	11	7	4	X	X	X
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	7	4	3	X	X	X
	06531 Gießen	18	11	7	X	X	X
	06532012 Herborn, Stadt	11	8	3	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	28	16	12	X	X	4
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	39	32	7	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	78	56	22	X	X	5
	06533001 Beselich	37	17	20	X	X	5
	06533002 Brechen	13	X	X	X	X	X
	06533003 Bad Camberg, Stadt	24	16	8	X	X	3
	06533004 Dornburg	46	24	22	43	3	3
	06533005 Elbtal	13	4	9	X	X	X
	06533006 Elz	48	28	20	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	86	37	49	80	6	6
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	546	289	257	522	24	35
	06533010 Löhnberg	10	X	X	X	X	3
	06533011 Mengerskirchen, Marktflücken	64	51	13	60	4	3
	06533012 Merenberg, Marktflücken	50	31	19	47	3	X
	06533013 Runkel, Stadt	29	20	9	X	X	X
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	240	110	130	217	23	17
	06533017 Weilburg, Stadt	93	48	45	X	X	9
	06533018 Weilmünster, Marktflücken	13	9	4	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	13	6	7	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	1.325	709	616	1.252	73	91
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	3	X	X	X	X	X



## Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

### Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.424	779	645	1.348	76	96
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	8	X	X	X	X	X
	06 Hessen	1.701	980	721	1.615	86	105
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	43	33	10	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	234	166	68	222	12	9
	07141029 Diez, Stadt	44	27	17	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	11	7	4	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	55	34	21	51	4	X
	07143048 Montabaur, Stadt	13	9	4	X	X	X
	07143271 Neunkirchen	10	X	X	X	X	X
	07143286 Rennerod, Stadt	18	11	7	X	X	X
	07143308 Westerburg, Stadt	29	22	7	X	X	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	66	49	17	63	3	4
	07143 Westerwaldkreis	136	99	37	129	7	6
	07 Rheinland-Pfalz	234	166	68	222	12	9
	08 Baden-Württemberg	13	10	3	X	X	X
	09 Bayern	16	12	4	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	12	8	4	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	2.003	1.198	805	1.904	99	115
	ZZ INSGESAMT	2.003	1.198	805	1.904	99	115
	<b>ZZ Darunter: AUSPENDLER</b>	<b>1.763</b>	<b>1.088</b>	<b>675</b>	<b>1.687</b>	<b>76</b>	<b>98</b>
	ZZ davon: in die ABL	1.759	1.086	673	1.683	76	98
	ZZ davon: in die NBL	4	X	X	X	X	X
<b>06533017 Weilburg, Stadt</b>							
	030 Niedersachsen	19	12	7	X	X	X
	03 Niedersachsen	19	12	7	X	X	X
	051 Reg.-Bez. Düsseldorf	24	17	7	21	3	X
	053 Reg.-Bez. Köln	16	13	3	X	X	X
	05970 Siegen-Wittgenstein	10	7	3	X	X	X
	059 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	6	X	X	X	X	X
	059 Reg.-Bez. Arnberg	16	12	4	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	8	X	X	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	64	50	14	59	5	X
	06411000 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	10	7	3	X	X	X
	06411 Darmstadt, Wissenschaftsstadt	10	7	3	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	218	138	80	209	9	9
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	218	138	80	209	9	9
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	39	25	14	X	X	X
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	39	25	14	X	X	X
	06434001 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	46	25	21	43	3	X
	06434002 Friedrichsdorf, Stadt	11	5	6	X	X	X
	06434004 Grävenwiesbach	27	21	6	X	X	X
	06434007 Neu-Anspach, Stadt	11	7	4	X	X	X
	06434008 Oberursel (Taunus), Stadt	26	19	7	X	X	X
	06434011 Usingen, Stadt	49	33	16	46	3	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	27	19	8	X	X	X
	06434 Hochtaunuskreis	197	129	68	188	9	3
	06436003 Eschborn, Stadt	16	X	X	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	19	11	8	X	X	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	35	25	10	X	X	X
	06438 Offenbach	12	X	X	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	18	12	6	X	X	X
	06440008 Friedberg (Hessen), Kreisstadt	10	X	X	X	X	X
	06440012 Karben, Stadt	10	6	4	X	X	X
	06440023 Rosbach v. d. Höhe, Stadt	46	29	17	X	X	X
	06440 Übrige Gemeinden (Kreis)	17	8	9	X	X	X
	06440 Wetteraukreis	83	51	32	X	X	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	30	23	7	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	642	420	222	618	24	15

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	80	34	46	X	X	4
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	34	26	8	31	3	X
	06531 Gießen	114	60	54	109	5	4
	06532001 Aßlar, Stadt	24	15	9	X	X	4
	06532003 Braunfels, Stadt	57	23	34	X	X	X
	06532006 Dillenburg, Stadt	17	12	5	X	X	X
	06532007 Driedorf	21	7	14	15	6	X
	06532008 Ehringhausen	20	13	7	X	X	X
	06532010 Greifenstein	14	9	5	X	X	X
	06532012 Herborn, Stadt	25	19	6	X	X	X
	06532015 Lahnau	16	10	6	X	X	X
	06532016 Leun, Stadt	27	17	10	X	X	X
	06532021 Solms, Stadt	36	27	9	33	3	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	304	173	131	291	13	34
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	30	23	7	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	591	348	243	565	26	47
	06533001 Beselich	36	21	15	X	X	3
	06533003 Bad Camberg, Stadt	13	7	6	X	X	X
	06533007 Hadamar, Stadt	31	18	13	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	316	171	145	295	21	30
	06533010 Löhnberg	126	83	43	118	8	4
	06533011 Mengerskirchen, Marktflecken	43	31	12	X	X	4
	06533012 Merenberg, Marktflecken	93	51	42	88	5	5
	06533013 Runkel, Stadt	34	20	14	31	3	X
	06533015 Villmar, Marktflecken	23	13	10	X	X	3
	06533016 Waldbrunn (Westerwald)	12	5	7	X	X	X
	06533017 Weilburg, Stadt	1.458	685	773	1.359	99	75
	06533018 Weilmünster, Marktflecken	188	92	96	177	11	17
	06533019 Weinbach	37	26	11	X	X	X
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	28	14	14	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	2.438	1.237	1.201	2.285	153	144
	06534 Marburg-Biedenkopf	13	7	6	X	X	X
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	X	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	3.157	1.653	1.504	2.973	184	195
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	9	X	X	X	X	X
	06 Hessen	3.808	2.081	1.727	3.600	208	211
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	15	X	X	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	124	86	38	119	5	6
	07111000 Koblenz, Stadt	10	X	X	X	X	X
	07111 Koblenz, kreisfreie Stadt	10	X	X	X	X	X
	07141029 Diez, Stadt	27	11	16	X	X	3
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	13	8	5	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	40	19	21	X	X	4
	07143308 Westerburg, Stadt	11	X	X	X	X	X
	07143 Übrige Gemeinden (Kreis)	38	28	10	X	X	X
	07143 Westerwaldkreis	49	37	12	X	X	X
	07315000 Mainz, Stadt	10	X	X	X	X	X
	07315 Mainz, kreisfreie Stadt	10	X	X	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	124	86	38	119	5	6
	081 Reg.-Bez. Stuttgart	10	X	X	X	X	X
	082 Reg.-Bez. Karlsruhe	15	X	X	X	X	X
	08 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	3	X	X	X	X	X
	08 Baden-Württemberg	28	X	X	X	X	X
	091 Oberbayern	11	8	3	X	X	X
	09 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	9	X	X	X	X	X
	09 Bayern	20	15	5	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	15	12	3	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	4.078	2.282	1.796	3.854	224	218
	ZZ INSGESAMT	4.078	2.282	1.796	3.854	224	218
	<b>ZZ Darunter: AUSPENDLER</b>	<b>2.620</b>	<b>1.597</b>	<b>1.023</b>	<b>2.495</b>	<b>125</b>	<b>143</b>

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern

Gemeinden Limburg-Weilburg  
Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
06533018 <b>Weilmünster, Markflecken</b>	ZZ davon: in die ABL	2.611	1.590	1.021	2.488	123	143
	ZZ davon: in die NBL	9	X	X	X	X	X
	051 Reg.-Bez. Düsseldorf	15	10	5	X	X	X
	05315000 Köln, Stadt	20	15	5	X	X	X
	05315 Köln, Stadt	20	15	5	X	X	X
	053 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	9	X	X	X	X	X
	053 Reg.-Bez. Köln	29	22	7	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	11	X	X	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	55	42	13	X	X	3
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	343	223	120	331	12	7
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	343	223	120	331	12	7
	06413000 Offenbach am Main, Stadt	15	6	9	X	X	X
	06413 Offenbach am Main, Stadt	15	6	9	X	X	X
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	40	24	16	X	X	X
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	40	24	16	X	X	X
	06433008 Mörfelden-Walldorf, Stadt	20	X	X	13	7	X
	06433 Übrige Gemeinden (Kreis)	12	X	X	X	X	X
	06433 Groß-Gerau	32	12	20	24	8	X
	06434001 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	113	57	56	109	4	6
	06434002 Friedrichsdorf, Stadt	23	9	14	X	X	X
	06434004 Grävenwiesbach	84	65	19	X	X	7
	06434006 Kronberg im Taunus, Stadt	12	7	5	X	X	X
	06434007 Neu-Anspach, Stadt	48	19	29	X	X	X
	06434008 Oberursel (Taunus), Stadt	39	23	16	36	3	X
	06434009 Schmitten	11	8	3	X	X	X
	06434011 Usingen, Stadt	107	48	59	102	5	7
	06434012 Wehrheim	34	14	20	X	X	X
	06434013 Weilrod	30	19	11	X	X	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	11	8	3	X	X	X
	06434 Hochtaunuskreis	512	277	235	490	22	27
	06435 Main-Kinzig-Kreis	10	6	4	X	X	X
	06436003 Eschborn, Stadt	24	14	10	X	X	X
	06436007 Hofheim am Taunus, Kreisstadt	10	6	4	X	X	X
	06436 Übrige Gemeinden (Kreis)	27	22	5	24	3	X
	06436 Main-Taunus-Kreis	61	42	19	58	3	X
	06438 Offenbach	20	X	X	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	15	6	9	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	14	9	5	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	29	15	14	X	X	3
	06440002 Bad Nauheim, Stadt	12	6	6	X	X	X
	06440005 Butzbach, Stadt	13	8	5	X	X	X
	06440012 Karben, Stadt	14	7	7	X	X	X
	06440023 Rosbach v. d. Höhe, Stadt	82	51	31	X	X	X
	06440 Übrige Gemeinden (Kreis)	32	21	11	X	X	X
	06440 Wetteraukreis	153	93	60	149	4	X
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	7	X	X	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	1.222	722	500	1.170	52	41
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	39	21	18	X	X	3
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	25	20	5	22	3	X
	06531 Gießen	64	41	23	59	5	3
	06532001 Aßlar, Stadt	12	6	6	X	X	X
	06532003 Braunfels, Stadt	31	14	17	28	3	X
	06532021 Solms, Stadt	16	13	3	X	X	X
	06532022 Waldsolms	12	5	7	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	133	63	70	130	3	11
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	55	34	21	X	X	X
	06532 Lahn-Dill-Kreis	259	135	124	250	9	16
	06533003 Bad Camberg, Stadt	36	14	22	33	3	X

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
 Stichtag: 30.06.2011<sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	123	76	47	107	16	11
	06533010 Löhnberg	23	13	10	X	X	3
	06533014 Selters (Taunus)	21	10	11	X	X	X
	06533015 Villmar, Markt flecken	24	9	15	X	X	X
	06533017 Weilburg, Stadt	236	112	124	225	11	22
	06533018 Weilmünster, Markt flecken	976	463	513	912	64	39
	06533019 Weinbach	24	20	4	21	3	3
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	59	35	24	X	X	4
	06533 Limburg-Weilburg	1.522	752	770	1.423	99	84
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	5	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.850	929	921	1.737	113	104
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	5	X	X	X	X	X
	06 Hessen	3.077	1.656	1.421	2.912	165	146
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	27	19	8	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	43	30	13	X	X	4
	07141029 Diez, Stadt	10	7	3	X	X	X
	07141 Übrige Gemeinden (Kreis)	6	X	X	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	16	11	5	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	43	30	13	X	X	4
	08 Baden-Württemberg	15	11	4	X	X	X
	09 Bayern	17	X	X	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	26	18	8	X	X	X
	ZZ BUNDES GEBIET	3.233	1.772	1.461	3.066	167	153
	ZZ INSGESAMT	3.233	1.772	1.461	3.066	167	153
	<b>ZZ Darunter: AUSEPENDLER</b>	<b>2.257</b>	<b>1.309</b>	<b>948</b>	<b>2.154</b>	<b>103</b>	<b>114</b>
	ZZ davon: in die ABL	2.244	1.300	944	2.141	103	114
	ZZ davon: in die NBL	13	9	4	X	X	X
<b>06533019 Weinbach</b>							
	05315000 Köln, Stadt	12	X	X	X	X	X
	05315 Köln, Stadt	12	X	X	X	X	X
	053 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	5	X	X	X	X	X
	053 Reg.-Bez. Köln	17	14	3	X	X	X
	05 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	13	10	3	X	X	X
	05 Nordrhein-Westfalen	30	24	6	X	X	X
	06412000 Frankfurt am Main, Stadt	132	89	43	X	X	X
	06412 Frankfurt am Main, Stadt	132	89	43	X	X	X
	06414000 Wiesbaden, Landeshauptstadt	28	18	10	X	X	X
	06414 Wiesbaden, Landeshauptstadt	28	18	10	X	X	X
	06434001 Bad Homburg v. d. Höhe, Stadt	35	18	17	X	X	X
	06434007 Neu-Anspach, Stadt	14	7	7	X	X	X
	06434008 Oberursel (Taunus), Stadt	19	11	8	X	X	X
	06434011 Usingen, Stadt	26	9	17	X	X	X
	06434 Übrige Gemeinden (Kreis)	37	22	15	X	X	X
	06434 Hochtaunuskreis	131	67	64	X	X	3
	06436 Main-Taunus-Kreis	23	17	6	X	X	X
	06438 Offenbach	12	X	X	X	X	X
	06439008 Idstein, Stadt	11	6	5	X	X	X
	06439 Übrige Gemeinden (Kreis)	12	8	4	X	X	X
	06439 Rheingau-Taunus-Kreis	23	14	9	X	X	X
	06440023 Rosbach v. d. Höhe, Stadt	37	30	7	X	X	X
	06440 Übrige Gemeinden (Kreis)	16	8	8	X	X	5
	06440 Wetteraukreis	53	38	15	X	X	6
	064 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	22	X	X	X	X	X
	064 Reg.-Bez. Darmstadt	424	274	150	419	5	11
	06531005 Gießen, Universitätsstadt	27	12	15	X	X	X
	06531 Übrige Gemeinden (Kreis)	10	X	X	X	X	X
	06531 Gießen	37	20	17	X	X	3
	06532003 Braunsfels, Stadt	24	11	13	X	X	X
	06532021 Solms, Stadt	14	7	7	X	X	X
	06532023 Wetzlar, Stadt	94	51	43	91	3	3

# Pendlerverflechtungen der Gemeinden des Kreises Limburg-Weilburg

## Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den **Auspendlern**

Gemeinden Limburg-Weilburg  
 Stichtag: 30.06.2011 <sup>1)</sup>

Wohnort	Arbeitsort	Insgesamt	Männer	Frauen	Deutsche	Ausländer + Sonstige	Auszubildende
		1	2	3	4	5	6
	06532 Übrige Gemeinden (Kreis)	58	37	21	X	X	3
	06532 Lahn-Dill-Kreis	190	106	84	182	8	7
	06533001 Beselich	12	8	4	X	X	4
	06533003 Bad Camberg, Stadt	20	5	15	X	X	X
	06533009 Limburg a.d. Lahn, Kreisstadt	101	59	42	X	X	8
	06533010 Löhnberg	34	19	15	X	X	3
	06533013 Runkel, Stadt	13	5	8	X	X	X
	06533015 Villmar, Marktflecken	45	21	24	X	X	X
	06533017 Weilburg, Stadt	287	120	167	282	5	18
	06533018 Weilmünster, Marktflecken	193	94	99	181	12	14
	06533019 Weinbach	140	80	60	X	X	8
	06533 Übrige Gemeinden (Kreis)	51	28	23	X	X	X
	06533 Limburg-Weilburg	896	439	457	873	23	59
	065 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	6	X	X	X	X	X
	065 Reg.-Bez. Gießen	1.129	567	562	1.096	33	70
	06 Übrige Regierungsbezirke (Bundesland)	6	X	X	X	X	X
	06 Hessen	1.559	845	714	1.521	38	81
	070 Übrige Kreise (Regierungsbezirk)	18	X	X	X	X	X
	070 Rheinland-Pfalz	30	23	7	X	X	X
	07141 Rhein-Lahn-Kreis	12	7	5	X	X	X
	07 Rheinland-Pfalz	30	23	7	X	X	X
	08 Baden-Württemberg	10	7	3	X	X	X
	ZZ Übrige Bundesländer	19	15	4	X	X	X
	ZZ BUNDESGBIET	1.648	914	734	1.609	39	83
	ZZ INSGESAMT	1.648	914	734	1.609	39	83
	<b>ZZ Darunter: AUSENDLER</b>	<b>1.508</b>	<b>834</b>	<b>674</b>	<b>1.471</b>	<b>37</b>	<b>75</b>
	ZZ davon: in die ABL	1.506	833	673	1.469	37	75
	ZZ davon: in die NBL	X	X	X	X	X	X

Erstellungsdatum: Februar 2012, Zentraler Statistik-Service

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

<sup>1)</sup> Bis zum Ablauf von drei Jahren nach Auswertungsstichtag bzw. -zeitraum haben Ergebnisse aus der Beschäftigungsstatistik den Status "vorläufig".

Zitierhinweis: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern

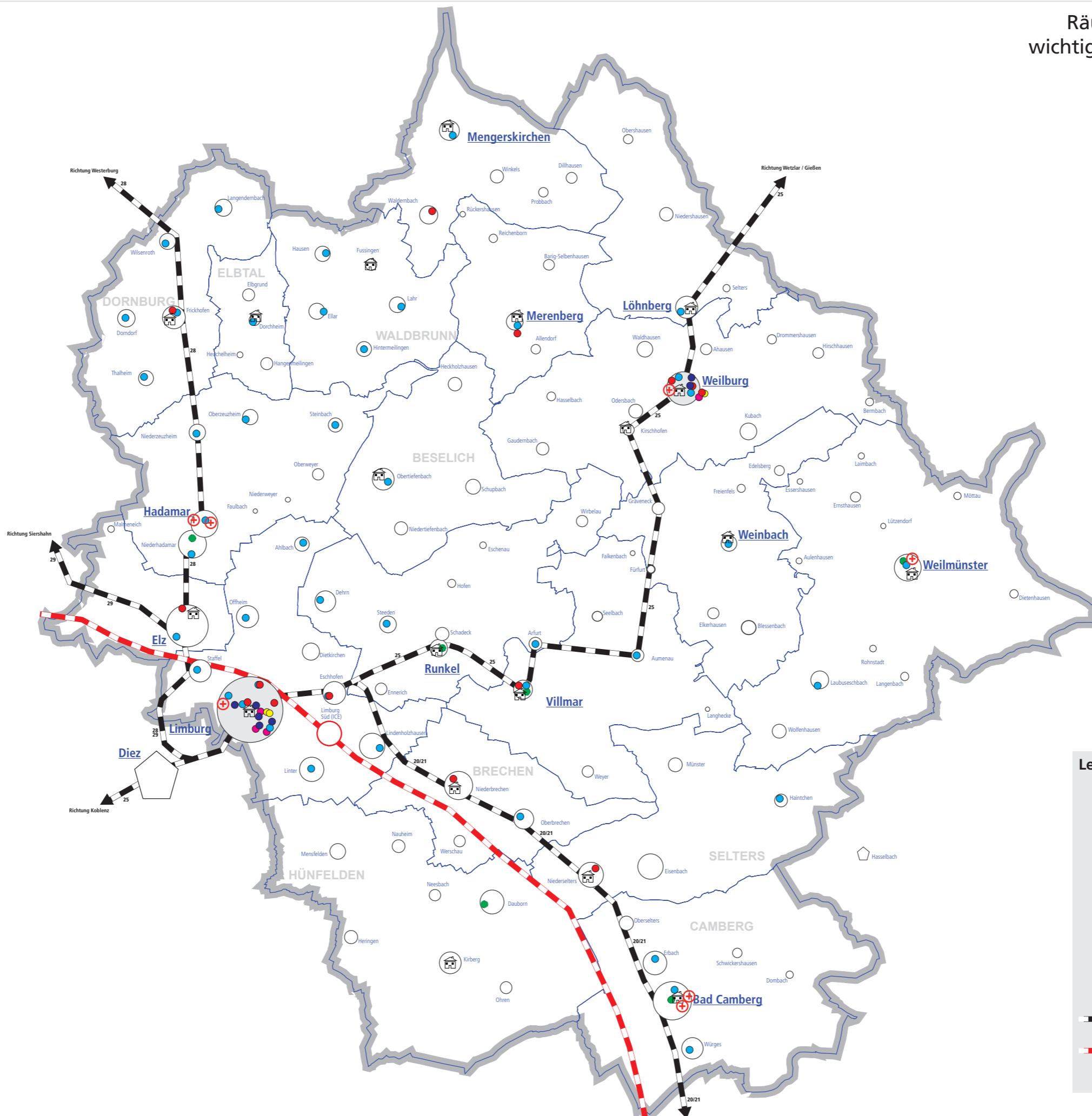
## Schulen im Kreis Limburg-Weilburg

Schulstandort	Schulart	Schulname	freigestellter Schülerverkehr	regelmäßige Andienung mit ÖV-Linien
Bad Camberg	Grundschule	Grundschule Bad Camberg		x
	Grundschule	Grundschule Würges		
	Grundschule	Regenbogenschule		x
	Schulformbezogene (kooperative) Gesamtschule	Taunusschule		x
	Sonstige Förderschule	Freiherr-von-Schütz-Schule		
Beselich	Grundschule	Grundschule Beselich	x	x
Brechen	Grund- und Hauptschule	Schule im Emsbachtal	x	
	Grundschule	Grundschule Oberbrechen		
Dornburg	Grund-, Haupt- und Realschule	Mittelpunktschule St. Blasius	x	
	Grundschule	Grundschule Dorndorf		
	Grundschule	Grundschule Langendernbach		
	Grundschule	Grundschule Thalheim		
	Grundschule	Grundschule Wilsenroth		
Elbtal	Grundschule	Elbtalschule	x	
Elz	Grund-, Haupt- und Realschule	Erlenbachschule	x	x
	Grundschule	Grundschule Elz-Süd		
Hadamar	Berufliche Schule	Erwin-Stein-Schule Staatliche Glasfachschule		
	Grundschule	Grundschule Hadamar		x
	Grundschule	Grundschule Niederhadamar		
	Grundschule	Grundschule Niederzeuzheim		
	Grundschule	Grundschule Oberzeuzheim	x	
	Grundschule	Grundschule Steinbach	x	
	Schulformbezogene (kooperative) Gesamtschule	Fürst-Johann-Ludwig-Schule		x
Hünfelden	Schulformbezogene (kooperative) Gesamtschule	Freiherr-vom-Stein-Schule Dauborn	x	x
Limburg	Berufliche Schule	Adolf-Reichwein-Schule		x
	Berufliche Schule	Friedrich-Dessauer-Schule		x
	Berufliche Schule	Peter-Paul-Cahensly-Schule		x
	Berufliche Schule	Private Marienschule		x
	GHR-Schule mit Förderstufe	Theodor-Heuss-Schule		x
	Grund- und Hauptschule	Grund- und Hauptschule Eschhofen		x
	Grund-, Haupt- und Realschule	Leo-Sternberg-Schule		x
	Grundschule	Erich-Kästner-Schule		
	Grundschule	Grundschule Ahlbach		
	Grundschule	Grundschule Linter		
	Grundschule	Grundschule Offheim		
	Grundschule	Grundschule Staffel		
	Grundschule	Lindenschule	x	
	Haupt- und Realschule	Johann-Wolfgang-von-Goethe-Schule		x
	Schule für Lernhilfe	Albert-Schweitzer-Schule	x	
Sonstige Förderschule	Astrid-Lindgren-Schule	x		

## Schulen im Kreis Limburg-Weilburg

Schulstandort	Schulart	Schulname	freigestellter Schülerverkehr	regelmäßige Andienung mit ÖV-Linien
Löhnberg	Grundschule	Schule Auf dem Falkenflug	x	x
Mengerskirchen	Grundschule	Franz-Leuninger-Schule	x	x
	Haupt- und Realschule	Westerwaldschule		x
Merenberg	Grund- und Hauptschule	Albert-Wagner-Schule		x
Runkel	GHR-Schule mit Förderstufe	Johann-Christian-Senckenberg-Schule		x
	Grundschule	Grundschule Arfurt		
	Grundschule	Grundschule Dehrn		
	Grundschule	Schule am Sonnenhang		
Selters	Grund-, Haupt- und Realschule	Mittelpunktschule Goldener Grund	x	x
	Grundschule	Grundschule Haintchen		
Villmar	Grundschule	Grundschule Aumenau		
	Grundschule	Johann-Christian-Senckenberg-Schule		x
Waldbrunn	Grundschule	Grundschule Ellar		
	Grundschule	Grundschule Hausen		x
	Grundschule	Grundschule Hintermeilingen		
	Grundschule	Grundschule Lahr		
Weilburg	Berufliche Schule	Staatliche Technikerschule Weilburg		x
	Berufliche Schule	Wilhelm-Knapp-Schule		x
	Grundschule	Christian-Spielmann-Schule		x
	Grundschule	Pestalozzischule		x
	Gymnasium	Gymnasium Philippinum		x
	Haupt- und Realschule	Heinrich-von-Gagern-Schule		x
	Schule für Lernhilfe	Windhofschule	x	
	Schulformübergreifende (integrierte) Gesamtschule	Jakob-Mankel-Schule		x
Sonstige Förderschule	Walderbachschule	x		
Weilmünster	Grundschule	Grundschule Weilmünster	x	x
	Schulformbezogene (kooperative) Gesamtschule	Gesamtschule Weilmünster	x	x
Weinbach	Grundschule	Karl-Schapper-Schule		x

# Räumliche Lage der Schulen und wichtiger Infrastruktureinrichtungen

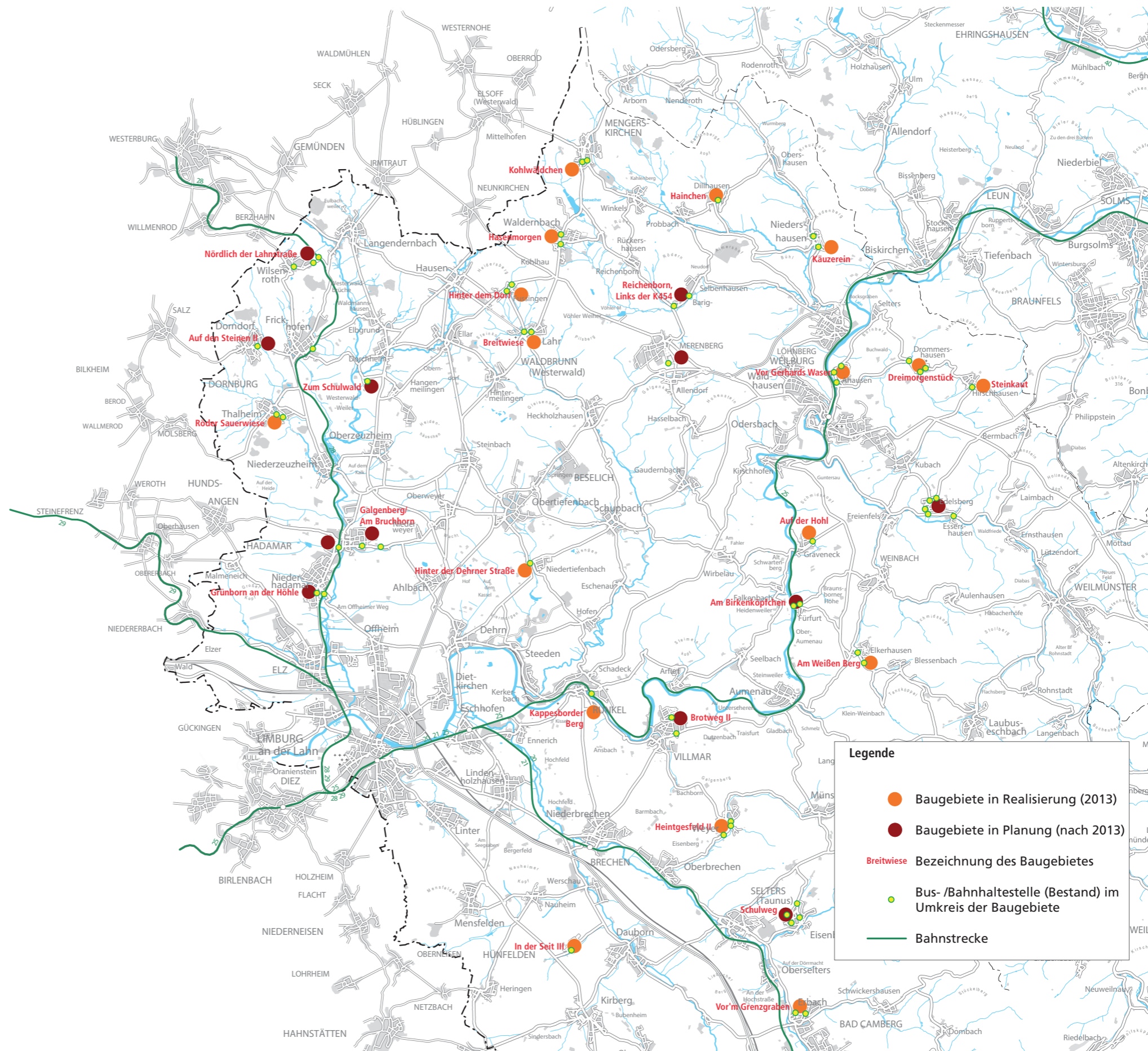


**Legende**

- Berufsschule
- Gymnasium
- Haupt- und Realschule
- Förderschule
- Grundschule
- Gesamtschule
- + Krankenhaus
- 🏠 Rathaus, Bürgerhaus, Stadtverwaltung, Gemeindeverwaltung
- — — — — Bahnlinie Regionalverkehr
- + — + — Bahnlinie Fernverkehr (ICE-Trasse)

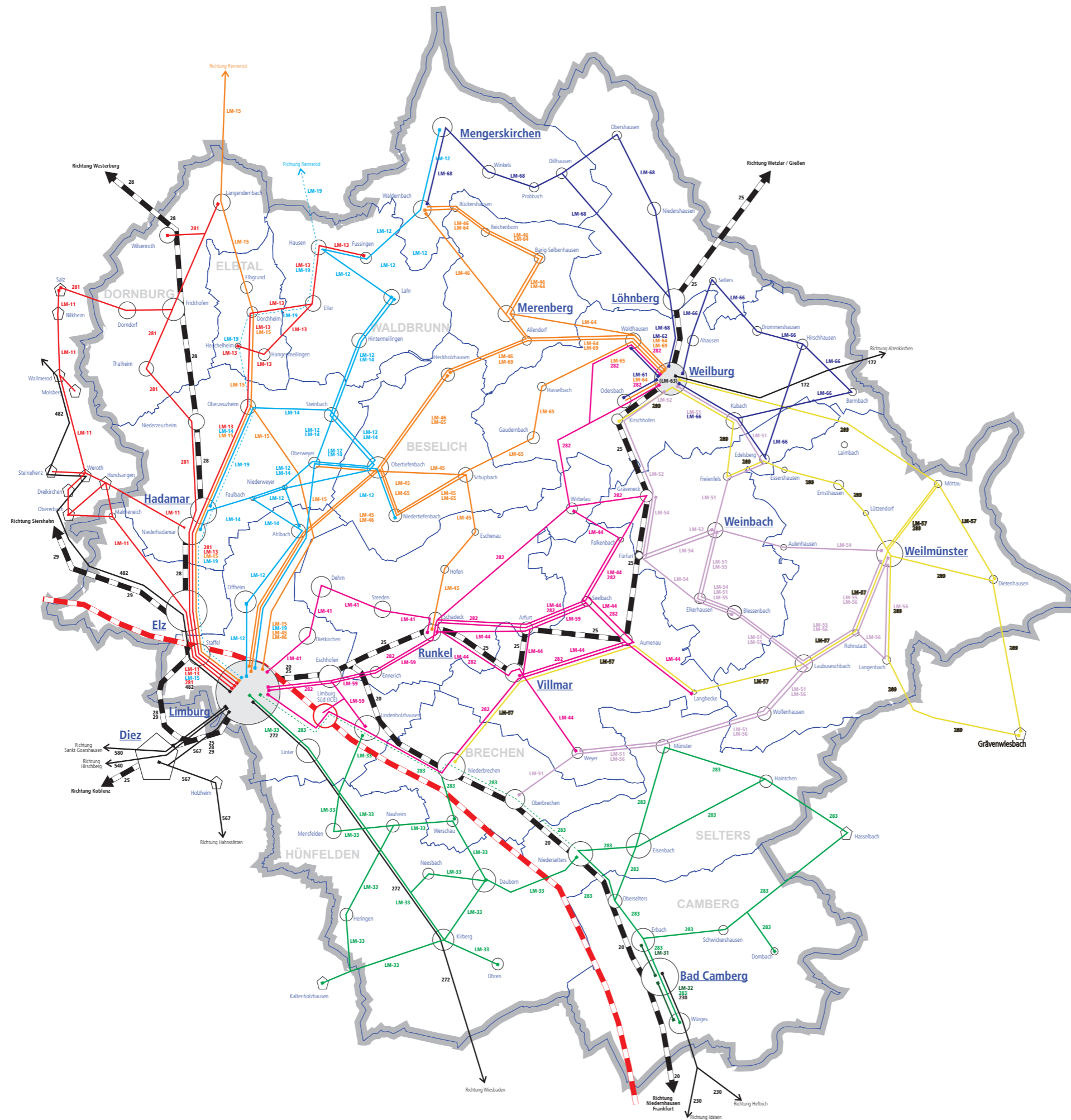


# Baugebiete in Realisierung und Planung



# Liniennetz Bus 2013

## Montag - Freitag an Schultagen



**Linienbündel**

- WW1
- WW2
- Stadtbus Bad Camberg
- Süd
- B49
- Weilburg
- Mitte
- Ost
- Weiltal
- kein LLM-Linienbündel

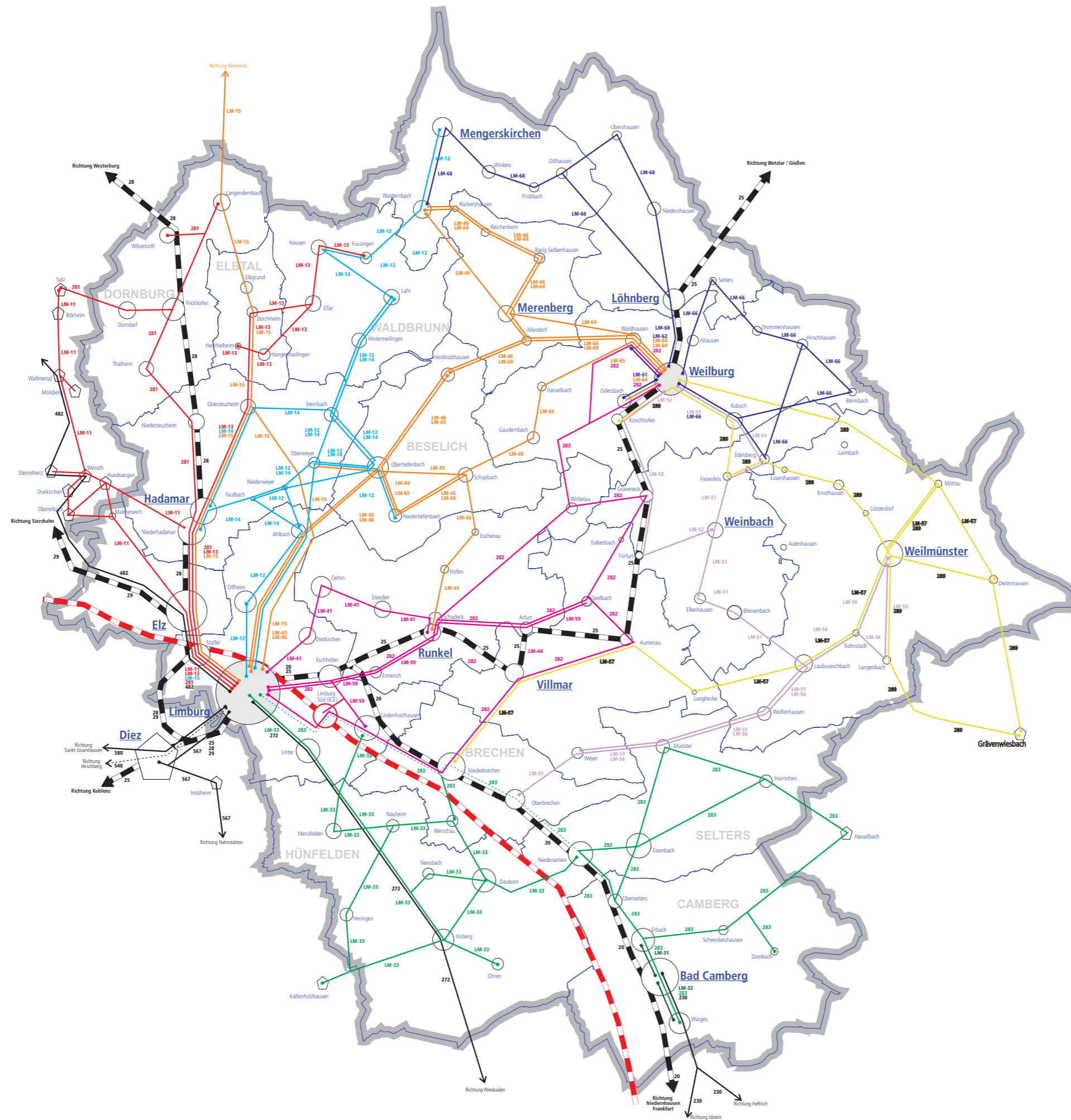
**Verkehrsangebot**

- Buslinie mit mehr als drei Kurspaaren pro Verkehrstag
- Buslinie mit bis zu drei Kurspaaren pro Verkehrstag
- Bahnlinie Regionalverkehr
- Bahnlinie Fernverkehr (ICE-Trasse)

# Linienetz Bus 2013

## Montag - Freitag

### an schulfreien Tagen



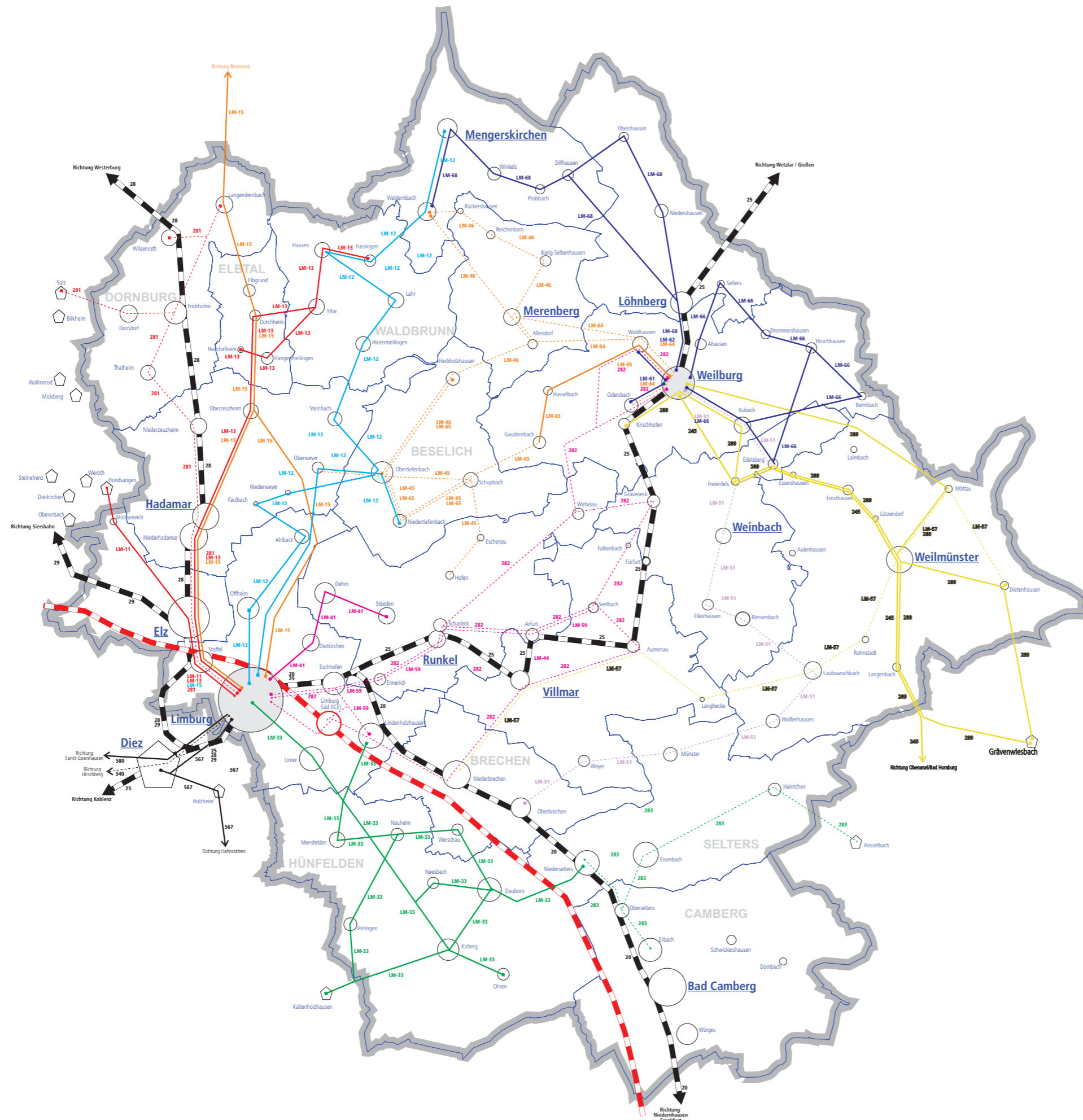
**Linienbündel**

- WW1
- WW2
- Stadtbus Bad Camberg
- Süd
- B49
- Weilburg
- Mitte
- Ost
- Weiltal
- kein LLM-Linienbündel

**Verkehrsangebot**

- Buslinie mit mehr als drei Kurspaaren pro Verkehrstag
- Buslinie mit bis zu drei Kurspaaren pro Verkehrstag
- Bahnlinie Regionalverkehr
- Bahnlinie Fernverkehr (ICE-Trasse)

# Liniennetz Bus 2013 Samstag



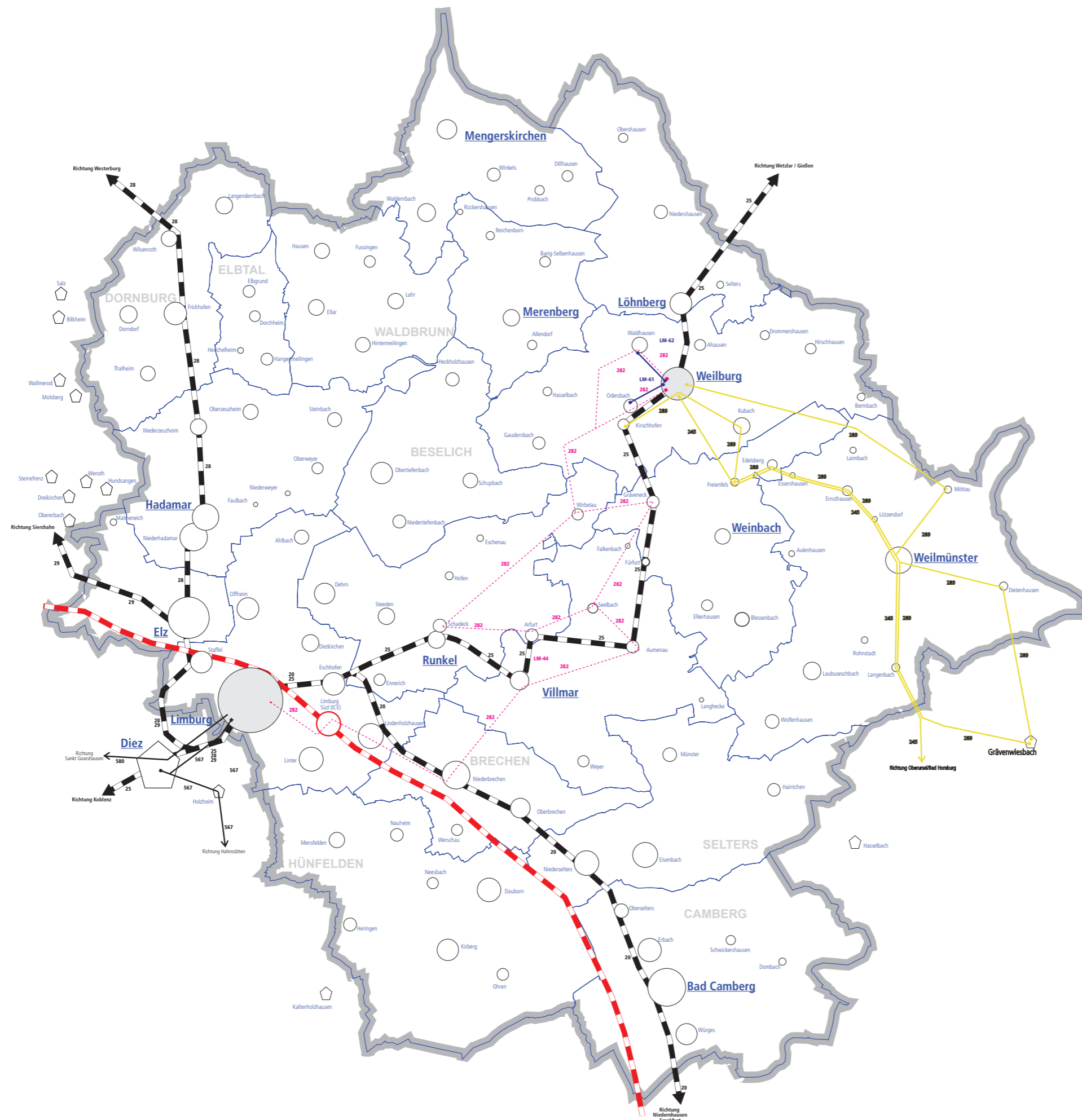
**Liniennbündel**

- WW1
- WW2
- Stadtbuss Bad Camberg
- Süd
- B49
- Weilburg
- Mitte
- Ost
- Weital
- kein LLM-Liniennbündel

**Verkehrsangebot**

- Buslinie mit mehr als drei Kurspaaren pro Verkehrstag
- Buslinie mit bis zu drei Kurspaaren pro Verkehrstag
- Bahnlinie Regionalverkehr
- Bahnlinie Fernverkehr (ICE-Trasse)

# Liniennetz Bus 2013 Sonn- und Feiertag



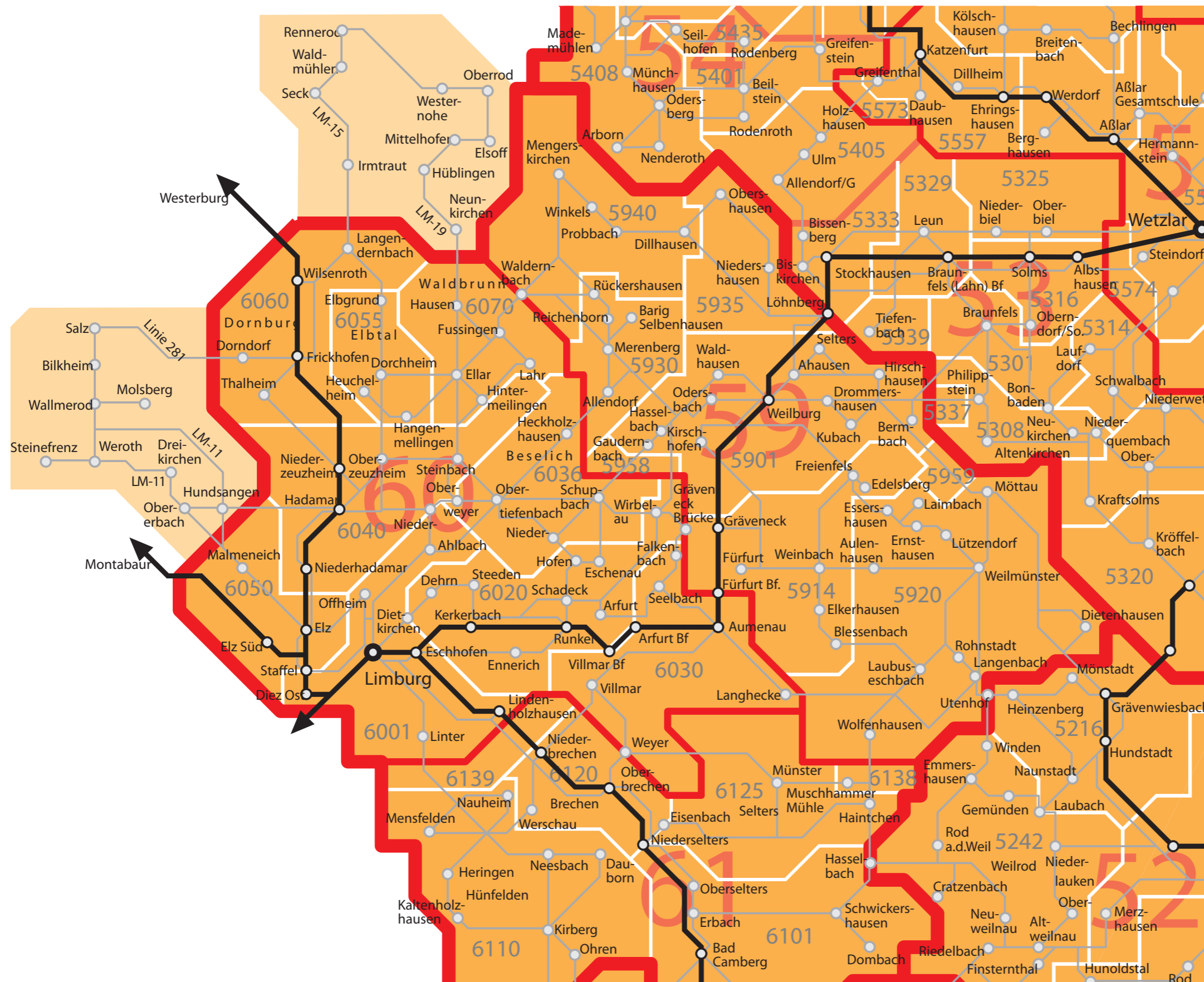
### Liniennbündel

- WW1
- WW2
- Stadtbus Bad Camberg
- Süd
- B49
- Weilburg
- Mitte
- Ost
- Weital
- kein LLM-Liniennbündel

### Verkehrsangebot

- Buslinie mit mehr als drei Kurspaaren pro Verkehrstag
- Buslinie mit bis zu drei Kurspaaren pro Verkehrstag
- Bahnlinie Regionalverkehr
- Bahnlinie Fernverkehr (ICE-Trasse)

# RMV-Tarifgebiete im Kreis Limburg-Weilburg



**Legende**

- 60** A-Tarifgebiet mit Nummer
- 6101** A0-Tarifgebiet mit Nummer

Quelle: RMV - Rhein-Main-Verkehrsverbund  
 Stand: Dezember 2012

## RMV-Liniennetzplan für den Bereich Limburg-Weilburg 2013

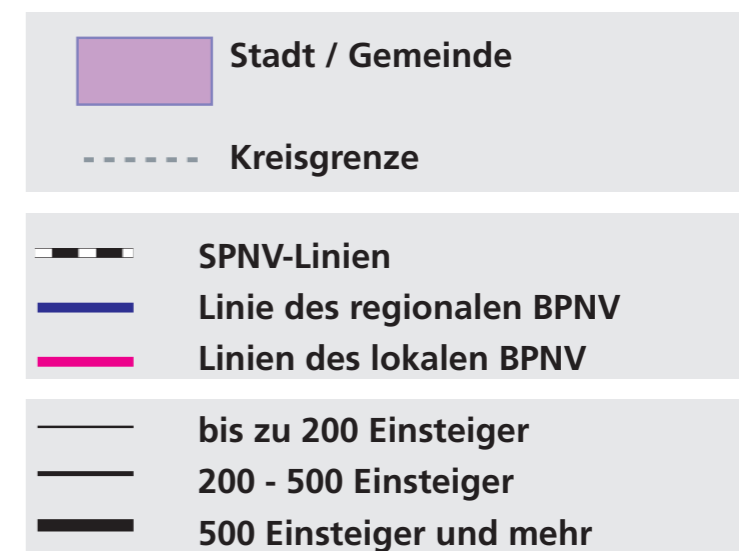
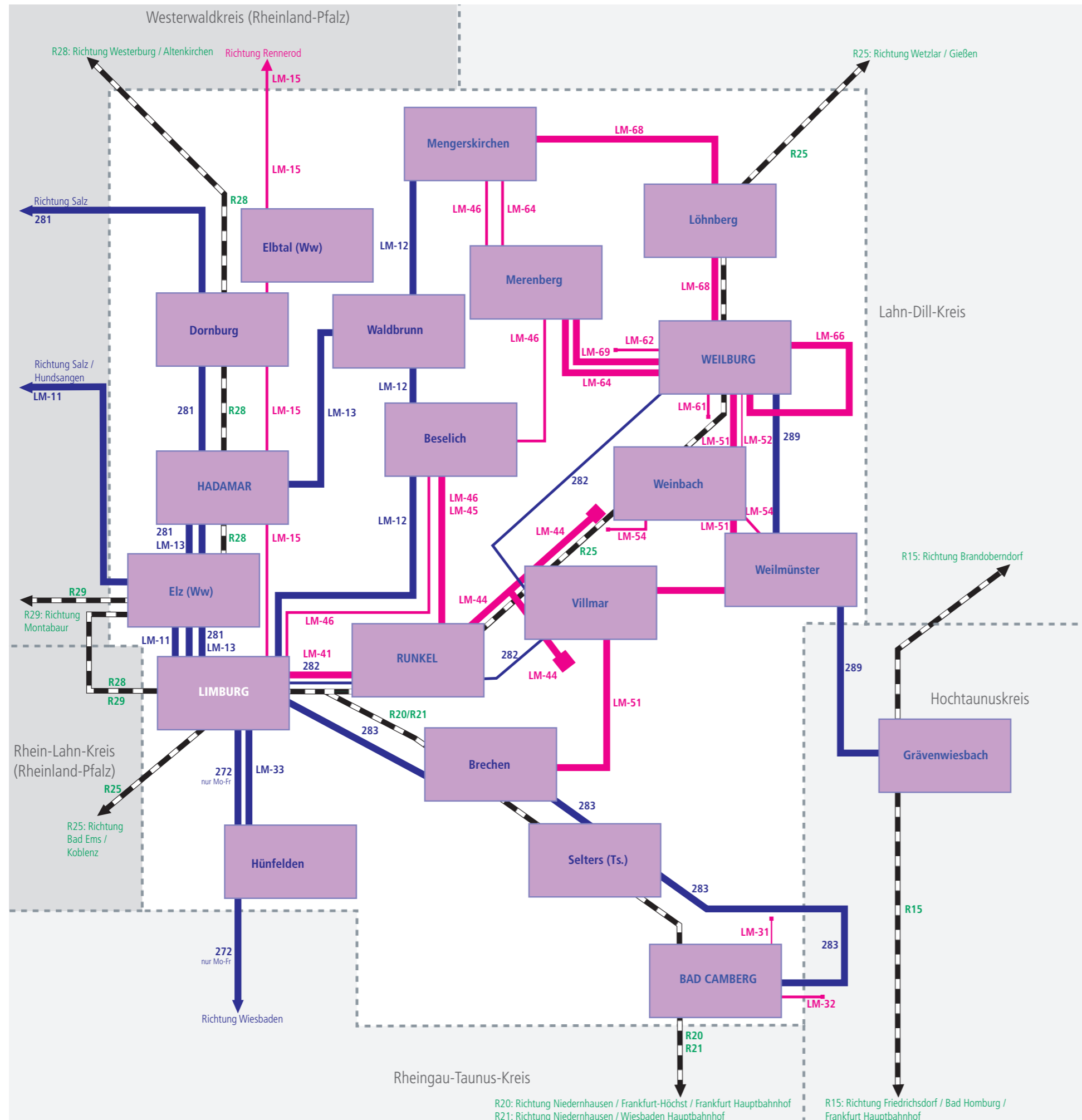
Der Plan befindet sich als pdf-Datei auf der CD-ROM.

In der Papierfassung ist er in beiliegendem Kuvert beigefügt.

# Nachfrage im ÖPNV 2010

## Verkehrstagsgruppe Montag - Freitag

(Summe aller Einsteiger über beide Richtungen an einem durchschnittlichen Schultag)



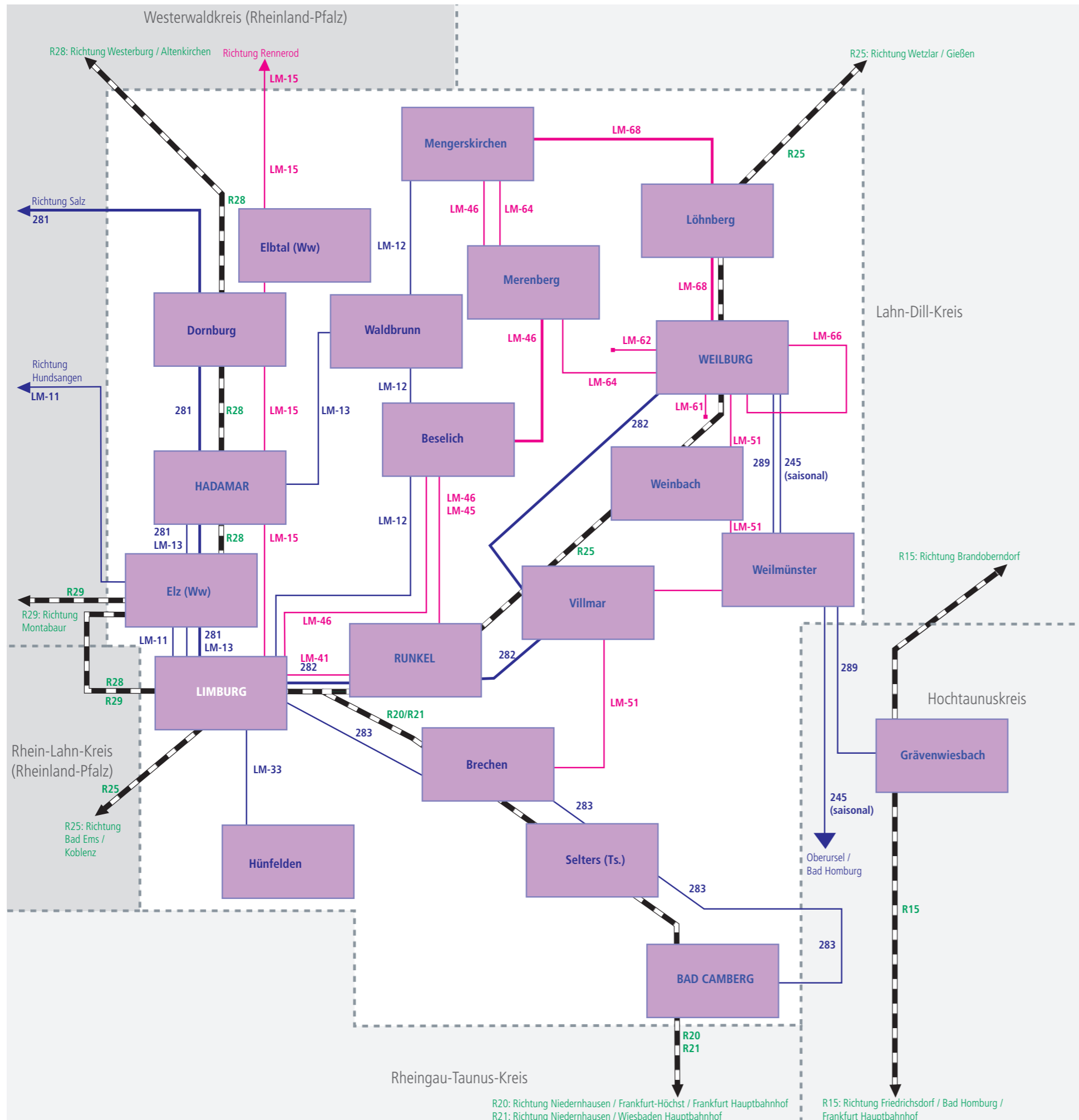
Datengrundlage: Zählergebnisse des RMV gemäß EAV-Erhebung 2010;  
im lokalen BPNV ergänzende Zählergebnisse der VLDW aus 2012.



# Nachfrage im ÖPNV 2010

## Verkehrstagsgruppe Samstag

(Summe aller Einsteiger über beide Richtungen an einem durchschnittlichen Betriebstag)



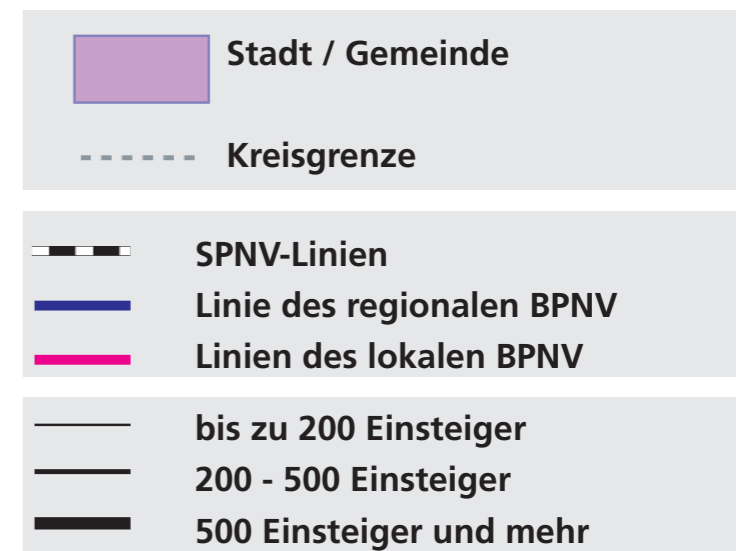
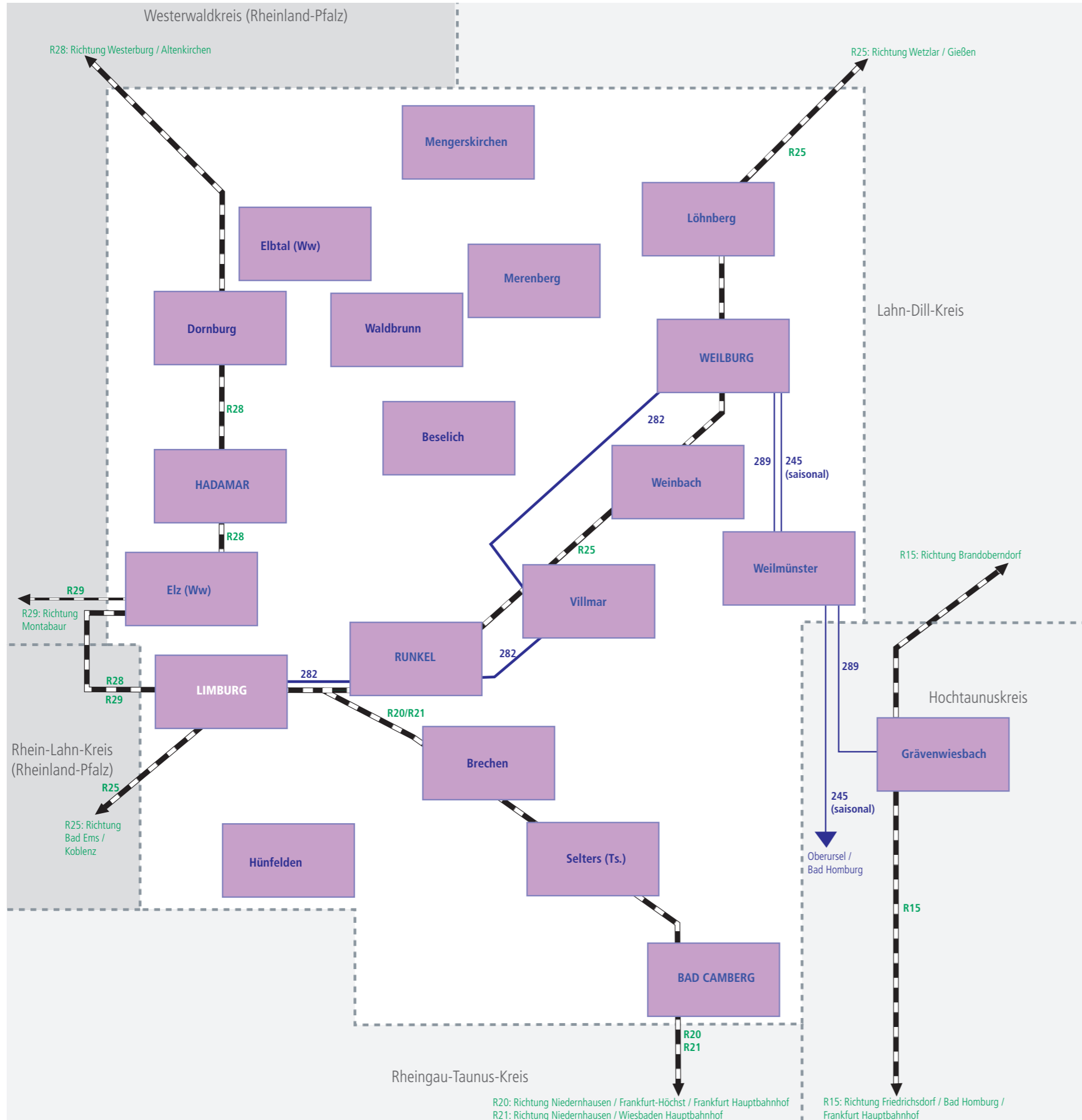
- Stadt / Gemeinde
- Kreisgrenze
- SPNV-Linien
- Linie des regionalen BPNV
- Linien des lokalen BPNV
- bis zu 200 Einsteiger
- 200 - 500 Einsteiger
- 500 Einsteiger und mehr

Datengrundlage: Zählergebnisse des RMV gemäß EAV-Erhebung 2010;  
im lokalen BPNV ergänzende Zählergebnisse der VLDW aus 2012.

# Nachfrage im ÖPNV 2010

## Verkehrstagsgruppe Sonn- und Feiertag

(Summe aller Einsteiger über beide Richtungen an einem durchschnittlichen Betriebstag)



Datengrundlage: Zählergebnisse des RMV gemäß EAV-Erhebung 2010; im lokalen BPNV ergänzende Zählergebnisse der VLDW aus 2012.

## Mindestanforderung an die Fahrzeuge (BPNV)

Nr.	Ausstattungskriterien als Mindestanforderungen	Kategorie	
		Regel-fahrzeug	Ersatz-fahrzeug

### Fahrzeugalter (bezogen auf das jeweilige Fahrplanjahr, maßgeblich ist der Tag der Erstzulassung)

1	Maximales Alter <sup>1</sup>		
	10 Jahre <b>gilt nur für Klein- und Solobusse</b>	X	
	14 Jahre <b>gilt nur für Gelenkbusse</b>	X	
2	Fahrzeugalter bei Betriebsstart		
	Ersteinsatz der Fahrzeuge zu Zwecken der Personenbeförderung muss im vertragsgegenständlichen Verkehr erfolgen (Neufahrzeuge) <b>[gilt nicht für Gelenkbusse]</b>	X	
	8 Jahre max. Fahrzeugalter von Gelenkbussen bei Ersteinsatz im vertragsgegenständlichen Verkehr	X	

### Technische Merkmale

3	Fahrzeugtyp und Platzangebot			
	<b>Spezielle Busse:</b>			
	<b>K</b>	Niederflur-Kleinbus (Minibus bis 8m, max. 2,35m breit): Mindestens 13 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz <b>(SV Bad Camberg (Los 4), Citybus Weilburg (Linien 61 und 62, Los 1))<sup>2</sup></b>	X	X
	<b>Standard-Niederflur-Linienbusse:</b>			
	<b>M</b>	Niederflur-Midibus: Mindestens 13 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz		
	<b>MÜ</b>	Niederflur-Überland-Midibus: Mindestens 20 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz		
	<b>SÜ</b>	Niederflur-Solo-Überlandbus (11,5m bis 12m), auch als Low-Entry-Variante: Mindestens 40 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz	X	X
	<b>SL</b>	Niederflur-Solobus (über 11,5m bis 13,5m): Mindestens 40 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz	X	X
	<b>SLÜ</b>	Niederflur Solo-Überlandbus (über 12m bis 13,5m): Mindestens 45 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz	X	X
	<b>L</b>	Niederflur-15m-Bus (14,5m bis 15m): Mindestens 45 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz		X
	<b>LÜ</b>	Niederflur-Überland-15m-Bus (14,5m bis 15m): Mindestens 50 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz		X
	<b>G</b>	Niederflur-Gelenkbus (bis 18m): Mindestens 50 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz	X	X
	<b>GÜ</b>	Niederflur-Überland-Gelenkbus (bis 18m): Mindestens 55 Sitzplätze, Stehperron mit Klappsitz	X	X
	<b>Spezielle Busse:</b>			
	<b>EK</b>	Kleinbus (bis 8m, max. 2,35m breit): Mindestens 13 Sitzplätze		X
	<b>Standard-Linienbusse:</b>			
	<b>EM</b>	Midibus: Mindestens 13 Sitzplätze		

<sup>1</sup> Gilt nicht, sofern ab Betriebsaufnahme ausschließlich Neufahrzeuge eingesetzt werden.

<sup>2</sup> Im Stadtverkehr Bad Camberg sowie für den Citybus Weilburg können ausschließlich Kleinbusse eingesetzt werden. Der Einsatz größerer Fahrzeugtypen ist grundsätzlich nicht möglich.

Nr.	Ausstattungskriterien als Mindestanforderungen	Kategorie	
		Regel-fahrzeug	Ersatz-fahrzeug
	<b>ES</b> Solobus (11,5m bis 12m): Mindestens 30 Sitzplätze		
	<b>ESÜ</b> Solo-Überlandbus (11,5m bis 12m): Mindestens 40 Sitzplätze	X	X
	<b>ESL</b> Solobus / Solo-Überlandbus (über 11,5m bis 13,5m): Mindestens 40 Sitzplätze	X	X
	<b>EL</b> 15m-Bus / Überland-15m-Bus (14,5m bis 15m): Mindestens 45 Sitzplätze		X
	<b>EG</b> Gelenkbus / Überland-Gelenkbus (bis 18m) Mindestens 50 Sitzplätze		
	Die maximale Anzahl der zu befördernden Fahrgäste errechnet sich aus der Summe von Steh- und Sitzplätzen und darf nicht höher sein als die in den Fahrzeugpapieren eingetragene maximale Personenzahl gemäß StVZO. Zur Qualitätsverbesserung errechnet sich die maximale Anzahl der Stehplätze aus der Fläche (m <sup>2</sup> ) ohne Bestuhlung hinter der Sicherheitsschranke am Fahrerplatz abzüglich der Trittstufenschächte an hinteren Türen - soweit vorhanden – multipliziert mit der Zahl 3. Das entspricht 0,33m <sup>2</sup> Stehfläche pro Person.		

4	Motor		
	Angemessene Motorleistung (gem. §35 StVZO) entsprechend den topografischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben.	X	X

5	Türen		
	Anzahl: mindestens 2, für Gelenkfahrzeuge mindesten 3	X	X
	Typ: Schwenk- bzw. Schwingtüren oder Schenk-Schiebetür	X	
	Breite: mindesten eine doppeltbreite Tür mit einer lichten Durchgangsbreite von 1250mm (+/- 50mm) sowie eine Tür einflügelig, mind. 850 mm <sup>2</sup> Durchgangsbreite	X	X

6	Ein- und Ausstieg		
	Bei Niederflurfahrzeugen (vgl. Nr.3): Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektronisch-pneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite; Absenkbarkeit der Einstiegsseite um 60-80mm aus der Fahrstellung von 320 mm bis 360 mm <sup>3</sup>	X	
	Bei Niederflurfahrzeugen (vgl. Nr.3): Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/oder Kinderwagen an der doppelt breiten Tür 2 (zweite Tür von vorne)	X	
	Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an/bei Tür 2 sowie im Wageninneren Bereich der Sondernutzungsfläche	X	
	Haltewunschtasten innen	X	
	Haltewunschtasten (innen) an den Haltestangen (von jeder 2. Sitzplatzreihe aus erreichbar), an der Fahrerkabine rückseite und im Bereich des Stehperrons <sup>3</sup>	X	
Bei Hochbodenfahrzeugen (vgl. Nr.3) Hebeeinrichtung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/oder Kinderwagen an der doppelt breiten Tür 2 (zweite Tür von vorne).	X		

<sup>3</sup> Gilt nicht für Kleinbusse

Nr.	Ausstattungskriterien als Mindestanforderungen	Kategorie	
		Regel-fahrzeug	Ersatz-fahrzeug
7	Betriebliche Kommunikation		
	Kommunikationsmöglichkeit zwischen dem Fahrzeugführer und der Betriebsstelle des AN (Betriebsfunk oder gleichwertige Alternative; Voraussetzung: stabile Netzabdeckung)	X	X
	Bordmikrofon für Ansagen an die Fahrgäste im Wageninneren und an zusteigende Fahrgäste	X	X
	System zur automatischen Pünktlichkeitserfassung (vgl. § 7 Abs. 7.11ff VV)	X	X
	Funktionalität zur Ansteuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) (vgl. Anlage zum VV „Betriebliche Infrastruktur Lichtsignalanlagensteuerung“) [gilt nur für Los 3: Linienbündel „B 49]	X	
8	Sicherheit		
	Wegfahrsperr (Türsicherung)	X	
	Senkrechte Haltestange und/oder waagrechte Haltestangen und Handgriffe an gangseitigen Fahrgastsitzen (wenn keine Haltestange vorhanden ist) <sup>4</sup>	X	
	Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich des Stehperrons	X	
	Anti-Blockier-System (ABS) und Anti-Schlupf-Regelung (ASR)	X	
	Winterreifen auf allen Achsen	X	

#### Umweltstandards

9	Schadstoffausstoß		
	In Abhängigkeit von den gesetzlichen Vorschriften und vom Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeuges müssen die jeweils gültigen EURO-Normen erfüllt werden. Neufahrzeuge müssen mit EURO 5 oder EEV-Motoren ausgestattet sein. Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen hinsichtlich der Staubpartikel (PM <sub>10</sub> ) mindestens den Emissionsgrenze 0,02 g/kWh und hinsichtlich der Stickoxide den Emissionsgrenzwert 3,5 g/kWh einhalten.	X	
10	Fahrgeräusche Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche. Für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt eine Motorraumkapsel nicht möglich ist, wird zur Fahrgeräuschdämmung eine Begrenzung der Dezibelzahl auf 80 dB (A) (DIN ISO 362 und DIN ISO 5130), ab Euronorm IV auf 78 dB (A) festgelegt.	X	X

#### Fahrgastkomfort

11	Fußboden		
	Bodenbeläge weitgehend frei von Polyvinylchlorid (PVC) und schwer entflammbar (vergleichbar DIN 5510-2)	X	X

<sup>4</sup> Gilt nicht für Kleinbusse

Nr.	Ausstattungskriterien als Mindestanforderungen	Kategorie	
		Regel-Fahrzeug	Ersatz-fahrzeug
12	Sitzplätze		
	Mindestsitzabstand: 680 mm	X	X
	Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Türnähe (mindestens 2 Sitzplätze für Schwerbehinderte sind als solche eindeutig zu kennzeichnen, z.B. Scheibenpiktogramme in Augenhöhe stehender Fahrgäste)	X	
	Sitze mit möglichst vandalismusresistenter und mit schwer brennbarer Sitzpolsterung (DIN 5510-2)	X	X
13	Sondernutzungsfläche / Stehperron		
	Ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche (mindestens 900x1300mm breit) in der Nähe von Tür 2 für Rollstühle/ Kinderwagen/ Fahrräder o.ä.	X	
	Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/ Kinderwagen o.ä. (z.B. Gurte)	X	
	Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich des Stehperrons eine Rückenstütze anzubringen.	X	
14	Heizung/ Lüftung/ Klimatisierung		
	Heizung (Fahrgastraum und Fahrerplatz)	X	X
	Klimaanlage (Fahrgastraum und Fahrerplatz), die folgende Vorgaben erfüllt: Temperatur- und Regelungsvorgaben bei Heiz- und Kühlbetrieb gemäß VDV-Schrift 231 (06/2004), gleichmäßige Temperaturverteilung im Bus (vorne-mitte-hinten)	X	
	Belüftungsmöglichkeit (Fahrgastraum und Fahrerplatz)	X	X
15	Beleuchtung		
	Innenraumbelichtung getrennt zuschaltbar für den vorderen und den hinteren Fahrzeugbereich (Verhindern der Blendwirkung). Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (z.B. Spots oder Trittstufenleuchte)	X	
16	Abfallbehälter		
	Mindestens ein Abfallbehälter in jedem Fahrzeug	X	X
17	Fahrkartenverkaufsgerät		
	Fahrkartenverkaufsgerät im Bus gemäß den Anforderungen der Leistungsbeschreibung	X	X
	Im Eingangs- und Ausstiegsbereich der Fahrzeuge sind dem AG Flächen von je maximal DIN A4 und maximal 5 cm Tiefe für die Montage jeweils bis zu zwei passiven Datenübertragungs-Modulen kostenfrei zu Verfügung zu stellen. Über diese Module können verschiedene elektronische Servicedienste, wie beispielsweise Fahrgastinformationen sowie Maßnahmen zur Kundenbindung und Maßnahmen mit Partnern umgesetzt werden. Die Datenübertragungs-Module beinhalten einen passiven Funkchip (ISO14443, Funkfrequenz 13,56 MHz). In ihrer aktuellen form sind sie kreisrund (Durchmesser ca. 6,5 cm) und werden mittels doppelseitigem Klebeband befestigt. Die Datenübertragungs-Module benötigen keine externe Stromversorgung. Für Montage ist eine Fläche von 10 cm <sup>2</sup> veranschlagt. Die Technik und die dazugehörige Kommunikationsmaßnahmen werden dem AN vom AG kostenfrei zur Verfügung gestellt und sind vom AN auf eigene Kosten nach Vorgabe des AG zu montieren.	X	

Nr.	Ausstattungskriterien als Mindestanforderungen	Kategorie	
		Regel- fahrzeug	Ersatz- fahrzeug
18	Fahrgastinformation im Fahrzeug		
	Akustische Haltestellen- und Umsteigeansagen über Sprachspeicher (digitales Ansagegerät) oder Bordmikrofon	X	
	Optische Haltestellenanzeige (Elektronische Anzeige der nächsten Haltestelle) im Wageninnenraum	X	
	Haltewunsch Tasten im Wageninnenraum in Kombination mit einer optischen Anzeige „Wagen hält“.	X	X
	Akustische Bestätigung des Haltewunsches an den Fahrgast und den Fahrer	X	
	Hinweis auf das Mitführen einer gültigen Fahrkarte einschließlich der Information über das erhöhte Beförderungsentgelt im Wageninnenraum (RMV-Aufkleber)	X	
19	Fahrgastinformation am Fahrzeug		
	Linienbeschilderung außen (frei programmierbar und alphanumerisch als elektronische Vollmatrixanzeige): - Fahrzeugfront: Fahrtziel, Linienbezeichnung - Einstiegsseite: Linienverlauf, Linienbezeichnung - Fahrzeugheck: Linienbezeichnung	X	
	Linienbeschilderung außen (Fahrtziel, Linienbezeichnung) nach BOKraft		X
20	Erscheinungsbild der Fahrzeuge		
	RMV-Bänderole am Dachrand sowie Logos des RMV jeweils an der Fahrzeugfront, am Fahrzeugheck und an der Einstiegsseite, Logo des AG auf Fahrzeugfront [Platzierung wird jeweils zwischen AN und AG abgestimmt] Für Fahrzeuge <u>ohne</u> oberflächenversiegelten Lackierungen werden diese RMV-Designelemente vom AG kostenfrei nach schriftlicher Anforderung durch den AN unter Nennung der jeweiligen Kfz-Kennzeichen sowie des Linienbündels zur Verfügung gestellt. Der AG trägt die Material-/Verpackungs- und Versandkosten der Beklebungssätze. Die Montagekosten sind vom AN zu tragen. Für Fahrzeuge <u>mit</u> oberflächenversiegelten Lackierungen sind die RMV-Designelemente vom AN auf eigene Kosten zu beschaffen und anzubringen. Die RMV-Designelemente sowie die o.g. Sonderlogos sind bei Beschädigung gegen neue zu ersetzen. Bei der Beklebung der Fahrzeuge sind die maßgeblichen Vorschriften und Normen, insbesondere die StVZO zu berücksichtigen.	X	
	Die Fahrzeugaußenflächen und der Innenraum sind farblich so zu gestalten, dass sich auch sehbehinderte Fahrgäste gut orientieren können. Für die Orientierung relevanter Einrichtungs-elemente, wie z.B. Haltegriffe und Stangen, Taster, Einstiegstüren und Stufenkanten, müssen durch kontrastierende Farbgestaltung oder Farbmarkierungen gegenüber dem übrigen Formelementen hervorgehoben sein.	X	
	Werbung am oder im Fahrzeug ist nur unter Beachtung der Vorgaben in Ziffer 13 der <b>Anlage</b> zum VV „Leistungsbeschreibung“ zulässig.	X	X
	Außenlackierung einfarbig in einem RAL-Farbtone (kein Metallic-Effekt); RAL-Farbtone wird nach Zuschlagserteilung zwischen AG und AN abgestimmt.	X	
	Beklebung in einem einheitlichen Layout, das vom AG vorgegeben wird (vgl. Ziffer 13.7 der <b>Anlage</b> zum Verkehrsvertrag „Leistungsbeschreibung“) <b>[gilt nur für Los 4 sowie für die Linien 61 und 62 des Loses 1]</b>	X	

Nr.	Ausstattungskriterien als Mindestanforderungen	Kategorie	
		Regel-fahrzeug	Ersatz-fahrzeug
21	<p><b>Vorrüstung für Elektronisches Fahrgeldmanagement</b></p> <p>Für folgende Elemente sind durch den AN Räume in den Fahrzeugen freizuhalten, vgl. auch <b>Anlage</b> zum VV „Elektronisches Fahrgeldmanagement“:</p> <p><b>Raumerfassungsleser:</b>          Für den Raumerfassungsleser ist in jedem Fahrzeug in einem 19“ Gehäuse vorzusehen.</p> <p>Ebenso ist die Möglichkeit der Energieversorgung vorzusehen. Der Raumerfassungsleser wird über eine Ethernet-Schnittstelle an den Bordrechner im Fahrzeug angebunden werden. Eine entsprechende Schnittstelle ist am Bordrechner vorzusehen.</p> <p>Es ist eine permanente Stromversorgung mindestens während der Fahrt notwendig. Ein kontrolliertes Runterfahren über eine Pufferbatterie ist denkbar. Normalerweise arbeiten die Bordrechner mit 24 Volt Speisepannung, durch den Einsatz eines DC/DC-Wandlers können auch 12 V eingesetzt werden.</p> <p><b>Weckantenne:</b>          Für die Weckantenne sind Einbauräume im oberen Bereich der Eingangstüren und im Bereich möglicher Wagendurchgänge freizuhalten. Die Weckantennen werden die maximalen Abmessungen von 12x12x7,5 cm haben.</p> <p>Bei festverbundenen Fahrzeugteilen genügt es, die Eingangstüren mit Weckantennen zu versehen und sicherzustellen, dass genügend AccessAntennen vorhanden sind um die gesamte Fahrzeuglänge abzudecken.</p> <p>Die Antennen können (und sollten aus Vandalismusschutzgründe) hinter der Innenverkleidung angebracht werden. Bedingung ist die Funkdurchlässigkeit der Innenverkleidung (darf nicht aus Metall sein bzw. keine Metallfolien enthalten).</p> <p><b>Erfassungsantenne:</b>          Für die Erfassungsantennen sind Einbauräume im Anfangs- und Endbereich der Einheiten vorgesehen. Die Erfassungsantennen werden die maximale Abmessungen von 20x12x7,5 cm haben. Pro Fahrzeug ist eine Erfassungsantenne vorzusehen, wobei der Raumerfassungs-Leser in der Fahrzeug-Mitte installiert wird.</p> <p>Für die Erfassungsantenne gilt bezüglich Montage hinter Innenverkleidungen dasselbe wie für die Weckantennen.</p> <p><b>Verkabelung:</b>          Für die Verkabelung sind in den Fahrzeugen Kabelkanäle/Kabelräume (Coax-Kabel mit einem Kabelquerschnitt von 8 mm und einem maximalen Biegeradius von 10-15 cm) vorgesehen. Vom Raumerfassungsleser sollen Kabel zu den Antennen geführt werden können. Die Weckantenne sollen mit einem Kabel in Reihe geschaltet und die Erfassungsantennen mit jeweils zwei Kabeln angebunden werden können. Die entsprechenden Kabelkanäle/ Kabelräume sind frei zu halten.</p>	X	X



Nr.	Ausstattungskriterien als Mindestanforderungen	Kategorie	
		Regel- fahrzeug	Ersatz- fahrzeug
22	<p><b>Sonstiges</b></p> <p>Sauberkeit der Fahrzeuge</p> <p>Jeweils Außenreinigung vor samstäglichem Betriebsbeginn.</p> <p>Jeweils Nassreinigung innen vor samstäglichem Betriebsbeginn.</p> <p>Grundsätzlich besenrein.</p> <p>Leerung der Abfallbehälter sowie Entfernen von Abfällen, Essensresten etc. von Fahrzeugboden und Kontaktflächen (z.B. Sitzplätzen) bei Bedarf und dann jeweils an Linienhaltepunkten und Pausenstationen.</p> <p>Beseitigung grober Verunreinigungen täglich. Grob verunreinigte Fahrzeuge dürfen nicht in Betrieb gehen.</p> <p>Die Beseitigung von Graffiti hat umgehend zu erfolgen.</p>	X	X
23	<p>Schadensfreiheit der Fahrzeuge</p> <p>Fahrzeuge und Ausstattung sind schadensfrei zu halten. Die betriebliche Funktionalität, die Verkehrssicherheit und der Brandschutz sind gemäß den gesetzlichen Vorgaben immer zu gewährleisten.</p>	X	X

# RMV-Datenhandbuch

## Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

Quelle: RMV GmbH, Hofheim, 2010

### Datenlieferung

---

#### Verkaufs- und Einnahmenmeldungen

Der RMV benötigt Verkaufsdatenmeldungen (Einzelverkaufsdaten: je Verkaufsvorgang ein Datensatz) sowie aggregierte Einnahmenmeldungen. Diese Meldung erfolgt durch den AG auf Basis von Daten, die ihm der AN zur Verfügung stellt. Der AG nutzt seinerseits für die erfolgende Datenmeldung an den RMV eine als „Konverter“ bezeichnete Software. Der AN liefert ihm die erforderlichen Daten in dem hierfür erforderlichen Format, welches im Folgenden dargestellt wird. Der AN erfüllt gegenüber dem AG die Anforderungen, die seinerseits der AG gegenüber dem RMV zu erfüllen hat.

#### Hinweis:

*Es werden dabei vom Konverter folgende Dateien erzeugt und übertragen:*

*Für die Verkaufsdaten Dateien der Form Partnerkuerzel\_JJJJ-MM\_Zähler\_fahrkarte.csv Für die Einnahmemeldungen Dateien der Form Partnerkuerzel\_JJJJ-MM\_Zähler.eav*

*Werden vom Datenlieferanten unterschiedliche RMV-relevante Partner verwaltet, so muss pro Partner eine Lieferung erfolgen.*

*„JJJJ“ steht für die 4-stellige Jahreszahl. „MM“ steht für die zweistellige Monatsnummer.*

*Die Meldungen erfolgen monatlich mit den Daten eines Monats (Ausnahme: 13 für den Teil des Monats ab Tarifwechsel, s.u.). Für den kalendarischen Monat des Tarifwechsels sind zwei getrennte Meldungen zu liefern, eine mit den Verkäufen und Einnahmen vom Monatsanfang bis zum Tag vor dem Tarifwechsel (üblicherweise der Samstag vor dem 2.ten Sonntag im Dezember). Eine weitere getrennte Meldung mit den Daten nach neuem Tarif ab dem Tag des Tarifwechsels (üblicherweise zweiter Sonntag im Dezember) bis zum Ultimo des Monats. Für diese zweite Lieferung wird die Monatsnummer MM=13 verwendet.*

*Der Monat 13 ist im Folgenden datentechnisch wie ein eigener, gesamter Monat behandelt. Desgleichen wird der Teilmonat bis zum Tarifwechsel unter seiner Monatsnummer titulierte und datentechnisch wie ein gesamter Monat behandelt.*

*Pro Datenlieferungsperiode (pro „datentechnischer Monat“ im oben beschriebenen Sinne) und Partner wird bei 0 beginnend der Zähler hoch gezählt.*

*Der AN sammelt seine Einzelverkaufsdaten aus allen Vertriebswegen und ggf. die seiner Unterauftragnehmer und liefert sie in der unten dargestellten Form. Der AN ist verpflichtet, seine technische Ausstattung und seine Betriebsabläufe hierauf abzustimmen.*

*Die für den Konverter bereit zu stellende Verkaufsdatenmeldungsdatei ist eine ASCII-kodierte CSV-Datei je Abrechnungspartner mit Semikola als Trennzeichen. Je Zeile ist genau ein Datensatz zu speichern, es entsteht also eine Datei im sogenannten „.csv“-Format, mit definierten Inhalten. Jeder korrekte Datensatz muss genau 26 Semikola enthalten.*

*Auch dann, wenn sich Verkaufsvorgang und Storno des Verkaufsvorgangs innerhalb der gleichen Datenlieferungsperiode aufheben, sind beide Verkaufsvorgänge in die Übergabedatei einzustellen. Mit einer Teilstornierung wird ein finanzieller Teil eines Geschäftsvorgangs rückgängig gemacht. Solche Vorgänge müssen gemeldet werden. Der Vorgang der Rückgabe wird durch den Vorgang des Stornos bzw. der Teilstornierung abgedeckt. Rein geldmäßige Rückerstattungen sind auch hier gemäß dem in Ziffer 3.5.2 beschriebenen Verfahren zu melden.*

# RMV-Datenhandbuch

## Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

### **Datenlieferung**

---

Die tariflichen Vorgaben werden in Form der jeweils aktuellen Tarifmatrix des RMV vorgegeben. Die gültige Datenstrukturbeschreibung ist auf der Tarif-CD des RMV enthalten.

Zur Weiterentwicklung des Tarifs benötigt der RMV Informationen über alle verkauften Fahrkarten. Gemäß der beigefügten Tabelle (Verkaufsdatenmatrix) sind die nachfolgend aufgeführten Verkaufsdaten an den AG zu melden. Die Verkaufsdatenmatrix zeigt die Datensatzstruktur in der korrekten Reihenfolge.

Der AN sammelt seine Einzelverkaufsdaten aus allen Vertriebswegen und ggf. die seiner Unterauftragnehmer und liefert sie in der unten dargestellten Form. Der AN ist verpflichtet, seine technische Ausstattung und seine Betriebsabläufe hierauf abzustimmen.

Die Daten des gesamten Monats sind – soweit zutreffend - nach regionalen und lokalen Linien getrennt als eine Lieferung je Verkehrsvertrag (Linienbündel) an den AG bzw. einen vom AG benannten Dritten zu liefern; bei lokalen Linien ggf. zusätzlich an den AG. Die Lieferung kann per E-Mail oder über das Internet mittels einer gesicherten Verbindung erfolgen.

Lieferform ist eine ASCII-Datei je Abrechnungspartner mit Semikola als Trennzeichen. Je Zeile wird genau ein Datensatz geliefert, es entsteht also eine Datei im sogenannten „.csv“-Format, allerdings mit definierten Inhalten. Der Name dieser Datei setzt sich zusammen aus dem Partnerkürzel, der Datenlieferungsperiode, Zähler und dem Datentyp Fahrkarte in der Form „Partnerkuerzel\_JJJJ-MM\_Zähler\_fahrkarte.csv“. Beispiel.: DB\_2004-12\_0\_fahrkarte.csv. Jeder korrekte Datensatz muss genau 26 Semikola enthalten. Im Monat des Tarifwechsels sind zwei Dateien zu liefern, eine mit den Verkäufen vom Monatsanfang bis zum Tarifwechsel, eine mit den Verkäufen nach neuem Tarif.

Pro Datenlieferungsperiode und Partner des RMV (hier: der AG) wird bei 0 beginnend der Zähler hoch gezählt. Werden vom Datenlieferanten unterschiedliche RMV-relevante Partner verwaltet, so muss pro Partner eine ASCII-Datei erstellt und übertragen werden.

Auch dann, wenn sich Verkaufsvorgang und Storno des Verkaufsvorgangs innerhalb der gleichen Datenlieferungsperiode aufheben, sind beide Verkaufsvorgänge in die Übergabedatei einzustellen. Mit einer Teilstornierung wird ein finanzieller Teil eines Geschäftsvorgangs rückgängig gemacht. Solche Vorgänge müssen gemeldet werden. Der Vorgang der Rückgabe wird durch den Vorgang des Stornos bzw. der Teilstornierung abgedeckt. Rein geldmäßige Rückerstattungen sind vom AN gemäß einem beim AG gesondert zu erfragenden Verfahren zu melden.

Die geforderten Daten müssen in jedem Einzeldatensatz im ASCII-Format vorliegen. Die vom AG eingesetzte Software (Konverter) wird in der Lage sein, die Einzelverkaufsdatensätze im ASCII-Format (Trennzeichen Semikolon) in das Format der RMV-Verkaufsdatenmatrix zu konvertieren, unabhängig davon, in welcher Reihenfolge die Daten innerhalb des einzelnen Datensatzes vorliegen. Die Verkaufsdaten sind an den AG zu liefern.

**Diese Datenlieferung ersetzt nicht die Einnahmenmeldung gemäß den Vergabeunterlagen an den AG.**

# RMV-Datenhandbuch

## Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

**Anlage „Datenlieferung“**

**Tabelle: Datenformat der Verkaufsdaten**

Pos.	Feldname	Datentyp	Feldlänge	Format	Wertebereich	Lieferant			Bemerkung
						RMV/LNG	Tarifmatrix	AN	
1	IdentNr	Integer	12		-- kein Wertebereich --			X	Identifizierer des Schnittstellensatzes (zusammen mit Partner, VU und Lieferant, in dieser Kombination eindeutig)
2	Partner	Alphanumerisch	7		Kodierung wird vom RMV vorgegeben	X			Abrechnungspartner des RMV
3	Unternehmen	Alphanumerisch	7		Tabelle VU; Kodierungen vom RMV vorgegeben	X			Verkehrsunternehmen, in dessen Namen die Fahrkarte verkauft wurde
4	Lieferant	Alphanumerisch	7		Kodierungen werden vom RMV vorgegeben	X			Lieferant der Verkaufsdaten
5	Verkaufstechnik	Integer	2	0X	Tabelle VERKAUFSTECHNIK Kodierungen werden vom RMV vorgegeben	X			Tabelle vom RMV
6	Anzahl	Integer	7	000000X	-9.999.999 bis 9.999.999			X	Ganzzahlig, auch negativ
7	Verkaufsdatum	Alphanumerisch	8	JJJJMMTT	-- kein Wertebereich --			X	Gültiges Datum
8	Verkaufszeit	Alphanumerisch	4	SSMM	-- 0000 bis 2359 --			X	Gültige Uhrzeit
9	Preisstufe	Integer	2	0X	Tabelle PREISSTUFE (Tarif-CD)		X		
10	Sortenschlüssel	Integer	6	00000X	Tabelle SORTEN-SCHLUESSEL Kodierungen werden vom RMV vorgegeben	X			Tabelle vom RMV
11	Gattungsart	Integer	2	0X	Tabelle GATTUNGSART (Tarif-CD)		X		
12	Geraetenummer	Alphanumerisch	20		-- kein Wertebereich --			X	Wird vom Auftragnehmer vergeben
13	Zahlungsart	Integer	2	0X	Tabelle ZAHLUNGSART Kodierungen werden vom RMV vorgegeben	X			
14	Preis	Dezimal	12,2	. . . . ,cc	-999.999.999.999 bis 999.999.999.999,99	(X)		X	Kundenabgabepreis, 2 Nachkommastellen
15	Subvention	Dezimal	12,2	. . . . ,cc	-999.999.999.999 bis 999.999.999.999,99	X			Subventionsbetrag, 2 Nachkommastellen
16	Tarifversion	Alphanumerisch	5		Tabelle TARIFVERSION (Tarif-CD)			X	
17	Von	Integer	5	0000X	Tabelle TARIFMATRIX (Tarif-CD)			X	
18	Nach	Integer	5	0000X	Tabelle TARIFMATRIX (Tarif-CD)			X	
19	Ueber	Integer	5	0000X	Tabelle TARIFMATRIX (Tarif-CD)			X	
20	Starthaltestelle	Integer	8	0000X	Tabelle HALTESTELLE (Tarif-CD)			X	
21	Linie	Alphanumerisch	8		öffentliche Liniennummer				
22	Richtung	Alphanumerisch	5		-- kein Wertebereich --			X	Siehe Erläuterung
23	Fahrtnummer	Alphanumerisch	6		-- kein Wertebereich --			X	Siehe Erläuterung
24	Guelteig ab	Alphanumerisch	8	JJJJMMTT	-- kein Wertebereich --			X	Gültiges Datum

## RMV-Datenhandbuch Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

**Anlage „Datenlieferung“**

**Tabelle: Datenformat der Verkaufsdaten**

Pos./Feldname	Datentyp	Feldlänge	Format	Wertebereich	Lieferant		Bemerkung
					RMV/LNG	Tarifmatrix/AN	
25Event_Schule	Integer	10		Tabelle SCHULE, Tabelle EVENT Kodierungen werden vom RMV vorgegeben	X		nur bei Zeitkarten gefüllt; entfällt vorläufig
26Zielhaltestelle	Integer	8	0000000X	Tabelle HALTESTELLE (Tarif-CD)		X	i.d.R. nur bei Einzel- und Tageskarten, nur wenn im Verkaufsgerät verfügbar.
27AGS	Alphanumerisch	11		11-stelliger AGS gemäß RMV Vorgabe	X		Siehe Erläuterung

Bei negativen Zahlen kommt das Vorzeichen als zusätzlich mögliches Zeichen zur hier angegebenen Feldlänge hinzu.  
Tausender-Trennpunkte sind hier nur zur besseren Lesbarkeit dargestellt. Geliefert wird eine Zeichenfolge ohne Tausender-Trennzeichen.

# RMV-Datenhandbuch

## Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

### Anlage „Datenlieferung“

Beispiel für eine Verkaufsdatenmeldung (Feldnamen nicht zu liefern), auf Leerzeichen in einer Zeile kann verzichtet werden:

ID;Partner;Unternehmen;Lief;Vktech;Anzahl;Vkdat;VkZeit;Ps;Sorte;Gatt;Gerät;  
Z-art;Preis;Subvention;T-V;Von;Nach;Ueber;SHst;Linie;Ri;Fahrt;gueltig\_ab;Ev;ZHst;AGS

412000001;LNG XY;BusGMBH;e-blitz;11;000001;20041213;1415;04;003300;33;365;  
01;2,00; ;24;2000;1800;9999;00022075;2;1;154;20041213; ; 22122 ; ;

**Zu den einzelnen Feldern ist folgendes festzustellen:**

#### 1 IdentNr

Eine fortlaufende Identifikationsnummer des Datensatzes, die vom Verkehrsunternehmen (hier also vom AN) nur ein einziges Mal zu vergeben ist.

Zusammen mit dem Feld Partner ergibt sich eine eindeutige Kennzeichnung des Datensatzes. Die IdentNr. muss über alle Datenlieferungen, die an den RMV erfolgen, auf Partnerebene eineindeutig sein!

Eine Datenlieferung darf keine Datensätze beinhalten, die bereits an den RMV versandt wurden – weder unter der alten IdentNr. noch unter einer neuen IdentNr.. Somit darf ein an den RMV übergebener Datensatz in keiner Folgelieferung erneut übergeben werden, ausgenommen bei Korrekturen in Form von Neulieferungen für eine bereits gelieferte Meldeperiode (Zähler im Dateinamen ungleich 0). Diese Neulieferungen müssen immer den gesamten Datenbestand einer Meldeperiode umfassen, also insbesondere auch die bereits gelieferten (korrekten) Daten.

#### 2 Partner

Abrechnungspartner des RMV, Angabe gemäß Vorgabe des RMV. Der Inhalt wird dem Partner bekannt gegeben. Es handelt sich um die Institution, mit der der RMV den Verkehr abrechnet.

Eine Verkaufsmeldungsdatei darf immer nur mit den Datensätzen von genau einem Abrechnungspartner gefüllt sein.

#### 3 Unternehmen

Verkehrsunternehmen, in dessen Namen die Fahrkarte verkauft wurde, Kodierung gemäß Vorgabe des RMV. Falls die Fahrkarte durch einen Subunternehmer verkauft wurde, ist dennoch das beauftragte Verkehrsunternehmen anzugeben.

#### 4 Lieferant

Institution, die die Verkaufsdaten liefert; Kodierung gemäß Vorgabe des RMV.

#### 5 Verkaufstechnik

Identifikation der genutzten Verkaufstechnik gemäß einer tabellarischen Vorgabe des RMV.

# RMV-Datenhandbuch

## Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

### Anlage „Datenlieferung“

---

#### 6 Anzahl

Verkaufte Stückzahl von Fahrkarten. Es können nur ganzzahlige Werte eingegeben werden.

Ist im Regelfall 1, kann jedoch bei Abgabe gleichartiger Fahrkarten wie z. B. beim JobTicket deutlich höher sein. Hier sind auch Stornos bzw. Teilstornierung als negative Zahl einzutragen.

Bei Stornos bzw. Teilstornierungen einzelner Fahrkarten bei denen die Zahl der Fahrkarten nicht bekannt ist, muss im Feld Anzahl die Zahl 0 eingegeben werden.

#### 7 Verkaufsdatum

Datum des Verkaufs bzw. der Rücknahme der Fahrkarte.

#### 8 Verkaufsuhrzeit

Uhrzeit des Verkaufs bzw. der Rücknahme der Fahrkarte (auch bei Zeitkarten).

#### 9 Preisstufe

Das Feld Preisstufe enthält die Preisstufe einer verkauften Fahrkarte. Sofern keine Preisstufe zuzuordnen ist, ist der Wert 00 zu verwenden. Für einzelne Preisstufen (Übergangstarife, räumlich begrenzte Angebote) besteht die Notwendigkeit, die Preisstufe und den Sortenschlüssel gemäß einer Tabelle umzuwandeln, die der RMV dem AN rechtzeitig vor Gültigkeitsbeginn der entsprechenden Regelung zur Verfügung stellt.

#### 10 Sortenschlüssel

Das Feld Sortenschlüssel enthält die Sorte einer verkauften Anzahl. Der Sortenschlüssel ist eine sechsstellige Zahl und wird vom RMV definiert.

#### 11 Gattungsart

Basisangabe zur Fahrkartenart gemäß der Datei gattungsart.csv, Feld „Gattungsart“ der RMV Tarif-CD.

#### 12 Gerätenummer

Bei personalbedienten Verkaufsgeräten ist die Gerätenummer mit der Nummer des Fahrermoduls zu füllen. Bei Verkäufen an kundenbedienten Verkaufsgeräten ist die Gerätenummer die Nummer des Verkaufsgeräts. Diese Nummern müssen je Unternehmen eindeutig sein. Bei Verkäufen über einen PC-Arbeitsplatz ist pro Partner und PC-Arbeitsplatz eine eindeutige numerische Kennziffer zu verwenden.

#### 13 Zahlungsart

Basisangabe zur Fahrkartenart gemäß einer vom RMV zur Verfügung gestellten Tabelle.

#### 14 Preis

Preis der Fahrkarte(n) gemäß RMV-Preisliste (Tarif-CD) beim Regelpreis, Kundenabgabepreis bei subventionierten Fahrkarten bzw. Preis gemäß vertraglicher Regelung mit dem Kunden. Bei JobTickets wäre hier z.B. das Produkt aus Anzahl und Einzelpreis pro Monat und Mitarbeiter anzugeben. Im Feld Preis ist auch dann der Geldwert der durch das Unternehmen im Verkaufszeitraum für den Sortenschlüssel und ggf. die weiteren Differenzierungen verkauften Stückzahlen zu melden, wenn es sich um einen pauschalen Betrag handelt, für den keine Stückzahl vorliegt, wenn also das Feld Menge den Inhalt 0 hat. Die letzten beiden Stellen enthalten grundsätzlich EuroCent.

Bei Jahreskarten, die im Abonnement vertrieben werden, ist der jeweils vom Kunden gezahlte (abgebuchte) Preis einzutragen. Für die Monate, für die der Kunde zwar eine Fahrtberechtigung hat, aber nicht zahlt

# RMV-Datenhandbuch

## Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

### Anlage „Datenlieferung“

(z.B. bei der Abo-Jahreskarte die Monate 11 und 12) ist dies unter einem besonderen Sortenschlüssel mit dem Preis 0 zu melden.

Stornos und Teilstornierungen einzelner Fahrkarten sind mit einem negativen Preis einzutragen.

#### 15 Subvention

Bei subventionierten Preisen soll hier der Subventionsbetrag stehen. Es gelten analog die Bemerkungen für Preis. Bei einem Verkauf gemäß Regelpreis bzw. speziellem Vertrag mit dem Kunden (JobTicket, SemesterTicket, ...) ist der Inhalt 0,00.

#### 16 Tarifversion

Gemäß Tarif-CD. Anzugeben ist die Zahl im ersten Feld der Datei version.csv, z. B. ab Dezember 2008 die Zahl „28“.

#### 17 Von

Das Feld „Von“ enthält den Startort (also das Tarifgebiet) des verkauften Fahrausweises gemäß RMV-Tarifmatrix (Tarif-CD), wie in der Datei tarifgebiet.csv, Feld „TZ\_Code“ dargestellt. Die Angabe erfolgt entweder als 1234 auf A0-Tarifgebietsebene oder als 1200 auf A-Tarifgebietsebene. Es sollen die Kundeneingaben (bei Automatenverkauf) bzw. die Kundenangaben (bei Verkauf durch Personal) geliefert werden, nicht die Angaben für die verkaufte Fahrkarte. undefinierte Startorte führen dazu, dass das Feld leer bleibt.

#### 18 Nach

Das Feld „Nach“ enthält den Zielort des verkauften Fahrausweises gemäß RMV-Tarifmatrix (Tarif-CD), wie in der Datei tarifgebiet.csv, Feld „TZ\_Code“ dargestellt. Die Angabe erfolgt entweder als 1234 auf A0-Tarifgebietenbene oder als 1200 auf A-Tarifgebietsebene. Es sollen die Kundeneingaben (bei Automatenverkauf) bzw. die Kundenangaben (bei Verkauf durch Personal) geliefert werden, nicht die Angaben für die verkaufte Fahrkarte. undefinierte Startorte führen dazu, dass das Feld leer bleibt.

#### 19 Ueber

Das Feld „Ueber“ enthält das für eine Verbindung charakteristische Über-Tarifgebiet des verkauften Fahrausweises gemäß RMV-Tarifmatrix (Tarif-CD), wie in der Datei tarifgebiet.csv, Feld „TZ\_Code“ dargestellt. Die Angabe erfolgt entweder als 1234 auf A0-Tarifgebietsebene oder als 1200 auf A-Tarifgebietsebene. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es Tarifrelationen gibt, für die unterschiedliche Gattungen / Sorten bei gleichen Start- und Ziel-TG unterschiedliche Über aufweisen. Es sollen die Angaben für die verkaufte Fahrkarte geliefert werden. undefinierte Über-Tarifgebiete führen dazu, dass das Feld leer bleibt.

#### 20 Starthaltestelle

Dieses Feld bezeichnet die Haltestelle, an der die Fahrkarte verkauft wird. Dieses Feld darf nur für Fahrkarten gefüllt werden, deren Verkaufsort eindeutig einer Haltestelle zugeordnet werden kann. Es wird dabei die Haltestellennummer gemäß dem Feld RMV\_ID\_Hst\_Nr der Tabelle Haltestelle.csv aus der Tarif-CD verwendet (auch bezeichnet als Infopool- oder DIVA-Nummer). Diese Nummer ist nicht die tarifliche Haltestellennummer.

Falls die Fahrkarte nicht an einer Haltestelle verkauft wird, ist zwingend das Feld AGS (Feld 27) zu füllen.

#### 21 Linien

Linien gemäß der öffentlichen Liniennummer. Die Linienbezeichnung ist mit dem RMV abzustimmen, d.h. der RMV gibt auf Anfrage die zutreffenden Liniennummern bekannt. Diese Angabe ist in der Regel nur für Einzelkarten und Tageskarten verfügbar, wenn sie im Verkehrsmittel verkauft werden.

Erfolgt die Lieferung nicht nach Linien differenziert, ist der Wert 0 zu verwenden.



# RMV-Datenhandbuch

## Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

### Anlage „Datenlieferung“

#### 22 Richtung

Das Feld wird mit dem Wert 1 gefüllt, wenn die Richtung mit der schriftlichen Beschreibung der Linie im Fahrplanbuch übereinstimmt.

Fährt das Transportmittel in der Richtung, die der schriftlichen Beschreibung entgegengesetzt steht, ist der Wert 2 im Feld einzustellen.

#### 23 Fahrnummer

Die Fahrnummer ist die betriebsinterne Nummer der einzelnen Fahrt, also einer Haltestellenfolge zu einem bestimmten Zeitpunkt (z. B. die Zugnummer im SPNV, die Busfahrnummer im BPNV).

#### 24 Gueltig\_ab

Datum, ab dem die Fahrkarte gültig ist.

#### 25 Event\_Schule

Dieses Feld soll später mit einer Schul-/Eventnummer gefüllt werden, die vom RMV zur Verfügung gestellt werden wird. Die Erfassung der Schulnummer betrifft nur Verkäufe direkt an Schulen, Schulträger, usw., bei Events sind Verkäufe auch an Privatpersonen betroffen. Solange keine Nummer vom RMV vorgegeben wird, ist das Feld mit 0 zu belegen.

#### 26 Zielhaltestelle

Dieses Feld bezeichnet die Haltestelle, die der Kunde beim Verkauf im Verkehrsmittel als Ziel nennt bzw. die der Fahrgast sonst eindeutig angibt. Das Feld ist daher nur für Fahrkarten zum sofortigen Fahrtantritt zu füllen. Es wird dabei die Haltestellennummer gemäß dem Feld RMV\_ID\_Hst\_Nr der Tabelle Haltestelle.csv aus der Tarif-CD verwendet (auch bezeichnet als Infopool- bzw. DIVA-Nummer). Diese Nummer ist nicht die tarifliche Haltestellennummer. Wenn das Verkaufsgerät die Daten liefern kann, ist dieses Feld zu füllen.

#### 27 Amtlicher Gemeindegchlüssel (AGS)

Mit dem Amtlichen Gemeindegchlüssel wird eine Verkaufsstelle (z. B. Reisebüro, Mobilitätszentrale, sonstige Verkaufsstellen), die nicht an einer Haltestelle liegt, beschrieben.

Dabei ist in Hessen der 11-stellige Amtliche Gemeindegchlüssel entsprechend der amtlichen Statistik zu verwenden. Für Gemeinden außerhalb Hessens ist die 11-stellige Schlüsseliste zu verwenden, die vom RMV den Partnern zur Verfügung gestellt wird.

Wenn dieses Feld leer bleibt, ist zwingend Feld 20 zu füllen.

#### Notfahrkarten

Für Notfahrkarten, d. h. Fahrkarten, die bei Ausfall eines elektronischen Verkaufsgerätes von Hand ausgestellt werden, gilt:

Im Vergleich zu den oben geschilderten Angaben können einzelne Felder entfallen bzw. verändert dargestellt werden. Im Grundsatz gilt dabei, dass zwar Inhalte einzelner Felder wegfallen dürfen, dass aber niemals falsche Angaben gespeichert werden dürfen (z. B. statt des Verkaufsdatums das Datum der nachträglichen Buchung). Ein vollständige Lieferung wird für den Fall erwartet, dass die Notfahrkarten direkt oder später in ein elektronisches Verkaufsgerät / elektronisches Speichersystem eingegeben werden.

Bei den entfallenden bzw. veränderbaren Feldern handelt es sich um:

- Verkaufstechnik (hier muss zwingend der Code für Notfahrkarten erscheinen, auch dann, wenn die Fahrkarten nachträglich in einem elektronischen Verkaufsgerät gebucht werden.)

# RMV-Datenhandbuch

## Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

### **Anlage „Datenlieferung“**

- Verkaufsuhrzeit (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Zahlungsart (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Von (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Nach (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Ueber (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Starthaltestelle (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Zielhaltestelle (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Richtung (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Fahrtnummer (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Gueltig\_ab (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Event\_Schule, Reserve (Lieferung gewünscht, falls möglich)
- Amtlicher Gemeindeschlüssel (Lieferung gewünscht, falls möglich)

Alle anderen Felder sind wie oben dargestellt zu liefern.

#### **Aggregierter Inhalt**

Zusätzlich zu den einzelnen Verkaufsmeldungen muss die Verkaufsmeldung eine zusammengefasste Darstellung ihres Inhaltes enthalten. Diese ist als gesonderter Datensatz am Ende der Datei anzufügen. Dabei müssen folgende Felder ausgefüllt werden:

- IdentNr (Inhalt dieses Feldes ist die Gesamtzahl aller Datensätze dieser Lieferung, ohne den aggregierten Datensatz selbst)
- Partner
- Unternehmen (füllen, wenn die Meldung für genau ein Unternehmen abgegeben wird, sonst leer)
- Lieferant
- Verkaufstechnik (fest auf ,00' gesetzt, so dass dieser Datensatz identifiziert werden kann)
- Anzahl (Gesamtanzahl aller verkauften Fahrkarten, abzüglich Stornos)
- Preis (Summe der Werte aller verkauften Fahrkarten dieses Feldes unter Berücksichtigung der Stornos)
- Subvention (Summe aller Subventionierungen unter Berücksichtigung der Stornos)
- Gueltig\_ab (Beginn der Meldungsperiode – es ist nicht schädlich, wenn einzelne Fahrkarten früher verkauft wurden, weil z. B. ein Fahrermodul später ausgelesen wurde).

Alle anderen Felder dieses Datensatzes bleiben leer.

#### **Referenzdaten**

Die Gerätenummern (Feld 12), die Liniennummern (Feld 21), die Richtung (Feld 22) und die Fahrtnummern (Feld 23) sind dem AG zum Datum des jeweiligen Beginns der Gültigkeit (d. h. stets auch dann, wenn sie sich ändern) und zum Fahrplanwechsel als vollständige Liste im .csv - Format zu melden. Eine vom AG nicht veränderbare pdf - Datei mit gleichem Inhalt darf beigefügt sein.

Sofern für die Referenzdaten vom AG oder vom RMV Vorgaben vorliegen, sind diese zu übernehmen.

Folgende Formate sind bei der Referenzdatenlieferung einzuhalten:

**Gerätenummer:** für alle beim VU verwendeten Geräte

1 Datenfeld je Datensatz: Gerätenummer

# RMV-Datenhandbuch

## Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

### Anlage „Datenlieferung“

**Linie:** für alle Linien die durch das VU für den RMV betrieben werden

Mindestens 5 Datenfelder je Datensatz: Linie; Richtung; Beschreibung; Starthaltestelle, Zielhaltestelle; Überhaltestelle\_1; Überhaltestelle\_2; ...

**Fahrtnummer:** für alle Fahrten, die durch das VU für den AG betrieben werden, muss eindeutig identifiziert werden durch die folgenden 6 Datenfelder:

Fahrtnummer; Liniennummer; Starthaltestelle; Zielhaltestelle; Abfahrtszeit; Verkehrstagstyp

Ein Datensatz enthält also immer 5 Semikola, die Fahrtnummer muss vorhanden sein. Die übrigen Felder müssen nicht alle gefüllt sein, sofern zur Erreichung der Eindeutigkeit auch weniger Felder ausreichend sind.

#### Erläuterung zu den Referenzdaten:

**Linie:** Regionale Liniennummern gibt der RMV vor; lokale Linien bestehen aus dem Kraftfahrzeugkennzeichen des Sitzes des AG/ der LNO, einem Bindestrich und der üblichen öffentlichen Linienbezeichnung.

**Haltstellennummern:** Die Haltstellen sind als Infopoolnummern zu liefern.

**Überhaltstellen:** Hier sind mindestens so viele Überhaltstellen zu liefern, dass die Linie eindeutig von anderen Linien unterscheidbar ist.

**Verkehrstagstyp:** Für Montag bis Freitag (Arbeitstag, Schultag) „W“, für Montag bis Freitag (Arbeitstag, schulfreier Tag) „F“, für Samstag „Sa“, für Sonn- und Feiertag „So“.

### Finanzen

Bei der Datenlieferung werden durch den Konverter Meldungsdateien mit folgendem Format erzeugt. Im Falle einer Meldung per E-Mail sind diese Formate zu beachten:

- Die Einnahmendateien im ASCII-„.csv“-Format haben die Extension „.EAV“.
- Die Namenskonvention entspricht ansonsten „Partnerkürzel\_JJJJ-MM\_Zähler.eav“.
- Es wird nicht zwischen Groß- und Kleinschreibung unterschieden.
- Als Trennzeichen zwischen den Feldern sind Semikola zu verwenden, jeder korrekte Datensatz muss genau 11 Semikola enthalten.
- Die Summe der Anzahl der Zeichen aus dem Feld „Feldlänge“ (70 Zeichen), das Komma aus Position 12 (1 Zeichen) und die Anzahl der Semikola (11 Zeichen) ergibt eine Gesamtlänge pro Datensatz von maximal 82 Zeichen.

Für jeden Datensatz ist die nachstehende Datenstruktur verbindlich einzuhalten:

# RMV-Datenhandbuch

## Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

### Anlage „Datenlieferung“

**Tabelle: Datenformat Meldung der Einnahmedaten**

Pos.	Feldname	Datentyp	Feldlänge	Optional	Format	Wertebereich	Bemerkung
1	Verkaufszeitraum	Alphanumerisch	4	nein	mmjj	01 bis 13	13 für den Teil des Monats ab Tarifwechsel
2	Lieferung	Integer	2	nein		default = 00	
3	Partner	Alphanumerisch	7	nein			Tabelle Partner_Kürzel wird vom RMV geliefert. Bei gemischten Linienbündeln gibt es für regional und lokal jeweils ein Partner_Kürzel.
4	Unternehmen	Alphanumerisch	7	ja		default = 0000000	Wird vom RMV vergeben.
5	Linie	Alphanumerisch	8	ja		default = 00000000	Öffentliche Liniennummer.
6	Sortenschlüssel	Integer	6	nein			Wird vom RMV vergeben.
7	Preisstufe	Integer	2	nein	00		Wird vom RMV vergeben.
8	Von	Integer	5	ja	0000x	default=00000	
9	Nach	Integer	5	ja	0000x	default=00000	
10	Ueber	Integer	5	ja	0000x	default=00000	
11	Anzahl	Integer	8	nein			
12	Wert	Dezimal	9,2	nein	. . . ,cc	Von -999.999.999,99 bis 999.999.999,99	

Bei den Einnahmedaten handelt es sich um kumulierte Werte der oben genannten Datenstruktur.

# RMV-Datenhandbuch

## Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

### Anlage „Datenlieferung“

**Zu den einzelnen Feldern ist folgendes festzustellen:**

#### 1 Verkaufszeitraum

Das Feld Verkaufszeitraum ordnet die Daten einem Monat und Jahr zu. Die Meldung der Daten erfolgt nach dem Auslesezeitpunkt, d.h. ein fehlerhaftes Modul, das erst in einem Folgemonat ausgelesen werden kann, wird mit diesem Folgemonat gemeldet. Die Meldung mit der Monatskennung „13“ ist dabei wie ein eigener Monat zu behandeln. Die Länge ist zwingend 4-stellig; bei einstelligem Monat als mit führender Null.

#### 2 Lieferung

Das Feld Lieferung identifiziert zusammen mit den Feldern Partner und Verkaufszeitraum die Datenlieferung, d.h. ein Partner kann für einen Verkaufszeitraum maximal 100 Lieferungen machen. Der Default-Wert ist 00, d.h. die erste Nachlieferung für einen Verkaufszeitraum erhält den Wert 01. Lieferungen sind grundsätzlich als Komplettlieferte je Meldeperiode zu betrachten. Bei Korrekturen in Form von Neulieferungen für eine bereits gelieferte Meldeperiode (Zähler im Dateinamen ungleich 0) enthalten diese immer den gesamten Datenbestand einer Meldeperiode, also insbesondere auch die bereits gelieferten (korrekten) Daten. Grundsätzlich soll jedoch angestrebt werden, (unter Beachtung des unter Verkaufszeitraum Gesagten) nur eine Meldung pro Meldemonat zu übersenden.

Sofern nicht standardmäßig Von-Nach Daten gemeldet werden, ist es für die Übergangsgebiete weiterhin nötig, die in den NVV, VRN, VAB, VMW und künftig RNN Raum verkauften Stückzahlen und Einnahmen als „davon-Wert“ zu melden. Diese werden unter der Lieferung mit dem Wert „99“ (VRN), „98“ (NVV), „97“ (VAB, Kahl), „96“ (VMW) und „95“ (RNN) gemeldet (**nicht additiv!**) (Beispieldatensatz: {0105;98;PartnerX;;;00;;;40835,50;}). Mit diesem Datensatz wird für das Übergangsgebiet NVV ein Gesamtwert über 40.835,50 € gemeldet. Dieser Wert ist nur ein „davon-Wert“ oder Teil der Gesamtmeldung).

#### 3 Partner

Das Feld Partner ordnet die Daten einem Abrechnungspartner zu. Die Ausprägungen werden durch den RMV definiert (Partner-Kürzel).

#### 4 Unternehmen

Hier ist das Verkehrsunternehmen, das die Fahrkarten verkauft gemeint. Die möglichen Ausprägungen werden durch den RMV vergeben. Erfolgt die Lieferung nicht nach Unternehmen differenziert, ist der Wert 0000000 zu verwenden.

#### 5 Linie

Linie gemäß der öffentlichen Liniennummer erfolgt die Lieferung nicht nach Linien differenziert, ist der Wert 00000000 zu verwenden.

#### 6 Sortenschlüssel

Das Feld Sortenschlüssel definiert die Sorte einer verkauften Anzahl. Der Sortenschlüssel wird vom RMV (Finanzen) definiert. (Anm.: hier sind insbesondere Sortenschlüssel für eine Vielzahl von Sonderfällen, z.B. Stornos wg. Best-Preisabrechnung aus GetIn, verbundweit festzulegen.)

#### 7 Preisstufe

Das Feld Preisstufe definiert die Preisstufe einer verkauften Anzahl und Sorte. Sofern keine Preisstufe zuzuordnen ist, ist der Wert 00 zu verwenden. Für einzelne Preisstufen (Übergangstarife, räumlich begrenzte Angebote) besteht die Notwendigkeit, die Preisstufe und den Sortenschlüssel gemäß einer Tabelle umzuwandeln, die der RMV dem AN vor Gültigkeitsbeginn der entsprechenden Regelung zur Verfügung stellt.

# RMV-Datenhandbuch

## Datenlieferungen und -strukturen für die Partner des RMV (Anlage 17)

### Anlage „Datenlieferung“

#### 8 Von

Das Feld Von enthält den Startort des verkauften Fahrausweises gemäß RMV-Tarifmatrix (Tarif-CD), wie in der Datei tarifgebiet.csv, Feld „TZ\_Code“ dargestellt. Die Angabe erfolgt entweder als 1234 auf A0-Tarifgebietsebene oder als 1200 auf A-Tarifgebietsebene. Bei undefinierten Startorten bleibt das Feld leer.

#### 9 Nach

Das Feld Nach enthält den Zielort des verkauften Fahrausweises gemäß RMV-Tarifmatrix (Tarif-CD), wie in der Datei tarifgebiet.csv, Feld „TZ\_Code“ dargestellt. Die Angabe erfolgt entweder als 1234 auf A0-Tarifgebietsebene oder als 1200 auf A-Tarifgebietsebene. Bei undefinierten Startorten bleibt das Feld leer.

#### 10 Ueber

Das Feld Ueber enthält bei Zeitkarten das freigegebene Über-Tarifgebiet gemäß RMV-Tarifmatrix (Tarif-CD), wie im der Datei tarifgebiet.csv, Feld „TZ\_Code“ dargestellt. Die Angabe erfolgt entweder als 1234 auf A0-Tarifgebietsebene oder als 1200 auf A-Tarifgebietsebene.

#### 11 Anzahl

Das Feld Anzahl enthält die durch den Partner im Verkaufszeitraum für den Sortenschlüssel und ggf. die weiteren Differenzierungen differenzierten verkauften Stückzahlen. Die größtmögliche Menge ist 99.999.999 Stück.

Das Feld Menge muss den Inhalt 0 haben, wenn das Feld Wert einen Inhalt ungleich 0 haben soll.

#### 12 Wert

Im Feld Wert ist dann der Geldwert der durch die Partner im Verkaufszeitraum für den Sortenschlüssel und ggf. die weiteren Differenzierungen verkauften Stückzahlen zu melden, wenn es sich um einen pauschalen Betrag handelt, für den keine Stückzahl vorliegt, d.h. das Feld Wert ist nur dann zwingend zu füllen, wenn das Feld Menge den Inhalt 0 hat. Bei Rückerstattung ist der Wert negativ zu melden (Bsp.: -3000). Die letzten beiden Stellen enthalten grundsätzlich EuroCent (der größtmögliche Betrag ist 999.999.999,99 €).

Um eine Gegenkontrolle über den Gesamtwert der gelieferten Meldung zu haben, ist ein Kontrolldatensatz mit dem Gesamtwert mitzuliefern. Dieser Datensatz enthält in den Feldern Verkaufszeitraum, Partner und Lieferung die entsprechenden Daten der Meldung, das Feld Sortenschlüssel enthält einen speziellen Inhalt (Vorschlag: 00000000), die Felder Unternehmen, Linie, Von, Nach, Ueber und Anzahl sind auf den Inhalt 0 zu setzen, das Feld Wert enthält den Wert der gelieferten Meldung.

# RMV-Haltestellen Kennzeichnung und Barrierefreiheit

Quelle: RMV GmbH, Hofheim, 2004



## Corporate Design

RMV-Erscheinungsbild .....	8.1
RMV-Haltestellen: Kennzeichnung und Barrierefreiheit .....	8.2

Stand: 11.05.2004



## RMV-Haltestellen 8.2

### **RMV-Haltestellen: Kennzeichnung und Barrierefreiheit**

Die Vielfalt der Erscheinungsbilder von Haltestellen im Verbundgebiet erschwert die Orientierung der Fahrgäste und aller, die es noch werden sollen in unserem gemeinsamen ÖPNV. Deshalb hat der Rhein-Main-Verkehrsverbund Vorlagen für eine einheitliche Gestaltung und Beschriftung von Haltestellenpositionen erarbeitet und auf den nachfolgenden Seiten dokumentiert. Wir haben uns darum bemüht, diese Vorlagen möglichst allgemein und herstellerunabhängig zu gestalten.

Bislang wurde auf die Angabe absoluter Maße verzichtet. Die Anregungen zahlreicher Fahrgäste, speziell zu teilweise sehr kleinen Schriftgrößen auf den Haltestellenschildern veranlassen uns, Mindestschriftgrößen vorzugeben.

Daneben enthält diese überarbeitete Version auch Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen, welche aufgrund des 2002 in Kraft getretenen Behindertengleichstellungsgesetzes erforderlich wurde.

Komplettiert wird diese Überarbeitung mit einem Kapitel über die Gestaltung der Scheiben von Fahrgastwarteallen.

Bei der Einrichtung neuer Haltestellen sind die neuen Vorgaben einzuhalten, die Mindestschriftgröße sollte möglichst kurzfristig an allen Haltestellen realisiert werden.

Stand: 11.05.2004





## RMV-Haltestellen 8.2

### Informationen auf dem Haltestellenschild

- Haltestellen-H (StVO-Zeichen 224)
- Haltestellenname
- RMV-Logo und Logobalken
- Verkehrsmittelpiktogramm
- Liniennummer
- Ziel der Linie
- Aushangfahrplan (bei Typ 2: Haltestelle ohne Wartehalle, s.u.)
- RMV-Abschlussbalken
- LNG-Logo
- Verkehrsunternehmen (wenn nicht auf Aushangfahrplan)

### Haltestellentypen/Platzierung und Positionierung der Aushangfahrpläne

Je nach Vorhandensein einer überdachten Wartemöglichkeit wird grundsätzlich nach zwei Haltestellentypen unterschieden:

- T 1: Haltestelle mit Fahrgastwartehalle (Abb. 1 – 3)
- T 2: Haltestelle ohne Fahrgastwartehalle (Abb. 4 – 6)

T 1:

Um die Attraktivität der Haltestelle für die Fahrgäste zu erhöhen, empfiehlt der RMV, dass bei vorhandener Fahrgastwartehalle an der Haltestelle die Aushangfahrpläne grundsätzlich überdacht in (beleuchteten) Vitrinen in der Wartehalle frei zugänglich (nicht hinter einem Sitz) unterzubringen sind. Bei den Varianten V 1 und V 2 muss sich die Unterkante der Schilder in einer lichten Höhe von mindestens 230 cm befinden.

T 2:

Nur wenn an der Haltestelle keine Wartehalle vorhanden ist, sollten die Aushangfahrpläne und die Fahrplaninformationen am Haltestellenmast angebracht werden.

### Haltestellenvarianten

- V 1: Schild mit Halbrund oben und unten („Paddel“) (Abb. 1 und 4)
- V 2: „viereckiges“ Schild (Abb. 2 und 5) und
- V 3: Stele (Abb. 3 und 6).

Stand: 11.05.2004



## RMV-Haltestellen 8.2

### Schriftgröße

Folgende Mindestschriftgrößen sind nicht zu unterschreiten:

- Haltestellenname: mindestens eine Zeilenhöhe von 50 mm,
- Liniennummer: mindestens eine Zeilenhöhe von 50 mm,
- Verkehrsmittelpiktogramm: eine Piktogrammhöhe von 50 mm,
- Zielhaltestelle/Linienende: mindestens eine Zeilenhöhe von 30 mm.

Zu lange Zielhaltestellenamen sind 2-zeilig zu schreiben.

Besteht der Haltestellenname aus mehreren Wörtern, kann die allgemeinere Bezeichnung (z. B. Stadt) in der Schriftgröße der Zielhaltestelle gedruckt werden (s. Abbildungen).

Zur optimalen Erkennung muss sich die Schrift möglichst kontrastreich vom weißen Hintergrund abheben. Durch die Verwendung des RMV-Blau (Pantone 2758) wird dies gewährleistet.

### Kennzeichnung der Verkehrsunternehmen

Die Kennzeichnung der Verkehrsunternehmen auf den Haltestellenschildern ist nicht zwingend erforderlich, sofern sie in den Aushangfahrplänen enthalten ist.

Optional kann der Name oder das Logo des Verkehrsunternehmens im unteren Teil rechts neben dem Logo der LNG angebracht werden.

### Vitrinen (Abb. 7)

Die Aushangfahrpläne am Haltestellenmast sind im Format DIN A3 quer oder DIN A4 hoch (30 x 21 cm sichtbar) wasser- und lichtgeschützt, beleuchtet und blendfrei in Vitrinen oder in entsprechend geschützten Displays unterzubringen. In Vitrinen in der Fahrgastwartehalle können die Fahrpläne auch größer sein.

Die Vitrinen sollen so angebracht werden, dass die Aushangfahrpläne sich in einer mittleren Höhe von ca. 120 – 130 cm befinden, so dass der Fahrgast möglichst nah an die Vitrine herantreten kann.

Die Fahrpläne sind in den Vitrinen korrekt und im rechten Winkel anzubringen.

### Abfallbehälter

Beim Haltestellentyp 1 mit Fahrplanvitrine in der Wartehalle kann der Abfallbehälter am Haltestellenmast angebracht werden.

Ist am Haltestellenmast jedoch der Aushangfahrplan angebracht oder integriert (T 2), soll der Abfallbehälter aus Schutz vor - insbesondere im Sommer - auftretenden unangenehmen Gerüchen, eventuell überquellendem Abfall und lästigen Insekten auf keinen Fall am Haltestellenmast befestigt werden.

Die Abfallbehälter sind immer an geeigneter Stelle außerhalb der Wartehalle zu platzieren. Allerdings dürfen sie auch außerhalb der Wartehalle kein stark behinderndes Element darstellen. Bezüglich der baulichen Gestaltung ist die DIN 18024, Teil 1 einzuhalten.

Stand: 11.05.2004



## RMV-Haltestellen 8.2

### Informationen für Blinde und Sehbehinderte

Eine Verbesserung der Barrierefreiheit für Blinde und Sehbehinderte kann durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden:

- akustische Informationen,
- Übersichtslagepläne zum Mitnehmen,
- statische Übersichtslagepläne an zentraler Stelle an der Haltestelle, am zentralen Omnibusbahnhof, an der Station sowohl in Pyramiden – als auch in Punktschrift (Braille).

Die Informationen sind auf die wesentlichen Punkte zu reduzieren: Haltestellenname, Liniennummer, Zielhaltestelle und Bus-/Bahnsteignummer.

Welche Informationsart die jeweils geeignetste ist, hängt von der Lage, Größe und Art der Haltestelle ab. Je bedeutsamer eine Haltestelle ist (z. B. zentraler Omnibusbahnhof), desto wichtiger ist die Realisierung entsprechender Maßnahmen.

### Bauliche Gestaltung entsprechend der Belange von Blinden und Sehbehinderten

Wichtiges Element bei der barrierefreien Ausstattung von Haltestellen ist die Integration eines taktilen Leitsystems. Parallel zum Bushalt, ca. 50 cm von der Bordsteinkante entfernt, ca. 30 cm breit und über die gesamte Haltestelle, ist ein Streifen in Rillenstruktur vorzusehen. Die Weite und Höhe der Rillenstruktur sollte innerhalb der DIN 32984 möglichst ausgeschöpft werden. Bei der Wahl des taktilen Leitsystems ist darauf zu achten, dass es sich sowohl durch die Materialbeschaffenheit (z. B. Synthetikgummi) haptisch und akustisch als auch optisch durch die Wahl anderer Farben möglichst kontrastreich von der Umgebung absetzt. Am Ende, auf Höhe des Einstiegsbereichs, ist ein Aufmerksamkeitsfeld mit der Fläche ca. 1 x 1 m anzulegen (s. auch DIN 32984). Direkt hinter diesem sollte der Haltestellenmast stehen, so dass Blinde und Sehbehinderte sowohl den Einstiegsbereich in den Bus als auch das Haltestellenschild erkennen können. Bei ausreichender Gehwegbreite soll das Haltestellenschild zur besseren Lesbarkeit für alle Fahrgäste mit der breiten Seite in Gehrichtung aufgestellt werden.

Baulich ist zu beachten, dass möglichst keine Überstände ins Lichtraumprofil hineinragen (DIN 18024, Teil 1, DIN 18030 befindet sich in Abstimmung) oder diese kenntlich gemacht werden. An Haltestellen gilt dies insbesondere für Aushangfahrpläne und Abfallbehälter.

Folgende Anpassungen erfüllen diese Forderung (Abb. 4b, 5b und 6):

- Der Abstand zwischen Boden und Einbauten darf maximal 10 cm betragen (z. B. Stele, Abb. 6),
- der Grundriss der überstehenden Teile wird durch eine 3 cm hohe Kante auf dem Boden kenntlich gemacht,
- vor und um das „Hinderniss“ werden taktile Flächen angelegt (Aufmerksamkeitsfeld gemäß DIN 32984).

Diese baulichen Anpassungen sind erforderlich, da überstehende Teile von Blinden und Sehbehinderten mit Langstöcken nicht als Hindernis zu erkennen sind und zu Verletzungen führen können.

Stand: 11.05.2004



## RMV-Haltestellen 8.2

### **Bauliche Gestaltung entsprechend der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen**

Es sind die Richtlinien der DIN 18024, Teil 1 einzuhalten.

### **Berücksichtigung der Straßenverkehrsordnung (StVO)**

Bei der Anlage und Einrichtung von Haltestellen, insbesondere die Halteverbote an Haltestellen betreffend, sind die Vorgaben der StVO einzuhalten.

### **Scheibengestaltung der Fahrgastwartehallen (Abb. 8)**

In Abstimmung mit den Interessenvertretern der Blinden und Sehbehinderten, des Vogelschutzes und Vertretern des Landes Hessen als Bewilligungsstelle öffentlicher Gelder hat der RMV ein Design für die Scheiben von Fahrgastwartehallen entworfen, das folgende Elemente enthält:

- Orangefarbener Streifen (Pantone 811): dient der Kenntlichmachung der Wartehalle für Sehbehinderte. Der Streifen befindet sich ca. 130 cm über dem Boden und ist 10 cm hoch. Jeweils rechts – von außen betrachtet – trägt er 3 Verkehrsmittelpiktogramme.
- Weißes Punktraster: gegen Vogelschlag. Ausgehend vom orangefarbenen Streifen werden die Punkte – als gestalterisches Element – nach oben und unten größer. Der Abstand der Punkte zueinander sollte nicht größer als maximal 4 cm sein.
- Blauer RMV-Balken (Pantone 2758): dient der Wiedererkennbarkeit.

Der RMV-Balken befindet sich ca. 3 cm unterhalb der Scheibenoberkante und ist ca. 7 cm hoch. Auf den Seitenscheiben stehen auf dem RMV-Balken das RMV-Logo und der Schriftzug „Rhein-Main-Verkehrsverbund“. Sie sind von außen lesbar. Optional können RMV-Logo und der Schriftzug als Folienaufkleber aufgebracht werden.

Der Druck soll von außen erfolgen.

Die soziale Kontrolle wird durch die genannten Elemente nicht eingeschränkt.

### **Kostenloser Gestaltungsservice**

Wir bieten Ihnen an, Sie bei der Ausstattungsplanung und Gestaltung Ihrer neuen Haltestelle(n) zu unterstützen: Sobald Sie Hersteller und Modell ausgewählt haben, können Sie unseren kostenlosen Gestaltungsservice anfordern. Die Elemente werden dann auf die Vermaßung der spezifischen Schilder und Scheiben angepasst. So können Sie Ihrem Lieferanten exakt die entsprechenden Produktionsanweisungen geben. Darüber hinaus erhalten Sie von uns elektronische Druckvorlagen für Logos, Piktogramme, Schriften usw. Bitte zögern Sie nicht, den RMV-Gestaltungsservice für Haltestellen abzurufen.

### **Kontakt**

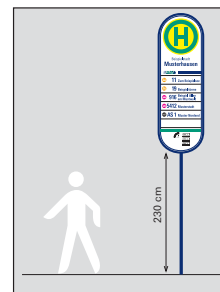
Herbert Kranz, Telefon (06192) 294-213, E-Mail: h\_kranz@rmv.de, steht Ihnen gerne als Ansprechpartner für Ihre Fragen zur Ausrüstung und Gestaltung von Haltestellen und zur Barrierefreiheit zur Verfügung.

Stand: 11.05.2004



RMV-Haltestellen 8.2

**Abb. 1**  
**Typ 1, Variante 1**  
**Haltestellenschild mit Fahrgastwartehalle**  
**ohne Aushangfahrplan**

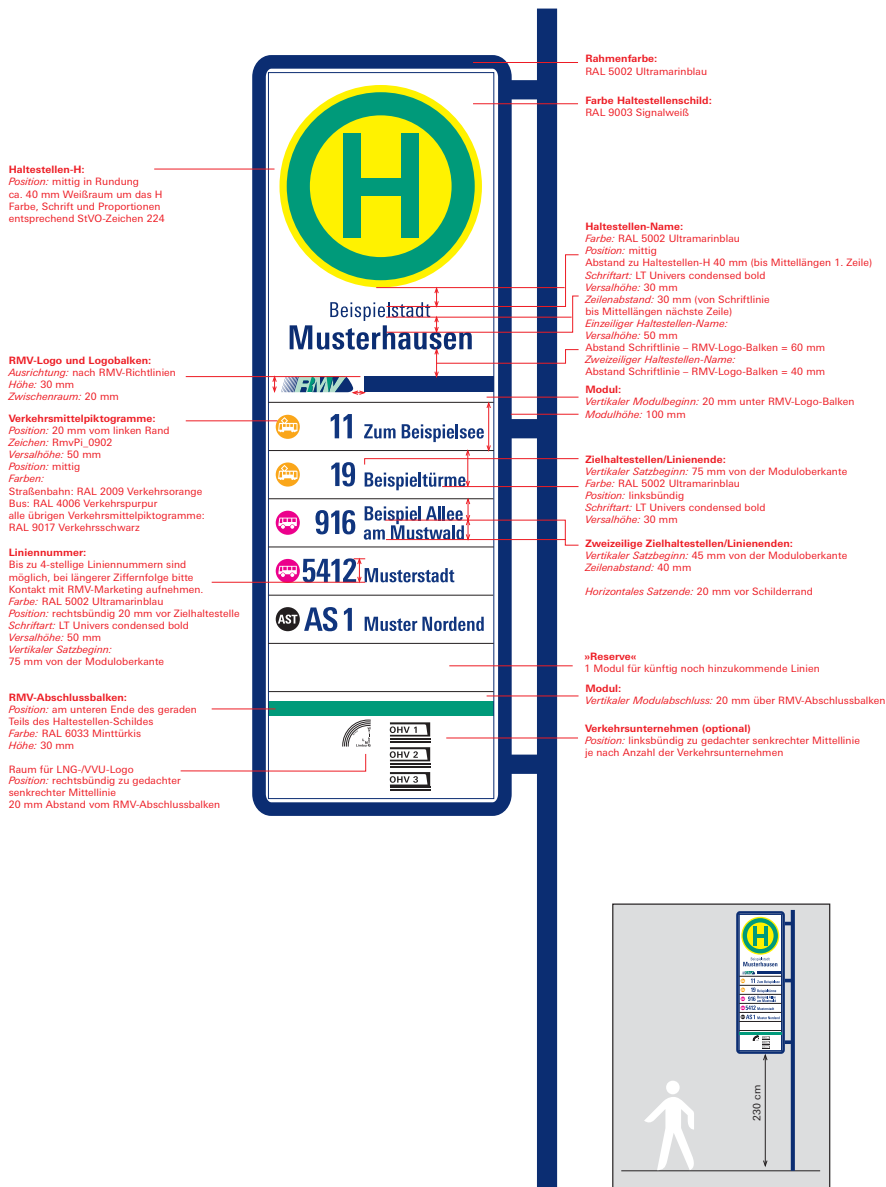


Stand: 11.05.2004



RMV-Haltestellen 8.2

**Abb. 2**  
**Typ 1, Variante 2**  
**Haltestellenschild mit Fahrgastwartehalle**  
**ohne Aushangfahrplan**

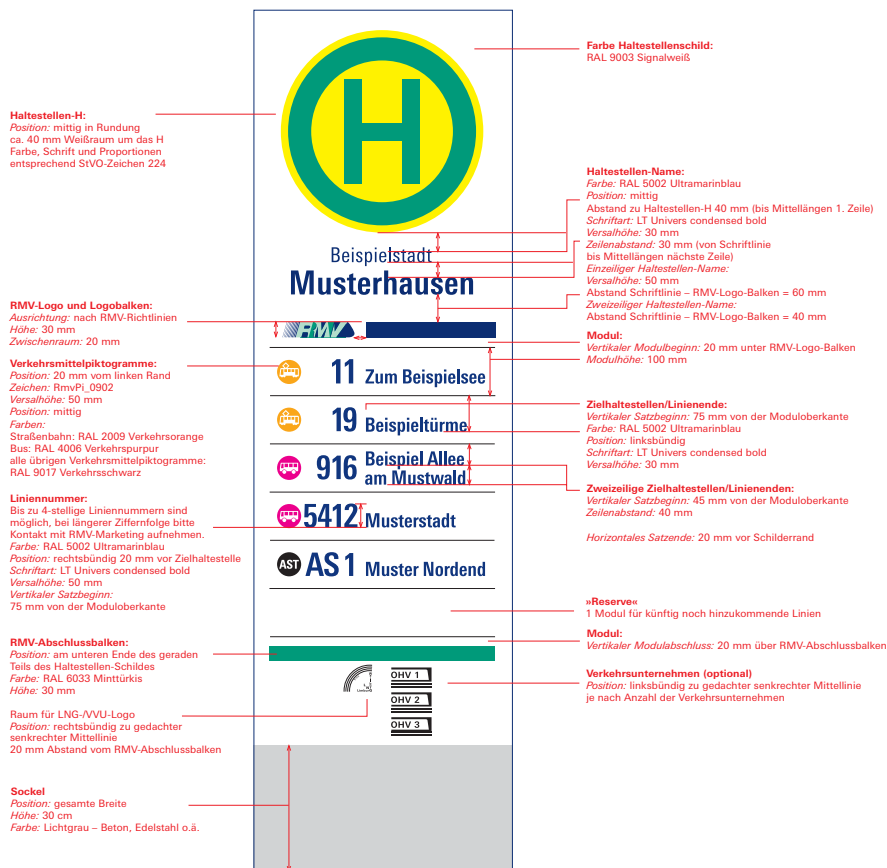


Stand: 11.05.2004

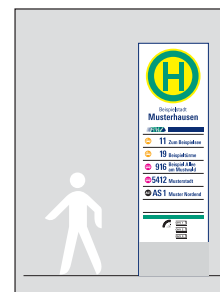


RMV-Haltestellen 8.2

**Abb. 3**  
**Typ 1, Variante 3**  
**Haltestellenschild mit Fahrgastwartehalle**  
**ohne Aushangfahrplan**



Stele mit seitlicher Rahmeneinfassung  
Seitenfarbe: RAL 5002 Ultramarinblau

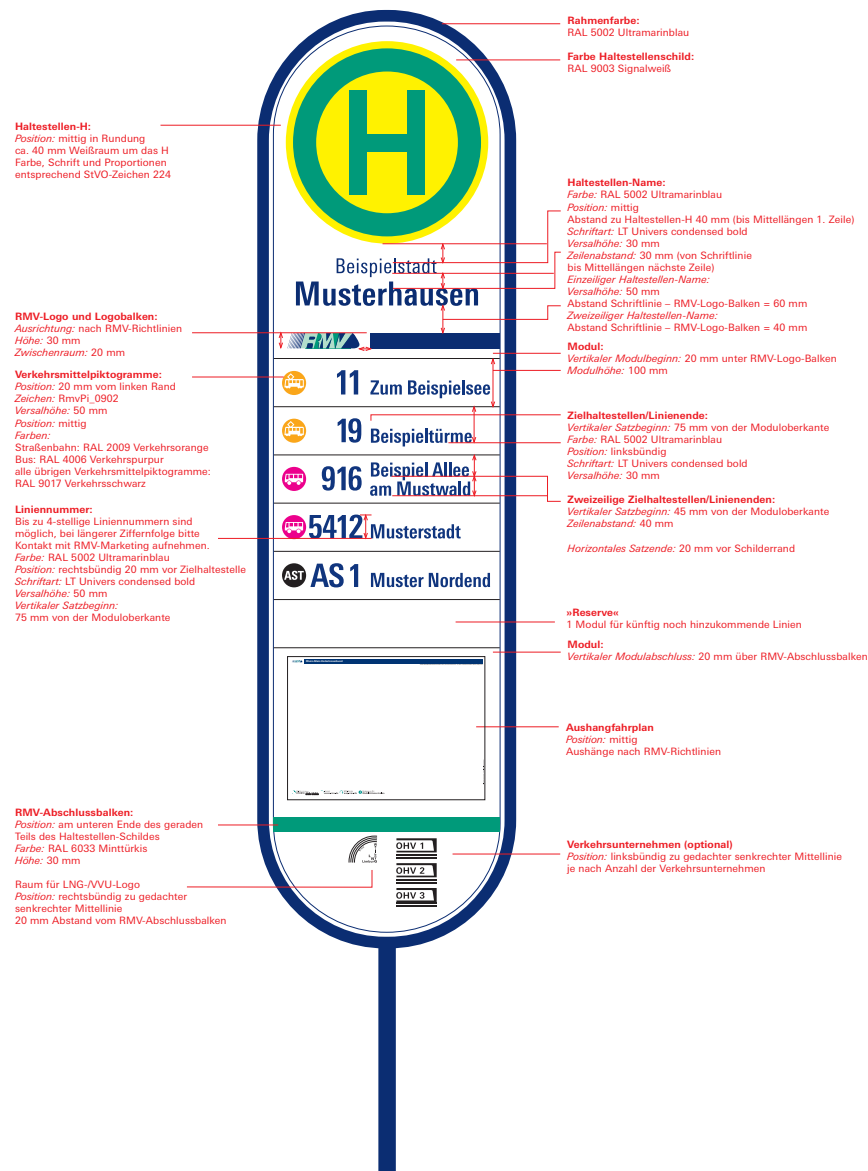


Stand: 11.05.2004



RMV-Haltestellen 8.2

**Abb. 4a**  
**Typ 2, Variante 1**  
**Haltestellenschild ohne Fahrgastwarte**  
**mit Aushangfahrplan/-plänen**



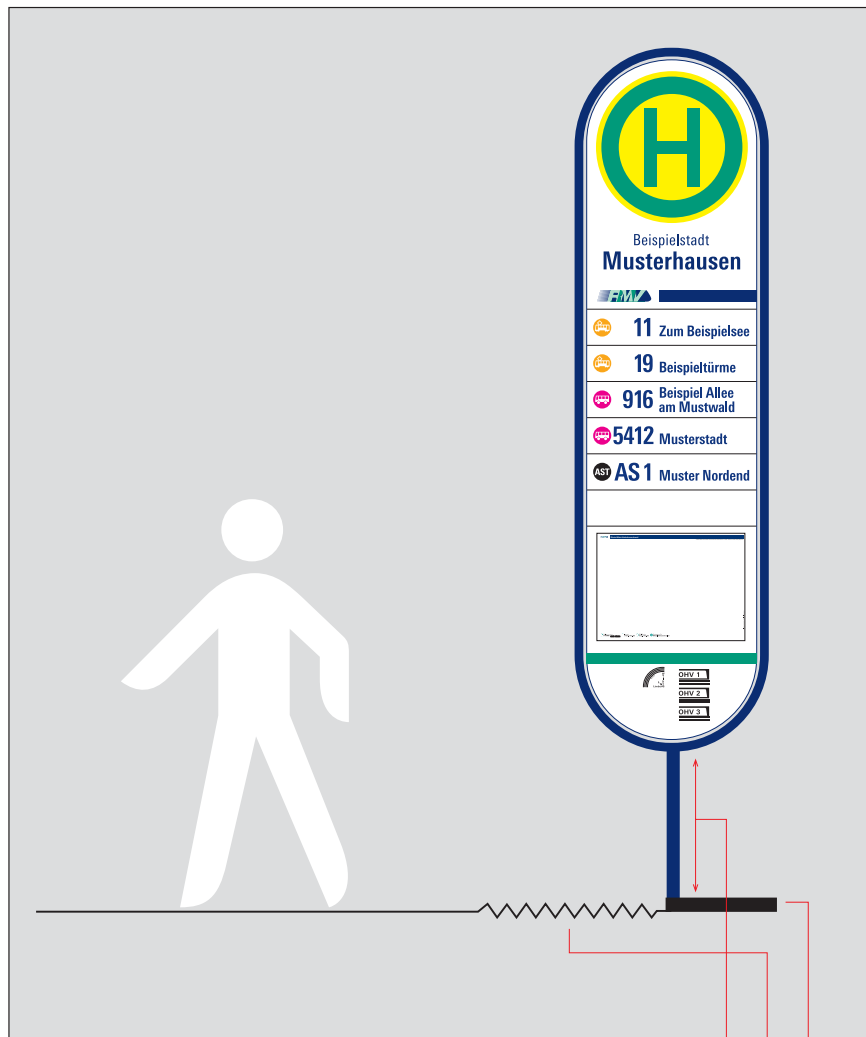
Stand: 11.05.2004





RMV-Haltestellen **8.2**

**Abb. 4b**  
**Typ 2, Variante 1**  
**Haltestellenschild ohne Fahrgastwartehalle**  
mit Aushangfahrplan/-plänen



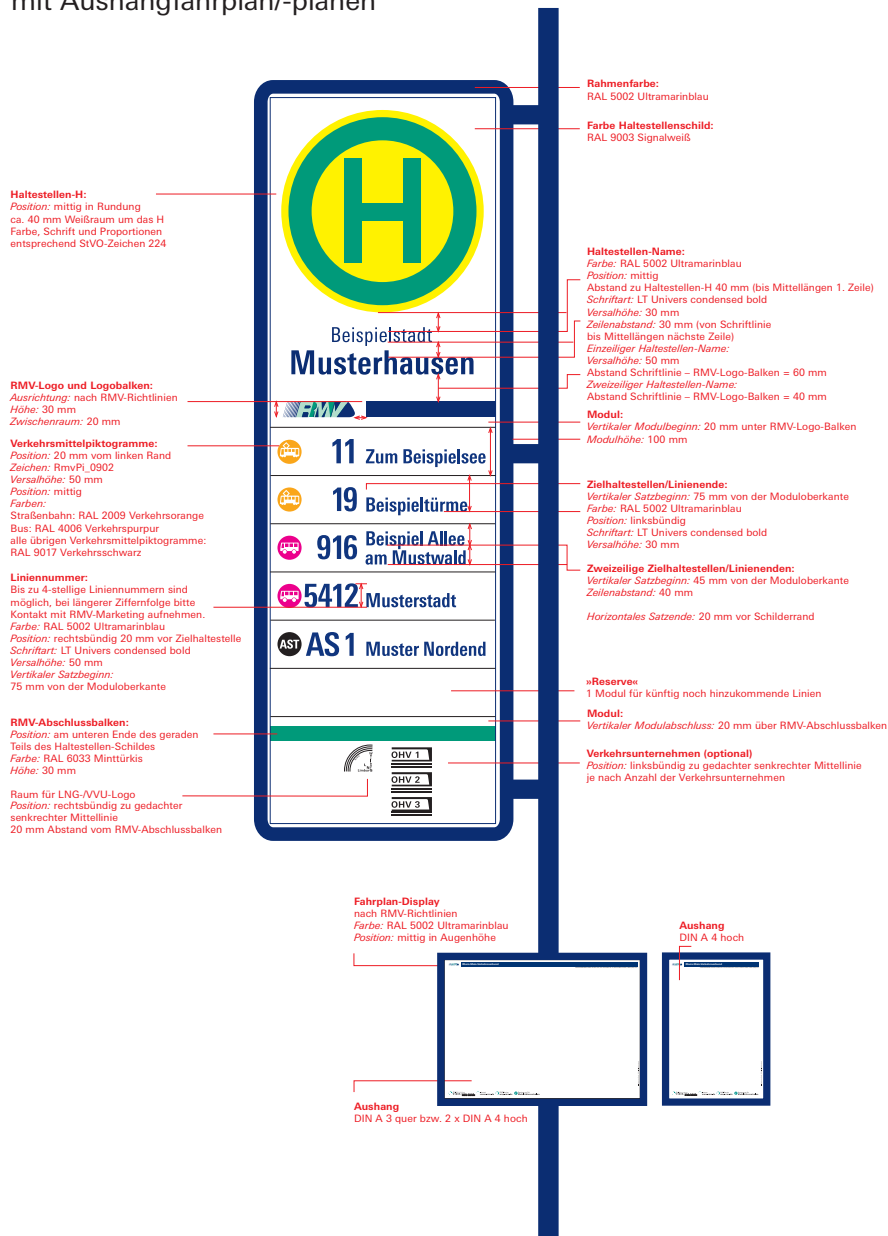
Herabreichen des Schildes bis auf höchstens 10 cm über den Boden oder  
Aufmerksamkeitsfeld(er) vor Schild (vor Überständen) oder  
3 cm-Kante im Grundriss der Überstände

Stand: 11.05.2004



RMV-Haltestellen 8.2

Abb. 5a  
Typ 2, Variante 2  
Haltestellenschild ohne Fahrgastwartehalle  
mit Aushangfahrplan/-plänen

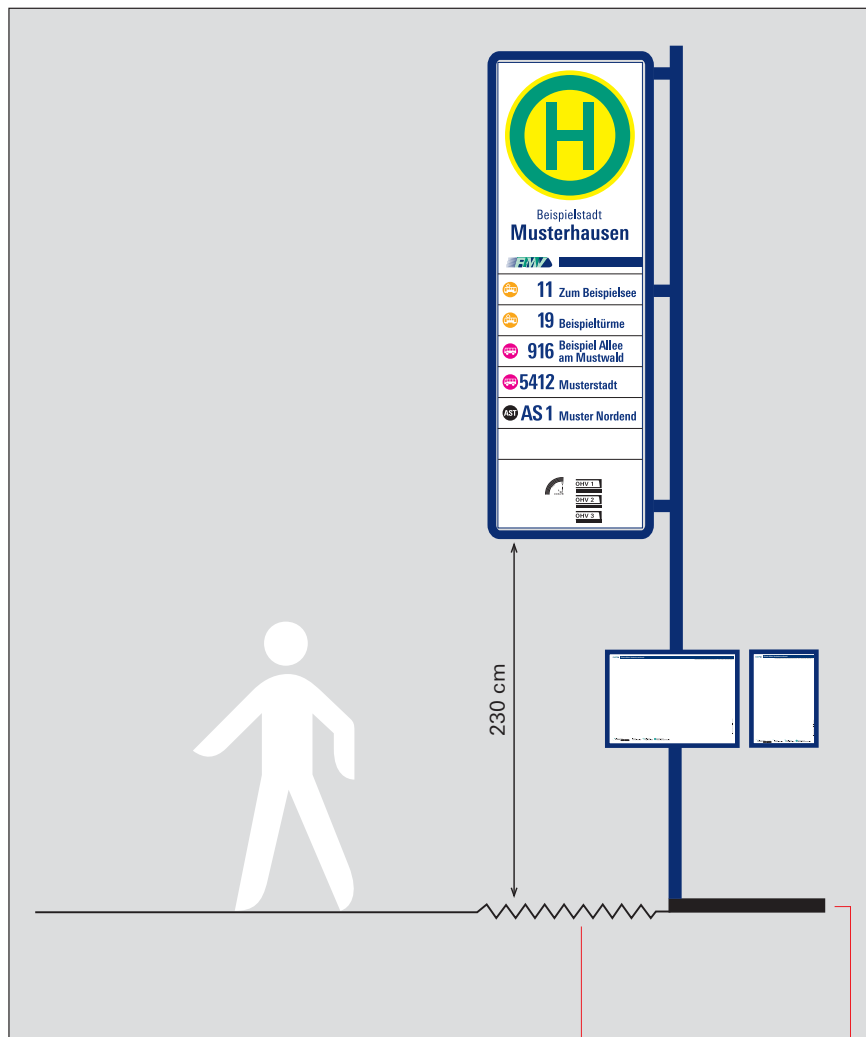


Stand: 11.05.2004



RMV-Haltestellen 8.2

**Abb. 5b**  
**Typ 2, Variante 2**  
**Haltestellenschild ohne Fahrgastwartehalle**  
mit Aushangfahrplan/-plänen



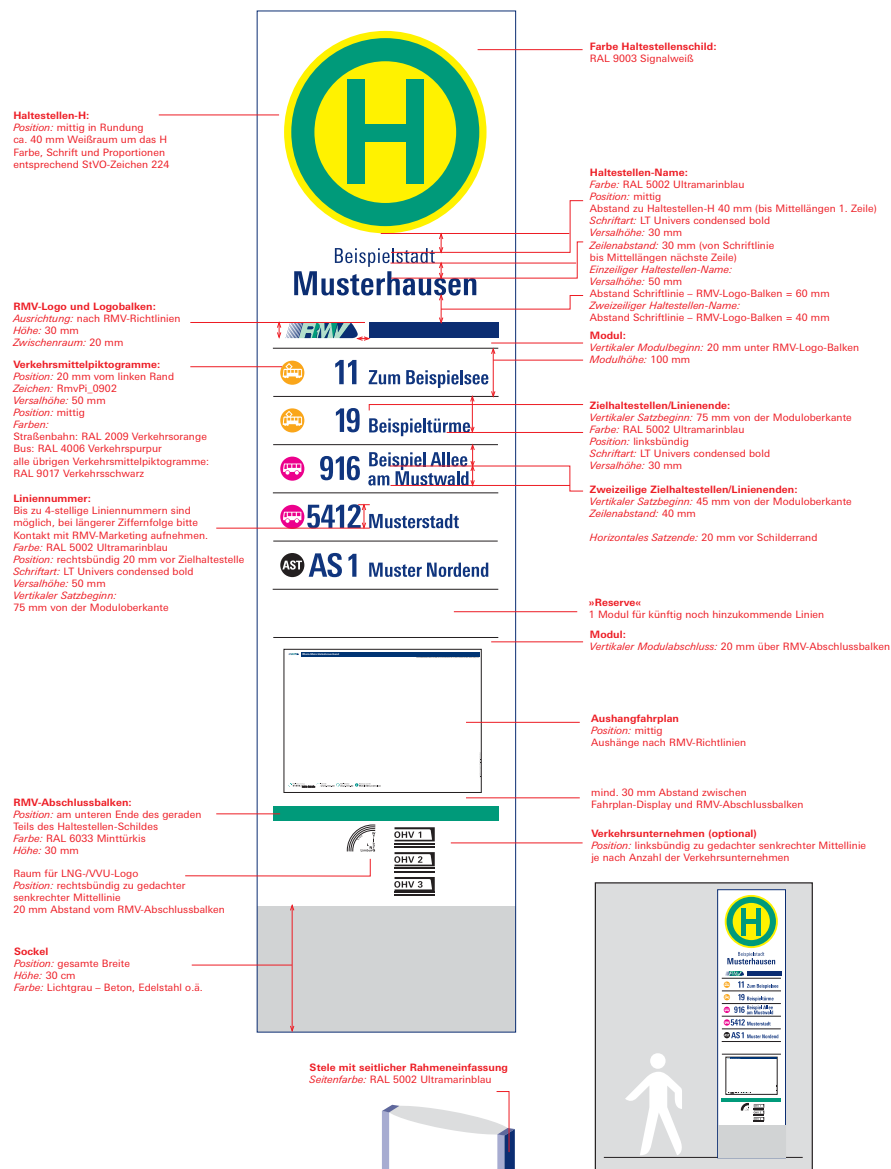
Aufmerksamkeitsfeld(er) vor Schild (vor Überständen) oder  
3 cm-Kante im Grundriss der Überstände

Stand: 11.05.2004



RMV-Haltestellen 8.2

**Abb. 6**  
**Typ 2, Variante 3**  
**Haltestellenschild ohne Fahrgastwarte-halle**  
**mit Aushangfahrplan/-plänen**

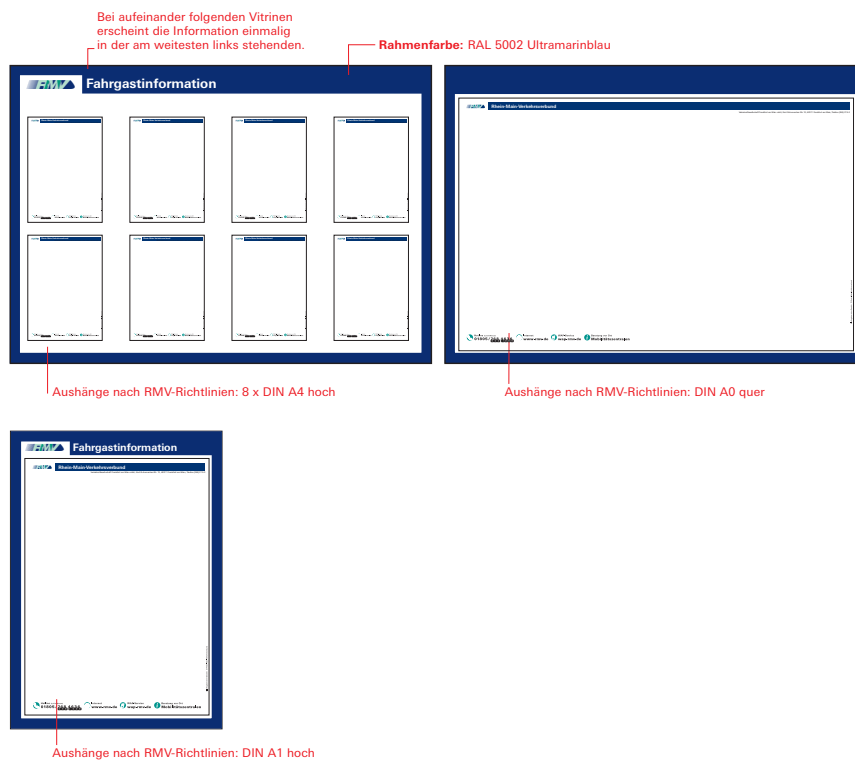


Stand: 11.05.2004

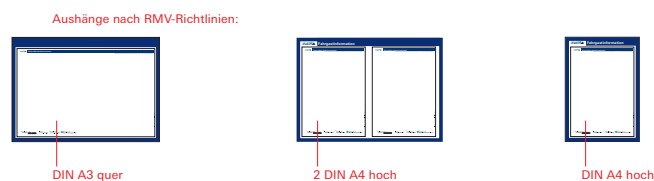


RMV-Haltestellen **8.2**

**Abb. 7**  
**Vitrine für Aushänge im DIN-A1-Hoch-,**  
**DIN-A4-Hoch- und DIN-A0-Querformat**



**Vitrine für Aushänge im DIN-A3-Quer-,**  
**2 DIN-A4-Hoch- und 1 DIN-A4-Hochformat**

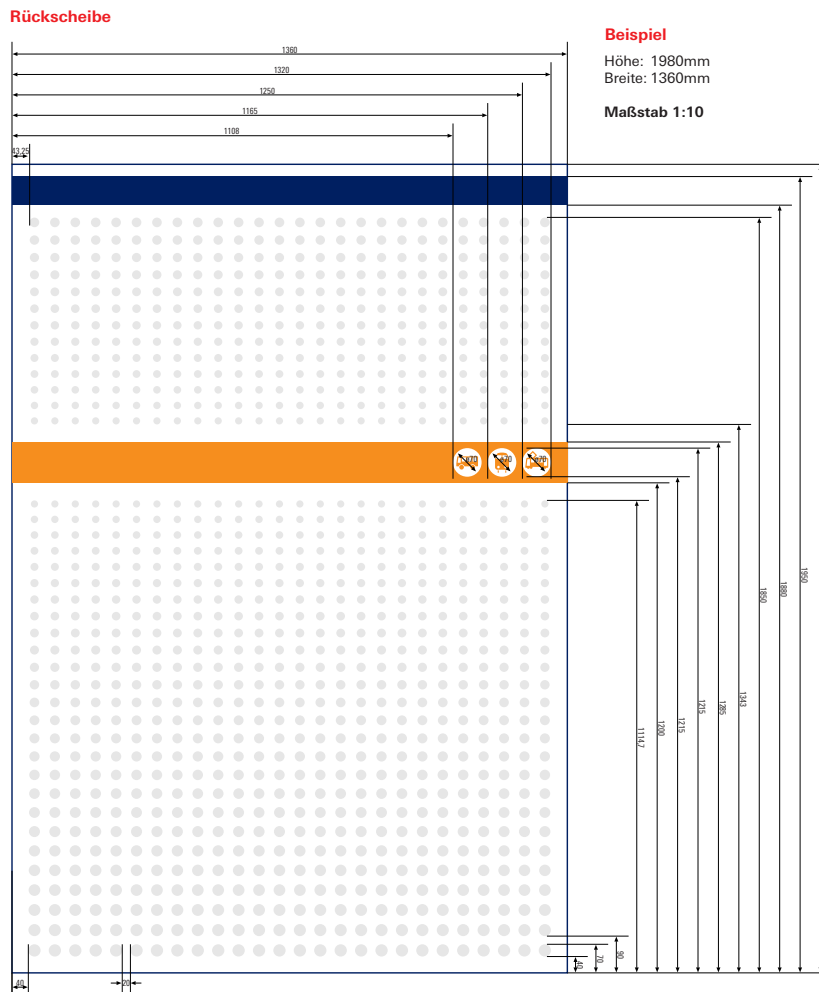


Stand: 11.05.2004



RMV-Haltestellen **8.2**

**Abb. 8**  
**RMV-Gestaltungsrichtlinien**  
für Fahrgastwartehallen



**Farben:**  
Piktogrammstreifen: Pantone 811 (Leuchtorange)  
Logostreifen: Pantone 2758 entspricht RAL 5002 (Ultramarinblau)  
Punktraster: weiß

**Hinweis:** Der Hintergrund der Produktpiktogramme bleibt transparent

**Seitenscheibe**



Rhein-Main-Verkehrsverbund

Stand: 11.05.2004



Corporate Design **8.2**

## Logo

Das Logo des Rhein-Main-Verkehrsverbundes setzt sich aus der Kombination der Buchstaben R, M und V zusammen. Die hier abgebildete Standardform des Zeichens besteht aus drei Farbtönen. Bei der Wiedergabe im Druck sind die vorliegenden Farbtabelle zu benutzen. Das Logo des RMV darf unter keinen Umständen variiert oder verändert werden. Die digitale Vorlage ist für Macintosh und PC beim RMV Marketing erhältlich.



Die digitale Vorlage (Logofont) gliedert das Zeichen in seine drei Farbebenen. Die verbindlichen Farbangaben berücksichtigen die gebräuchlichsten Druckverfahren. (Offset, Siebdruck)



Stand: 11.05.2004






Corporate Design **8.2**

## Druckumsetzung




Um die Einheitlichkeit der Hausfarben des RMV zu gewährleisten, sind für die unterschiedlichen Druckverfahren genaue Farbangaben definiert. Abgebildet ist der Druck in der Europaskala und in Schwarz/Weiß. Hierbei ist zu beachten, dass bei monochromer Anwendung des Logos nur Graustufen zulässig sind. Die digitale Vorlage ist für Macintosh und PC beim RMV Marketing erhältlich.

Das Logo des RMV ist als Wort-/Bildmarke im Sinne des Markengesetzes rechtlich geschützt und darf unter keinen Umständen variiert oder verändert werden!



	Europaskala	Pantone	RAL
	cyan 100% / magenta 85% / yellow 0% / black 35%	2758 CU	5002 (Ultramarinblau)
	cyan 100% / magenta 0% / yellow 65% / black 10%	327 CU	6033 (Minttürkis)
	cyan 30% / magenta 0% / yellow 24% / black 0%	327 CU 30%	6019 (Weißgrün)



Graustufen	
	black 100%
	black 55%
	black 20%

Stand: 11.05.2004



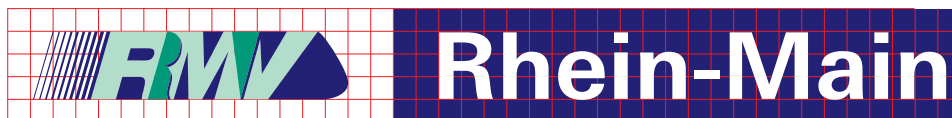


Corporate Design **8.2**

## Kombination: Logo und Kopfbalken

Bei Kombination der beiden Elemente ist das Logo links vom Kopfbalken angeordnet. Das Proportionsraster legt zugleich die Höhe des Kopfbalkens fest. Die Versalhöhe der Schrift (LT Univers basic bold) entspricht der Höhe des Logos. Schrift und Logo sitzen auf einer Grundlinie.

Der Kopfbalken läuft immer über die gesamte Formatbreite und steht grundsätzlich angeschnitten am oberen Formatende. Bei farbiger Wiedergabe wird der Balken im RMV-Blau (siehe Farbangaben) gedruckt. Die Schrift erscheint in Weiß.



Das Logo steht grundsätzlich auf weißem Hintergrund.

Wortbeginn: 2 Einheiten Abstand zum linken Balkenende  
Beschriftung im Balken immer nur Rhein-Main-Verkehrsverbund, einzeilig  
Die weiße Schrift auf dunklem Hintergrund muß entsprechend spaziiert werden.

Stand: 11.05.2004



## Hausschrift des RMV

Die Linotype Univers ist eine komplett überarbeitete Version der vor vierzig Jahren entstandenen Schriftfamilie von Adrian Frutiger. LT Univers *basic regular* wird als Standardschrift für Fließtext eingesetzt. LT Univers *basic bold* ist als Headlineschrift und für Auszeichnungen sowie für Zwischenüberschriften zu verwenden. In besonderen Fällen kann auch LT Univers *basic black* als Titel oder Hauptüberschrift benutzt werden. Die schmale LT Univers *condensed* ermöglicht eine größere Informationsdichte bei geringem Platzangebot (in Tabellen u. Ä.).

LT Univers *basic regular*

Die Hausschrift des Rhein-Main-Verkehrsverbundes ist die Linotype Univers.

LT Univers *basic bold*

**Die Hausschrift des Rhein-Main-Verkehrsverbundes ist die Linotype Univers.**

LT Univers *basic black*

**Die Hausschrift des Rhein-Main-Verkehrsverbundes ist die Linotype Univers.**

LT Univers *condensed regular*

Die Hausschrift des Rhein-Main-Verkehrsverbundes ist die Linotype Univers.

LT Univers *condensed bold*

**Die Hausschrift des Rhein-Main-Verkehrsverbundes ist die Linotype Univers.**

Stand: 11.05.2004



Corporate Design **8.2**

## Piktogramme

Die nonverbale Visualisierung der öffentlichen Verkehrsmittel im Geltungsbereich des RMV erfolgt durch die abgebildeten Piktogramme. Ihre Anwendung erstreckt sich von Orientierungssystemen im öffentlichen Raum bis hin zu Informationsträgern wie dem Liniennetzplan oder dem Fahrplanbuch. Diese umfassende Anwendung verdeutlicht die Notwendigkeit einer einheitlichen, klaren, konsequenten Darstellung der Verkehrsmittel (Produkte). Die Piktogramme dürfen weder variiert noch verändert werden. Sie stehen für Macintosh und PC beim RMV Marketing zur Verfügung.

### Bus

Europaskala  
 cyan 40% / magenta 100% /  
 yellow 0% / black 0%

---

Pantone 241

---

RAL 4006 Verkehrspurpur



Anwendung für die Darstellung  
 der Piktogramme unter 20 Punkt.



### Straßenbahn

Europaskala  
 cyan 0% / magenta 70% /  
 yellow 100% / black 0%

---

Pantone 165

---

RAL 2009 Verkehrsorange



### S-Bahn

Europaskala  
 cyan 100% / magenta 0% /  
 yellow 85% / black 0%

---

Pantone 347

---

RAL 6024 Verkehrsgrün



### U-Bahn

Europaskala  
 cyan 100% / magenta 50% /  
 yellow 0% / black 5%

---

Pantone 301

---

RAL 5017 Verkehrsblau



### Bahn

Europaskala  
 cyan 0% / magenta 0% /  
 yellow 0% / black 100%

---

Pantone Schwarz

---

RAL 9017 Verkehrsschwarz



Stand: 11.05.2004

# Fahrplanaushang an den Haltestellen (Muster)

Quelle: Handbuch RMV Fahrplansystem, RMV GmbH, Hofheim, 2002

Vermaßung Aushänge RMV  
Beispiel 2a  
(Verkehrsgesellschaft mbH Untermain, Abfahrtszeiten, DIN A4)

Stand: 22. Februar 2002  
Maße in mm, wenn nicht anders angegeben  
1 Zeilenschritt = 34/300 Inch = 2,87 mm

RMV Logo wird vorgedruckt

Verkehrsmittelpictogramm  
% schwarz (60er Raster/150 lpi)  
chtsbndig mit dem RMV-Logo

Helvetica 77, 12 pt

DB Pi-Font 3  
Helvetica 57, 7 pt

Zahlen mittig in Kolumne

Helvetica 57, 14 pt

Liniennummer:  
Helvetica 75, linksbündig,  
18 pt, linksbündig mit  
blauem RMV-Balken

Abfahrtszeiten:  
Helvetica 75, linksbündig,  
19 pt

Univers 65, 15 pt  
linksbündig

Fahrtzielangabe:  
Ein-, zwei bzw. dreizeilig möglich  
Helvetica 55,  
linksbündig, 18 pt

Helvetica 75  
linksbündig, 9 pt

Bundesbahn PI 3  
linksbündig, 20 pt

Betreiberadresse:  
Helvetica 55, 7 pt  
Rechtsbündig  
(auf Balkenende)

Betreiberlogos immer oben rechts  
angehängt, nicht breiter als 21 mm

5,25

14,25

16,25

25,5

33,75

37,25

41,5

53

**Rhein-Main-Verkehrsverbund**

Verkehrsgesellschaft mbH Untermain, Geschäftsstelle Neu-Isenburg, Frankfurter Str. 181, 63263 Neu-Isenburg, Tel.: (06102) 4395-0

**Abfahrtszeiten** Gültig ab 22.02.2002

**950 Rödermark Ober-Roden** ➔ **Offenbach**

**Babenhhausen**

		Montag – Freitag	Samstag	Sonn-/Feiertag
<b>Rödermark Ober-Roden Bahnhof</b>				
01 - Kirche	4	20	4	38
02 - Kreuzung	5	31	5	38
04 Rollwald Bahnhof ➔ S			6	38
06 Nieder-Roden Borsigstraße	8	31	8	17
08 - Turmstraße			9	17
09 - Hainburgstrae	10	31	10	17
10 Dudenhofen Merianstrae	11	31	11	17
11 - Opelstraße	12	31	12	17
13 - Mainzer Straße	14	31	13	17
14 Jgesheim Haingrben			14	17
15 - Babenhuer Straße	15	31	15	17
16 Rodgau Passage	17	31	16	17
17 Friedhof	18	31	17	17
18 Untere Sünde	19	31	18	17
20 Hainhausen G.-Scholl-Schule	20	31	19	21
22 Weiskirchen Kirchplatz	21	31	20	21
24 - Großmarkt	22	31	21	21
29 Hausen Birkenwaldstraße	23	31	22	21
30 - Robert-Koch-Straße			23	21
31 Obertshausen Leipziger Straße				
34 Waldhof Ferdinand-Porsche-Str.				
35 - Seligenstädter Straße				
38 Bieber Bremer Straße				
39 Oberhofstrae				
41 Hamburger Straße				
45 Of Stadion Bieberer Berg				
47 - Rhnstrae				
48 - Ost ➔ S				
50 - Kasernenstraße				
52 - Tempelseestrae				
54 - Bahnüberführung Waldstraße				
57 - Hauptbahnhof ➔ S				

**RMV-Mobilitäts-Beratung** Verkehrs-Infos und Freizeit-Tipps

Hotline **01 80/2 351 451** Internet **www.rmv.de** Beratung vor Ort **Mobilitätszentralen**

Alle Angaben ohne Gewähr © Rhein-Main-Verkehrsverbund

# Fahrplanaushang an den Haltestellen (Muster)

Vermaßung Aushänge RMV  
Beispiel 1  
(Verkehrsgesellschaft Frankfurt, Abfahrtszeiten, DIN A 4)

Stand: 22. Februar 2002

Maße in mm, wenn nicht  
andere angegeben

1 Zeilenschritt = 34/300 Inch = 2,87 mm

**Liniennummer:**  
Helvetica 75, linksbündig,  
18 pt, linksbündig mit  
blauem RMV-Balken

**Abfahrtszeiten:**  
Helvetica 75, linksbündig,  
19 pt

**Fahrzielangabe:**  
Ein-, zwei bzw. dreizeilig möglich  
Helvetica 55,  
linksbündig, 18 pt

**Univers 65, 15 pt  
linksbündig**

**Betreiberadresse:**  
Helvetica 55, 7 pt  
Rechtsbündig  
(auf Balkenende)

**Betreiberlogos immer oben rechts  
angehängt, nicht breiter als 21 mm**

**Rhein-Main-Verkehrsverbund**

Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Kurt-Schumacher-Str. 10, 60311 Frankfurt am Main, Telefon (069) 213-0

**Abfahrtszeiten**

**N3 Wersau Auf der Beine**

**Gültig ab 22.02.2002**

Mo-Fr		Sa	So/F	Mo-Fr		Sa	So/F	Mo-Fr		Sa	So/F
5.39	5.39	5.39	3,6	12	5.39	5.39	5.39	13	5.39	5.39	5.39
<b>XY 520 → Heidelberg</b> Brensbach 5.45 - Fr Crumbach 5.56 - Beerfurth 6.01 Reichelsheim 6.04 - Fürth Bf 6.22 - Weinheim 7.03 Mannheim 7.48 - Heidelberg 7.58 Busbetrieb Müller				<b>XY 520 → Heidelberg</b> Brensbach 5.45 - Fr Crumbach 5.56 - Beerfurth 6.01 Reichelsheim 6.04 - Fürth Bf 6.22 - Weinheim 7.03 Mannheim 7.48 - Heidelberg 7.58 Busbetrieb Müller							
<b>XY 534 → Mannheim</b> Brensbach 6.27 - Fr Crumbach 6.38 - Kainsbach 6.48 Michelstadt Bf 7.02 - Beerfurth 7.08 - Reichelsheim 7 Lindenfels 7.20 - Fürth Bf 7.38 - Weinheim 7.52 Mannheim 8.48 Transport Weigel				<b>XY 534 → Mannheim</b> Brensbach 6.27 - Fr Crumbach 6.38 - Kainsbach 6.48 Michelstadt Bf 7.02 - Beerfurth 7.08 - Reichelsheim 7 Lindenfels 7.20 - Fürth Bf 7.38 - Weinheim 7.52 Mannheim 8.48 Transport Weigel							
<b>XY 604 → Weinheim</b> Brensbach 7.55 - Fr Crumbach 8.06 - Kainsbach 8.28 Höllerbach 8.38 - Nieder-Kainsbach 8.50 - Erbach 9.0 Bf 9.08 - Beerfurth 9.18 - Reichelsheim 9.22 Lindenfels 9.40 - Fürth Bf 10.08 - Weinheim 10.32 Besser Reisen				<b>XY 604 → Weinheim</b> Brensbach 7.55 - Fr Crumbach 8.06 - Kainsbach 8.28 Höllerbach 8.38 - Nieder-Kainsbach 8.50 - Erbach 9.0 Bf 9.08 - Beerfurth 9.18 - Reichelsheim 9.22 Lindenfels 9.40 - Fürth Bf 10.08 - Weinheim 10.32 Besser Reisen							
<b>XZ 520 → Heidelberg</b> Brensbach 5.45 - Fr Crumbach 5.56 - Beerfurth 6.01 Reichelsheim 6.04 - Fürth Bf 6.22 - Weinheim 7.03 Mannheim 7.48 - Heidelberg 7.58 Besser Reisen				<b>XZ 520 → Heidelberg</b> Brensbach 5.45 - Fr Crumbach 5.56 - Beerfurth 6.01 Reichelsheim 6.04 - Fürth Bf 6.22 - Weinheim 7.03 Mannheim 7.48 - Heidelberg 7.58 Besser Reisen							
<b>XZ 520 → Heidelberg</b> Brensbach 5.45 - Fr Crumbach 5.56 - Beerfurth 6.01 Reichelsheim 6.04 - Fürth Bf 6.22 - Weinheim 7.03 Mannheim 7.48 - Heidelberg 7.58 Nah und Fern				<b>XZ 520 → Heidelberg</b> Brensbach 5.45 - Fr Crumbach 5.56 - Beerfurth 6.01 Reichelsheim 6.04 - Fürth Bf 6.22 - Weinheim 7.03 Mannheim 7.48 - Heidelberg 7.58 Nah und Fern							
<b>XZ 534 → Mannheim</b> Brensbach 6.27 - Fr Crumbach 6.38 - Kainsbach 6.48 Michelstadt Bf 7.02 - Beerfurth 7.08 - Reichelsheim 7 Lindenfels 7.20 - Fürth Bf 7.38 - Weinheim 7.52 Mannheim 8.48 Transport Weigel				<b>XZ 534 → Mannheim</b> Brensbach 6.27 - Fr Crumbach 6.38 - Kainsbach 6.48 Michelstadt Bf 7.02 - Beerfurth 7.08 - Reichelsheim 7 Lindenfels 7.20 - Fürth Bf 7.38 - Weinheim 7.52 Mannheim 8.48 Transport Weigel							
<b>XZ 604 → Weinheim</b> Brensbach 7.55 - Fr Crumbach 8.06 - Kainsbach 8.28 Höllerbach 8.38 - Nieder-Kainsbach 8.50 - Erbach 9.0 Bf 9.08 - Beerfurth 9.18 - Reichelsheim 9.22 Lindenfels 9.40 - Fürth Bf 10.08 - Weinheim 10.32 Schneider Busse				<b>XZ 604 → Weinheim</b> Brensbach 7.55 - Fr Crumbach 8.06 - Kainsbach 8.28 Höllerbach 8.38 - Nieder-Kainsbach 8.50 - Erbach 9.0 Bf 9.08 - Beerfurth 9.18 - Reichelsheim 9.22 Lindenfels 9.40 - Fürth Bf 10.08 - Weinheim 10.32 Schneider Busse							
<b>XZ 520 → Heidelberg</b> Brensbach 5.45 - Fr Crumbach 5.56 - Beerfurth 6.01 Reichelsheim 6.04 - Fürth Bf 6.22 - Weinheim 7.03 Mannheim 7.48 - Heidelberg 7.58 Schneider Busse				<b>XZ 520 → Heidelberg</b> Brensbach 5.45 - Fr Crumbach 5.56 - Beerfurth 6.01 Reichelsheim 6.04 - Fürth Bf 6.22 - Weinheim 7.03 Mannheim 7.48 - Heidelberg 7.58 Schneider Busse							
<b>XY 520 → Heidelberg</b> Brensbach 5.45 - Fr Crumbach 5.56 - Beerfurth 6.01 Reichelsheim 6.04 - Fürth Bf 6.22 - Weinheim 7.03 Mannheim 7.48 - Heidelberg 7.58 Busbetrieb Müller				<b>XY 520 → Heidelberg</b> Brensbach 5.45 - Fr Crumbach 5.56 - Beerfurth 6.01 Reichelsheim 6.04 - Fürth Bf 6.22 - Weinheim 7.03 Mannheim 7.48 - Heidelberg 7.58 Busbetrieb Müller							
<b>XZ 534 → Mannheim</b> Brensbach 6.27 - Fr Crumbach 6.38 - Kainsbach 6.48 Michelstadt Bf 7.02 - Beerfurth 7.08 - Reichelsheim 7 Lindenfels 7.20 - Fürth Bf 7.38 - Weinheim 7.52 Mannheim 8.48 Transport Weigel				<b>XZ 534 → Mannheim</b> Brensbach 6.27 - Fr Crumbach 6.38 - Kainsbach 6.48 Michelstadt Bf 7.02 - Beerfurth 7.08 - Reichelsheim 7 Lindenfels 7.20 - Fürth Bf 7.38 - Weinheim 7.52 Mannheim 8.48 Transport Weigel							
<b>XY 604 → Weinheim</b> Brensbach 7.55 - Fr Crumbach 8.06 - Kainsbach 8.28 Höllerbach 8.38 - Nieder-Kainsbach 8.50 - Erbach 9.0 Bf 9.08 - Beerfurth 9.18 - Reichelsheim 9.22 Lindenfels 9.40 - Fürth Bf 10.08 - Weinheim 10.32 Besser Reisen				<b>XY 604 → Weinheim</b> Brensbach 7.55 - Fr Crumbach 8.06 - Kainsbach 8.28 Höllerbach 8.38 - Nieder-Kainsbach 8.50 - Erbach 9.0 Bf 9.08 - Beerfurth 9.18 - Reichelsheim 9.22 Lindenfels 9.40 - Fürth Bf 10.08 - Weinheim 10.32 Besser Reisen							
<b>XY 520 → Heidelberg</b> Brensbach 5.45 - Fr Crumbach 5.56 - Beerfurth 6.01 Reichelsheim 6.04 - Fürth Bf 6.22 - Weinheim 7.03 Mannheim 7.48 - Heidelberg 7.58 Busbetrieb Müller				<b>XY 520 → Heidelberg</b> Brensbach 5.45 - Fr Crumbach 5.56 - Beerfurth 6.01 Reichelsheim 6.04 - Fürth Bf 6.22 - Weinheim 7.03 Mannheim 7.48 - Heidelberg 7.58 Busbetrieb Müller							

Linien: Haarlinien

261,5 @ nicht am 24. und 31.12. fährt zum Südbahnhof

269 Busbetrieb Müller GmbH Besser Reisen Schneider Busse Besser Reisen Schneider Busse Busbetrieb Müller GmbH  
 Weinheimerstr. 37 Lange Reihe 7 Glauburggasse 1 Weinheimerstr. 37  
 1169309 Wersau 40 65001 Hanau 69 60311 Ffm 98 65001 Hanau 127,5 60311 Ffm 156,5 69309 Wersau

277,5 **RMV-Mobilitäts-Beratung** Verkehrs-Infos und Freizeit-Tipps

282,5 Hotline 01.80/2 351 451 Internet www.rmv.de Beratung vor Ort

286 169 Alle Angaben ohne Gewähr. © Rhein-Main-Verkehrsverbund

# Fahrplanaushang an den Haltestellen (Muster)

Vermaßung Aushänge RMV  
Beispiel 4  
DIN A4

Stand: 22. Februar 2002

Maße in mm, wenn nicht anders angegeben

1 Zeilenschritt = 34/300 Inch = 2,87 mm

RMV Logo wird vorgedruckt

Verkehrsmittel pictogramm 60% schwarz (50er Raster/150 µm) rechtsbündig mit dem RMV-Logo

Helvetica 75; linksbündig, 9 pt

Helvetica 55; 6,5 pt Linksbündig

Haltestellenpunkte 3,3 mm

Umsteigeinweise 3,9 mm

Linie 0,9 mm

Helvetica 75, 9 pt

Haltestellenamen Helvetica 55; 6,8 pt Linksbündig

weiße Trennlinie 0,6 mm

Legenda 265  
Helvetica 55, 8 pt

Indices Helvetica 55; Rechtsbündig, 6 pt

**Rhein-Main-Verkehrsverbund**

Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Kurt-Schumacher-Str. 10, 60311 Frankfurt am Main, Telefon (069) 213-0

## Abfahrtszeiten

### 961 Ober-Roden Breidert → Dietzenbach-Gravenbruch → Frankfurt Südbahnhof und zurück

Gültig ab 22.02.2002

**Montag – Freitag**

Haltestellenamen	ab	4.40	5.05	5.40	6.00	6.15	6.20	6.25	6.35	6.55	7.05	7.30	7.35	8.00	8.15	9.15	10.15
- Bahnhof		4.43	5.08	5.43	6.03	6.18	6.23	6.28	6.38	6.58	7.08	7.33	7.38	8.03	8.18	9.18	10.18
- Waldacker Nord		4.47	5.14	5.49	6.09	6.24	6.29	6.34	6.44	7.04	7.14	7.39	7.44	8.09	8.24	9.24	10.24
- Dietzenbach Max Planck Straße		4.51	5.18	5.53	6.13	6.28	6.33	6.38	6.48	7.08	7.18	7.43	7.48	8.13	8.28	9.28	10.28
- Karlstraße		4.54	5.23	5.58	6.14	6.17	6.20	6.36	6.41	6.51	7.11	7.21	7.46	7.51	8.15	9.30	10.30
- Kreuzung Dietzenbach		4.56	5.26	6.01	6.17	6.20	6.36	6.40	6.47	6.57	7.10	7.17	7.27	7.52	8.18	9.33	10.33
- Rathaus Dietzenbach		4.58	5.28	6.03	6.20	6.23	6.38	6.43	6.50	7.00	7.13	7.20	7.30	7.55	8.23	9.38	10.38
- Feldbergstraße		5.00	5.30	6.05	6.25	6.40	6.45	6.55	7.05	7.18	7.35	7.55	8.05	8.36	9.51	10.51	
- Heusenstamm Gasth. Waldesruh						6.46	6.46	6.58	7.21	7.25	8.00	8.01		8.26	8.41	9.41	10.41
- Heusenstamm Bahnhof		5.03	5.33	6.08	6.28	6.43	6.46	6.58	7.21	7.25	8.00	8.01		8.29	8.44	9.44	10.44
- Bastenwald		5.05	5.36	6.11	6.31	6.46	6.46	7.01	7.09	7.24	7.41	7.38		8.32	8.47	9.47	10.47
- Gravenbruch Forsthaus		5.07	5.40	6.15	6.35	6.30	6.50	6.50	7.05	7.13	7.28	7.29	7.45	8.04	8.05	9.05	10.05
- Gravenbruch Kreuzung						6.32	6.52	6.52	7.15	7.28	7.31	8.06	8.07				
- Gravenbruch Ost		5.12	5.45	6.20		6.55	6.55	7.10	7.16		7.50			8.41	8.56	9.56	10.56
- Autobahnmeisterei		5.16	5.49	6.24		6.33	6.59	6.53	7.14	7.16	7.32	7.54	8.07	8.08	8.45	9.00	10.00
- Am Trieb		5.20	5.53	6.28	6.38	7.03	7.03	7.18	7.16	7.31	7.32	8.00	8.08	8.49	9.04	10.04	11.04
- Isenburgzentrum		5.22	5.55	6.30	6.40	7.05	7.05	7.20	7.33	7.38	8.03	8.03	8.00	8.51	9.06	10.06	11.06
- Altes Rathaus Neu-Isenburg		5.24	5.57	6.32	6.43	7.07	7.07	7.23	7.36	7.36	8.03	8.03	8.00	8.54	9.09	10.09	11.09
- Straßenbahn		5.25	5.58	6.33	6.45	7.09	7.09	7.25	7.38	7.38	8.05	8.05	8.00	8.56	9.11	10.11	11.11
- Hainer						6.39	6.59	7.22	7.22	7.38	8.13	8.14					
- Südfriedhof	c	5.29	6.02	6.39	6.52	6.43	7.15	7.03	7.32	7.25	7.45	7.42	8.12	8.17	8.18	9.03	9.18
- Dreiherrsteinplatz		5.31	6.05	6.42	6.57	6.48	7.20	7.08	7.37	7.31	7.50	7.47	8.17	8.22	8.23	9.08	9.21
- Hauptbahnhof		5.33	6.07	6.44	6.59	6.50	7.22	7.10	7.39	7.33	7.52	7.49	8.19	8.23	8.25	9.10	9.25
- Frankfurt (M) Hbf	ab			6.47		6.47		6.47		6.47					6.47		
- Frankfurt Flughafen	an			6.48		6.48		6.48		6.48					6.48		
- Wiesbaden Hbf				6.50		6.50		6.50		6.50					6.50		
- Straßenbahn			5.53	6.33						7.38		8.13				10.11	
- Hainer Weg			5.12	5.55			6.59					8.17				10.18	
- Südfriedhof			5.16	5.57	6.39		7.03			7.45		8.22				10.23	
- Mörfelder Landstr.			5.20	5.58	6.42		7.08			7.50		8.23				10.25	
- Südbhf./Mörfelder Landstr.			5.31	6.44			7.10			7.52						10.25	

**Legenda**  
 B Fahrten ohne Fahrtwegangabe nehmen Weg G  
 C nicht am 24. und 31.12.  
 D nicht am 24.12.  
 E nur an Schultagen  
 H fährt Weg H  
 K fährt Weg K  
 M fährt Weg P aber nur bis Bastenwald  
 P fährt Weg P

**RMV-Mobilitäts-Beratung** Verkehrs-Infos und Freizeit-Tipps  
 Hotline 01 80 2 351 451  
 Internet www.rmv.de  
 Beratung vor Ort Mobilitätszentralen

Alle Angaben ohne Gewähr  
© Rhein-Main-Verkehrsverbund

5,25

14,25  
16,25

25,5

33,75

42

47,5

51

3,8

3,8

39 Zeilenschritte

2 Zeilenschritte

1 Zeilenschritt

283,75

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd



# Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg



Ergebnispräsentation,  
Limburg 20.10.2010

Planung • Beratung • Service

## Anbindung ICE-Bahnhof Limburg

### Inhalt



- > **Gegenstand der Untersuchung**
- > **Bestandsaufnahme**
  - > Überblick über die Ergebnisse der Zählung und Befragung
  - > Abgrenzung des Untersuchungsgebietes
- > **Analyse**
  - > Fahrtzweck, Verkehrsmittelwahl, Reisezeiten, ...
  - > Auswahl untersuchungsrelevanter Buslinien
- > **Vorschläge zur Verbesserung der Anbindung an den ICE-Bahnhof**
  - > Anbindung Vormittag
  - > Situation am Nachmittag
- > **Fazit**





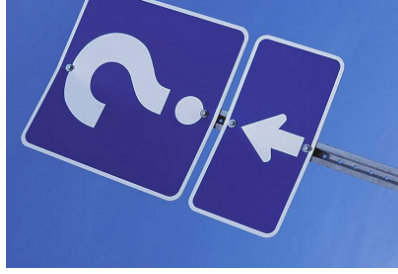
## Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Gegenstand der Untersuchung



- > Die Anbindung des ICE-Bahnhofes Limburg an den regionalen und lokalen öffentlichen Personennahverkehr ist derzeit als nicht optimal anzusehen.

### => Aufgabenstellung für die Untersuchung:

- > Aufbauend auf einer fundierten ...
  - > Grundlagenermittlung,
  - > Bestandsaufnahme und
  - > Mängelanalyse ...
- > ... in enger Abstimmung mit dem RMV und der LNO Limburg-Weilburg ...
- > ... **Optimierungsmöglichkeiten** für die Anbindung des ICE-Bahnhofs Limburg an das ÖPNV-Netz entwickeln.



## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd

## Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Bestandsaufnahme



- > Erfassung und Analyse raumstruktureller Rahmendaten:
  - > Einwohner und Arbeitnehmer
  - > Ein- und Auspendler
  - > ÖPNV-Bestandsangebot (Linien, Linienverlauf, Bedienungszeitraum, Takt/Fahrten pro Tag)
  - > Verknüpfungspunkte
- > Durchführung einer Erhebung am ICE-Bahnhof Limburg



# Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Bestandsaufnahme - Erhebung



## Durchführung einer Erhebung am ICE-Bahnhof Limburg

Termin: 30.06.2010

- > Zählung aller Einsteiger
- > Mündliche Befragung der Einsteiger



**F1 Wie haben Sie den ICE-Bahnhof Limburg Süd erreicht?**  
(Interviewer: Wenn mehrere Verkehrsmittel angegeben werden, bitte nachfragen, welches das Verkehrsmittel war, mit dem er beim Bahnhof angekommen ist.  
Bei PKW als Verkehrsmittel nachfragen, ob er Fahrer oder Mitfahrer war oder gebracht wurde.)

<input type="checkbox"/> zu Fuß	<input type="checkbox"/> mit dem Taxi
<input type="checkbox"/> Mit dem Rad	<input type="checkbox"/> Mit dem PKW als Fahrer
<input type="checkbox"/> Mit dem Motorrad, Mofa, Moped	<input type="checkbox"/> Mit dem PKW als Mitfahrer
<input type="checkbox"/> Mit dem Bus	<input type="checkbox"/> Ich wurde abgesetzt

**F2 Aus welchem Ort bzw. Ortsteil kommen Sie?**

<input type="checkbox"/> Limburg	<input type="checkbox"/> Hadamar:	Ortsteil: _____
<input type="checkbox"/> Kernstadt	<input type="checkbox"/> Beseilich:	_____
<input type="checkbox"/> Ahlbach	<input type="checkbox"/> Runkel:	_____
<input type="checkbox"/> Dietkirchen	<input type="checkbox"/> Villmar:	_____
<input type="checkbox"/> Eschhofen	<input type="checkbox"/> Brechen:	_____
<input type="checkbox"/> Lindenthalhausen	<input type="checkbox"/> Hünfelden:	_____
<input type="checkbox"/> Linter	<input type="checkbox"/> Hahnstätten:	_____
<input type="checkbox"/> Offheim	<input type="checkbox"/> Diez:	_____
<input type="checkbox"/> Staffel	<input type="checkbox"/> Elz:	_____
	<input type="checkbox"/> Weilburg:	_____
	<input type="checkbox"/> Bad Camberg:	_____
	<input type="checkbox"/> Montabaur:	_____

Anderer Ort: \_\_\_\_\_  
Ortsteil: \_\_\_\_\_

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd

### Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Erhebung: Anzahl Einsteiger und Befragte

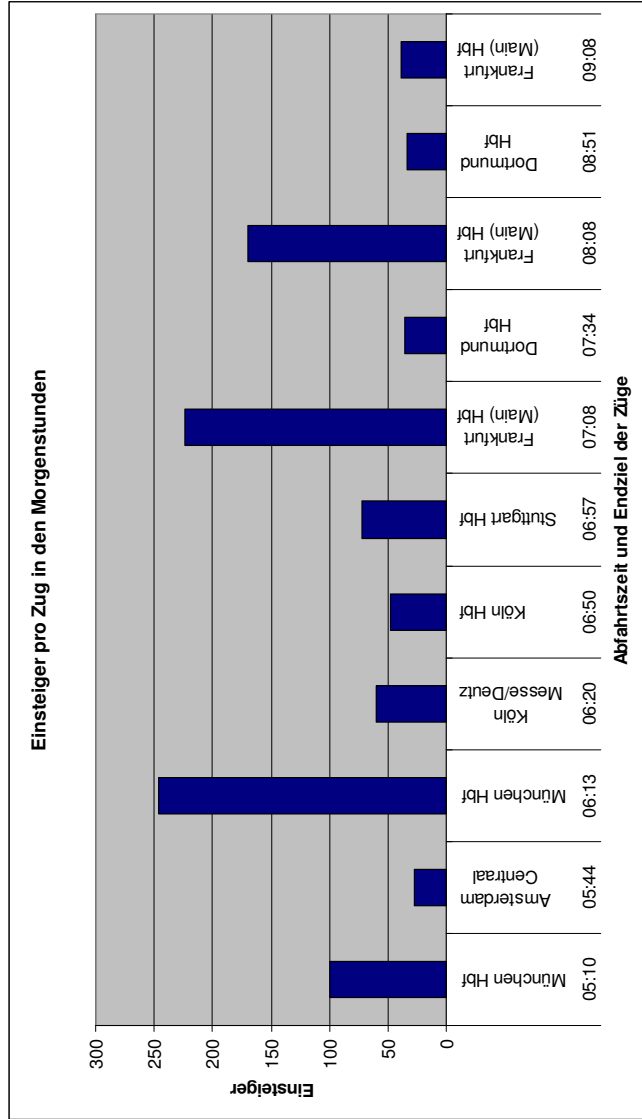


Ankunftszeit (Soll)	Abfahrtszeit (Soll)	Zugnummer	Endziel des Zuges	Gleis (soll)	Gleis (IST)	Einsteiger (Zählung 30.06.2010)	Interviews (Befragung 30.06.2010)	Befragungsquote
05:08	05:10	ICE 521	München Hbf	1	1	100	50	50%
05:42	05:44	ICE 328	Amsterdam Centraal	4	4	27	23	85%
06:11	06:13	ICE 523	München Hbf	1	1	246	101	41%
06:18	06:20	ICE 826	Köln Messe/Deutz	4	4	60	23	38%
06:48	06:50	ICE 716	Köln Hbf	4	4	48	34	71%
06:55	06:57	ICE 711	Stuttgart Hbf	1	1	72	25	35%
07:06	07:08	ICE 811	Frankfurt (Main) Hbf	1	1	224	75	33%
07:32	07:34	ICE 824	Dortmund Hbf	4	4	36	32	89%
08:06	08:08	ICE 813	Frankfurt (Main) Hbf	1	1	170	95	56%
08:49	08:51	ICE 818	Dortmund Hbf	4	4	34	24	71%
09:06	09:08	ICE 815	Frankfurt (Main) Hbf	1	1	39	27	69%
10:42	10:44	ICE 728	Köln Hbf	4	1	35	18	51%
11:11	11:13	ICE 623	München Hbf	1	1	24	22	92%
12:42	12:44	ICE 724	Köln Hbf	4	4	10	9	90%
13:06	13:08	ICE 627	München Hbf	1	1	42	21	50%
14:42	14:44	ICE 720	Köln Hbf	4	4	9	2	22%
15:06	15:08	ICE 15	Frankfurt (Main) Hbf	1	1	24	20	83%
15:49	15:51	ICE 816	Köln Hbf	4	4	7	7	100%
16:41	16:43	ICE 626	Köln Hbf	4	4	10	7	70%
17:04	17:06	ICE 712	Köln Hbf	4	4	0	0	0%
17:06	17:08	ICE 817	Frankfurt (Main) Hbf	1	1	20	15	75%
17:49	17:51	ICE 814	Köln Hbf	4	4	10	6	60%
18:09	18:11	ICE 914	Dortmund Hbf					
18:49	18:51	ICE 715	Mainz Hbf	1	1	4	4	100%
18:49	18:51	ICE 812	Köln Hbf	4	4	3	0	0%
19:06	19:08	ICE 819	Frankfurt (Main) Hbf	1	1	20	9	45%
						<b>1274</b>	<b>649</b>	<b>51%</b>

- > Die Gesamtzahl der Einsteiger belief sich am **30.06.2010** auf **1274**  
**Fahrgäste**. Davon wurden **51%** (649 Personen) befragt.

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd

### Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Erhebung: Verteilung der Einsteiger



- > Verteilung der 1274 Einsteiger auf die Zugfahrten zwischen 5 und 10 Uhr:
  - > Der für die weitere Untersuchungen maßgebliche ICE um **6:13 Uhr** in Richtung München mit Halt in Frankfurt Hbf stellt die **nachfragestärkste Zugfahrt** dar.

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd

### Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Erhebung: Herkunftsort der Einsteiger



Zugnummer	Ankunftszeit	Abfahrtszeit	Gemeinden													Gesamtergebnis (Beträge)
			Bad Camberg	Beselich	Brechen	Diez	Dornburg	Elbtal	Elz	Hadamar	Hünfelden	Limburg	Runkel	Villmar	Waldbrunn	
521	05:08	05:10	1	6	5	1	3	2	13	3	2	2	1	39		
328	05:42	05:44	2	1	1	1	1	1	8	1	1	1	15			
523	06:11	06:13	1	10	5	11	8	3	30	7	1	2	79			
826	06:18	06:20	1	2	1	1	1	1	4	2	1	10				
716	06:48	06:50	1	4	1	1	1	1	9	1	1	20				
711	06:55	06:57	1	4	5	11	1	1	11	1	1	23				
811	07:06	07:08	1	4	5	2	6	6	29	6	1	3	66			
824	07:32	07:34	1	1	1	1	1	1	10	1	1	1	19			
813	08:06	08:08	3	3	13	1	7	2	38	5	6	1	82			
818	08:49	08:51	2	3	3	1	1	1	6	1	1	1	14			
815	09:06	09:08	1	1	4	1	1	1	9	1	1	1	18			
728	10:42	10:44	2	4	4	1	1	1	6	1	1	1	14			
623	11:11	11:13	1	2	2	2	2	1	7	2	3	1	18			
724	12:42	12:44	1	4	4	3	1	1	3	1	1	1	7			
627	13:06	13:08	1	2	1	1	2	1	6	1	1	1	15			
720	14:42	14:44	1	3	4	1	1	1	1	7	3	1	18			
15	15:06	15:08	1	3	3	1	1	1	2	2	1	1	5			
816	15:49	15:51	1	4	4	1	1	1	1	1	1	1	6			
626	16:41	16:43	1	3	3	1	1	1	5	1	1	1	10			
817	17:06	17:08	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	4			
814	17:49	17:51	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
914	17:49	17:51	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
715	18:09	18:11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
819	19:06	19:08	10	13	77	22	2	33	27	14	209	35	15	12	10	492

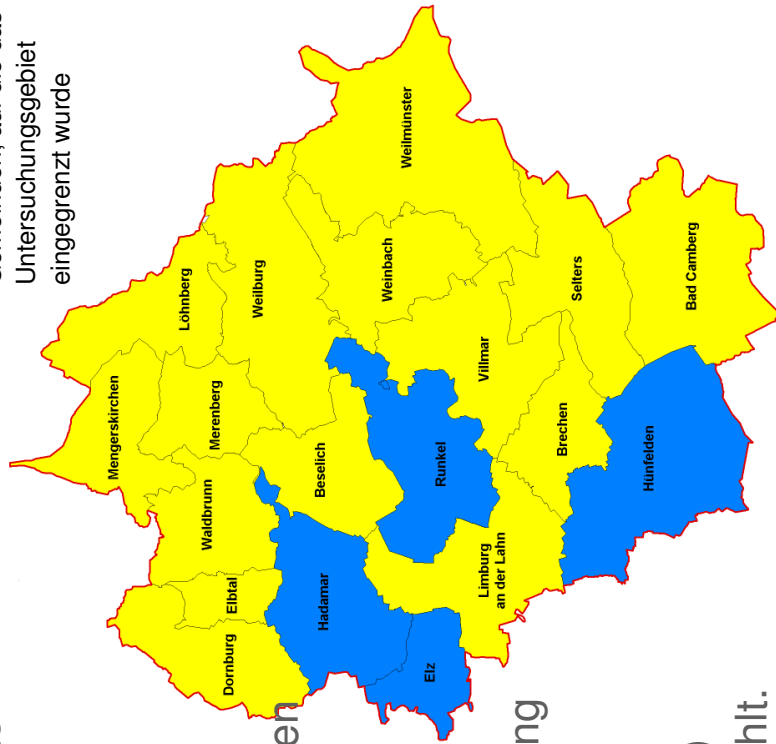
> Gelb markiert sind die vier nachfragestärksten Zugfahrten

## Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Abgrenzung des Untersuchungsgebietes



- > Neben den verkehrsstärksten Herkunftsorten Limburg und Diez bieten zusätzlich die Gemeinden **Elz**, **Hadamar** und **Runkel** ein hohes Potential für den ÖPNV.
- > Sowohl die geographische Lage als auch die hohe Einwohnerzahl sprechen dafür, auch **Hünfelden** in das nähere Untersuchungsgebiet aufzunehmen.
- > Alle anderen Gemeinden werden aufgrund einer bereits guten Anbindung (z.B. Brechen), einer sehr geringen Nachfrage (z.B. Elbtal) oder der zu großen Entfernungen (z.B. Löhnberg) nicht zum Untersuchungsgebiet gezählt.

> Blau markiert sind die Gemeinden, auf die das Untersuchungsgebiet eingegrenzt wurde

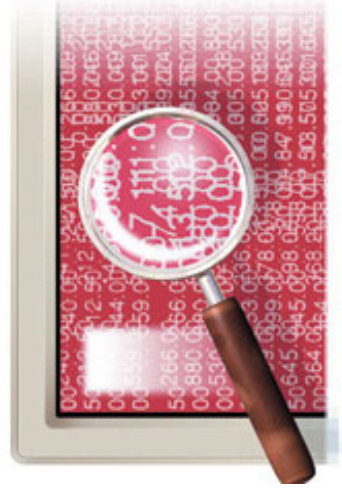


## Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Analyse



### Analyse der derzeitigen Anbindung des ICE-Bahnhofes an den ÖPNV:

- > Fahrzweck
- > Verkehrsmittelwahl bei der Anfahrt zum Bahnhof
- > Potential des Gewerbegebietes am ICE-Bahnhof
- > Fahrtenangebot
- > Reisezeitverhältnis ÖV/IV
  
- > Auswahl untersuchungsrelevanter Buslinien





## Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Analyse: Fahrtzweck



Fahrtzweck	Richtung Frankfurt/Wiesbaden	Richtung Köln/Essen	Gesamtergebnis	Ergebnis in %
Besorgung/Erledigung	3	1	4	0,62%
Freizeit (inkl. Besuch)	23	10	33	5,08%
geschäftlich (Dienstreise)	57	28	85	13,10%
keine Angabe	5	0	5	0,77%
Sonstiges	11	5	16	2,47%
Urlaub	28	1	29	4,47%
von/zur Arbeit	348	111	459	70,72%
von/zur Schule / Ausbildung	7	11	18	2,77%
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>482</b>	<b>167</b>	<b>649</b>	<b>100,00%</b>

- > Dargestellt ist der **Fahrtzweck aller Befragten** in Zusammenhang mit der Fahrtrichtung.
  - > Wie zu erwarten war, stellt der (tägliche) **Weg zur Arbeit** mit knapp über 70% den maßgeblichen Faktor dar. Rechnet man die Dienstreisen noch hinzu, so wird der Bahnhof zu knapp 85% aus beruflichen Gründen genutzt.
- > **Knapp über 60% aller Befragten fahren an 4 oder mehr Tagen pro Woche vom Bahnhof aus zur Arbeit.**

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd

### Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Analyse: Verkehrsmittelwahl Anfahrt



Verkehrsmittel (Anfahrt zum Bahnhof)	Richtung Frankfurt/Wiesbaden	Richtung Köln/EsSEN	Gesamt-ergebnis	Modal-Split in %
ICE	4	0	4	0,62%
ich wurde abgesetzt	30	26	56	8,63%
keine Angabe	4	4	8	1,23%
mit dem Bus	23	5	28	4,31%
mit dem Motorrad, Mofa, Moped	8	3	11	1,69%
mit dem PKW als Fahrer	309	104	413	63,64%
mit dem PKW als Mitfahrer	73	16	89	13,71%
mit dem Rad	13	2	15	2,31%
mit dem Taxi	13	6	19	2,93%
zu Fuß	5	1	6	0,92%
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>482</b>	<b>167</b>	<b>649</b>	<b>100%</b>

- > Anhand der Übersicht wird deutlich, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) bei der Verkehrsmittelwahl klar dominiert.
- > Fast 90% kommen per MIV zum Bahnhof (gelb markierte Werte).

## Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Analyse: Gewerbegebiet ICE-Bahnhof



- > Generell liefert jedes Gewerbegebiet ein gewisses Potential an ÖPNV-Nutzern.
- > Im Falle des Gewerbegebietes am ICE-Bahnhof wird dies Potential vor allem durch das **Amt für Bodenmanagement Limburg an der Lahn** und den „**Max Value Tower**“ bestimmt.
  - > Das Gebäude des Amtes für Bodenmanagement ist ausgerichtet auf 195 Arbeitsplätze.
  - > Im „Max Value Tower“ sind um die 20 Firmen vertreten (auch Freizeitangebote vorhanden, wie z.B. ein Fitnessstudio)
- > Das Potential möglicher ÖPNV-Nutzer muss als **zusätzliches Potential** angesehen werden, da durch die Zählung und Befragung keine Personen erfasst wurden, die öffentliche Verkehrsmittel mit dem Endziel ICE-Bahnhof nutzen.
- > **Das Potential an ÖPNV-Nutzern ist demnach höher, als es die reinen Zahlen der Zählung und Befragung darstellen!**

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd

### Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Analyse: Fahrtenangebot



- > Betrachtet man allein die **Anzahl der Fahrten**, so ergibt sich ein recht gutes ÖPNV-Angebot.
- > Das Problem stellen jedoch die erforderlichen **Umstiege** sowie das Reisezeitverhältnis zwischen MIV und ÖV dar (siehe nächste Folie).

Gemeinde	Ortsteil	Referenzhalte- stelle	Fahrten pro Tag		Umstiege	
			Hin	Rück	Hin	Rück
Eiz	Eiz	Süd	32	30	1-2	1-2
	Malmeneich	Malmeneich	10	10	1	1-2
Hadamar, St.	Niederhadamar u. Faulbach)	Bahnhof	22	20	1-2	1-2
	Niederzeuzheim	Bahnhof	14	13	1-3	1-2
	Oberzeuzheim	Grundschule	17	15	1-2	1-3
	Steinbach	Langstraße	15	18	1-2	1-2
	Oberweyer	Oberweyer	16	18	1-2	1-2
	Niederweyer	Niederweyer	9	13	1-3	1-2
Hünfelden	Dauborn	Grubenstraße	19	23	1-3	1-3
	Heringen	Ort	16	19	1-3	1-2
	Kirberg	Mainzer Landstraße	18	16	1-2	1-2
	Mensfelden	Sonntagstraße	16	19	1-3	1-2
	Nauheim	Ort	16	19	1-3	1-2
Runkel, St.	Neesbach	Neesbach	18	23	1-3	1-3
	Ohren	Ohren	14	17	1-2	1-2
	Arlurt	Bahnhof	18	16	1-2	1-2
	Dehm	Ortsmitte	18	19	1-2	1-2
	Ennerich	Mitte	13	12	1-2	1-3
Runkel, St.	Eschenau	Ortsmitte	7	9	1-2	1-2
	Hofen	Ortsmitte	7	9	1-2	1-2
	Kernstadt	Bahnhof	23	19	1-2	1-2
	Schadeck	Mitte	13	16	1-2	1-2
	Steeden	Friedhof	15	13	1-2	1-2
	Wirbelau	Ortsmitte	12	10	1-3	0-2

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd

### Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Analyse: Reisezeitverhältnis IV/ÖV



Gemeinde	Ortsteil	Referenzhalte- stelle	Fahrzeit ÖV in Minuten (Mo-Fr)		Fahrzeit Auto (google maps)	Reisezeitver- hältnis (schnellste Verbindung bei ÖV gewählt)
			Hin	Rück		
Elz	Malmeneich	Süd	24-78	26-71	11	2,18
			37-92	35-70	15	2,47
Hadamar, St.	Kernstadt	Bahnhof	36-91	31-89	16	1,94
			40-95	35-93	17	2,06
	Niederzeuzheim	Bahnhof	30-100	28-119	14	2,00
			38-115	45-115	15	2,53
	Oberweyer	Langstraße	30-107	37-99	13	2,31
			38-163	46-97	12	3,17
Hünfelden	Dauborn	Grubenstraße	46-148	43-98	12	3,58
			38-136	34-89	13	2,62
	Kirberg	Mainzer Landstraße	39-157	32-105	13	2,46
			29-128	32-81	12	2,42
	Mensfelden	Sonntagsstraße	34-132	30-75	12	2,50
			34-144	40-95	12	2,83
Runkel, St.	Neesbach	Ohren	49-158	40-96	15	2,67
			30-147	29-86	23	1,26
	Arfurt	Bahnhof	27-140	28-78	11	2,45
			25-83	26-134	8	3,13
	Dehrrn	Ortsmitte	41-159	51-106	19	2,16
			45-163	55-129	16	2,81
Ennerich	Mitte	22-139	20-78	15	1,33	
		35-93	36-94	16	2,19	
Eschenau	Ortsmitte	32-85	33-86	13	2,46	
		46-178	49-170	23	2,00	
Hofen	Ortsmitte	30-107	37-99	13	2,31	
		38-163	46-97	12	3,17	
Kernstadt	Bahnhof	46-148	43-98	12	3,58	
		38-136	34-89	13	2,62	
Schadeck	Mitte	39-157	32-105	13	2,46	
		29-128	32-81	12	2,42	
Steeden	Friedhof	34-132	30-75	12	2,50	
		34-144	40-95	12	2,83	
Wirbelau	Ortsmitte	49-158	40-96	15	2,67	
		30-147	29-86	23	1,26	

MIV =  
motorisierter  
Individualverkehr

- > Selbst bei Wahl der schnellsten Verbindung für den ÖPNV ergibt sich nur für wenige Relationen ein im Vergleich mit dem MIV konkurrenzfähiges Angebot.

## Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Fazit Analyse / relevante Buslinien



Linie	Linienverlauf	Mo-Fr		Fahrten pro Tag	Verkehrsunternehmen
		Bedienungszeitraum	Takt (in min)		
LM-59	Limburg - Eschhofen - Runkel - Seelbach	10 - 20 Uhr	30/60	-	VLD
	Seelbach - Runkel - Eschhofen - Limburg	5 - 18 Uhr	-	7	
272	Wiesbaden - Kirberg - Limburg	5 - 20 Uhr	30/60	-	VM
	Limburg - Kirberg - Wiesbaden	6 - 19 Uhr	60 (nachmittags)	10	
281	Limburg - Hadamar - Salz - Wilsenroth	5 - 23 Uhr	30/60	-	VM
	Wilsenroth - Salz - Hadamar - Limburg	4 - 18 Uhr	60	-	

- > **Fazit Analyse:**
  - > Auch wenn im Grunde die relevanten Zeiten durch das bestehende Angebot abgedeckt sind, besteht keine optimale Anbindung an den ICE-Bahnhof in den Morgenstunden!
  - > Für die Vorschläge zur **Optimierung der Anbindung** des ICE-Bahnhofes sind die Buslinien **LM-59, 272 und 281** relevant.

## Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Vorschläge zur Verbesserung der Anbindung ...



- > Die Optimierungsansätze konzentrieren sich auf die Anbindung der ICE-Fahrt in Richtung Frankfurt um 6:13 Uhr, ...
  - > ... da diese zum einen die nachfragstärkste Fahrt darstellt und ...
  - > ... zum anderen kein direkter Konflikt mit der Schülerbeförderung (Schulbeginn zwischen 7:30 Uhr und 8 Uhr) besteht.
  
- > **Generelles Problem: Unterschiedliche Tarife**
  - > Nutzer des ÖPNV müssen zusätzlich zu ihrem ICE-Ticket eine Fahrkarte für die Nutzung des ÖPNV lösen.
  - > => **Zugangsbarriere!**

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd

## Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Vorschläge zur Verbesserung der Anbindung ...



- ... für die Gemeinde Runkel:
- > Einrichtung **Direktverbindung zum ICE-Bahnhof** über die Linie **LM-59**:
    - > Die erste bestehende Fahrt (Abfahrt am Bahnhof in Runkel um 5:37 Uhr) kann bis zum ICE-Bahnhof verlängert werden.
    - > Die LM-59 kommt um 5:53 Uhr in Limburg ZOB Süd an → Somit kann die ICE-Fahrt Richtung Frankfurt um 6:13 Uhr erreicht werden.
  - > **Parallelverkehr** zum ICE-Shuttle zu beachten (Abfahrt ab Limburg ZOB Süd um 6:00 Uhr)!

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd



## Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Vorschläge zur Verbesserung der Anbindung ...



- ... für die Gemeinde Hünfelden:
- > Die **Linie 272** muss weiterhin über Linter bis Limburg Bahnhof geführt werden.
  - > Die Fahrt mit Abfahrt in Limbach um 5:39 Uhr könnte künftig zum ICE-Bahnhof **verlängert** werden.
    - > Der Bus würde den ICE-Bahnhof um 6:10 Uhr erreichen → Umsteigezeit zum ICE Richtung Frankfurt 3 min!
    - > Eine Vorverlegung der Fahrt ist nicht möglich, da vorhandene Anschlüsse bestehen bleiben müssen.
  - > Zudem besteht die kostenintensive Möglichkeit, zusätzliche Busfahrten zur Anbindung weiterer ICE einzurichten.

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd

### Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Vorschläge zur Verbesserung der Anbindung ...



- > ... für die Gemeinden Elz und Hadamar:
  - > Fahrt der **Linie 281** über die Autobahn (kostengünstige Lösung):
    - > Ab Staffel Ost könnte der Bus über die Autobahn an Limburg vorbei direkt zum ICE-Bahnhof geführt werden → Zeitersparnis von 9 Minuten!
    - > Die Fahrt mit Ankunft in Hadamar Stadtmitte um 5:54 Uhr müsste um ein paar Minuten vorverlegt werden, um einen sicheren Anschluss zu dem ICE um 6:13 Uhr zu gewährleisten. → Ohne eine Vorverlegung würde der Bus erst um 6:13 Uhr am Bahnhof ankommen (Fahrzeit von Staffel Ost direkt zum ICE-Bahnhof beträgt 8 min).
  - > **Problem mit bestehenden Kunden durch Wegfall von Haltestellen im Stadtgebiet Limburg!**
  - > Einrichtung einer **Extra-Fahrt** der Linie 281 zwischen den Fahrten um 4:52 Uhr und 5:54 Uhr (Hadamar Stadtmitte) (kostenintensive Lösung).

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Súd

### Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Fahrtenangebot am Nachmittag



> Anzahl an  
Fahrtmöglichkeiten



> Umsteigezwang  
> lange Fahrzeiten

> Die Verteilung der  
Rückfahrten ist breiter  
gefächert als am  
Vormittag.

> → **Konzentration auf  
eine bestimmte Fahrt  
ist nicht möglich!**

Gemeinde	Ortsteil	Referenz- haltestelle	Fahrtmöglichkeiten zwischen 16 und 19 Uhr		
			Häufigkeit	Fahrzeit in min	Umstieg
Eiz	Eiz	Süd	8	26 - 71	1 - 2
	Malmeneich	Malmeneich	4	36 - 70	1 - 2
	Kernstadt	Bahnhof	5	31 - 45	1
	Niederzeuzheim	Bahnhof	4	35 - 58	1
Hadamar	Oberzeuzheim	Grundschule	5	27 - 119	1 - 2
	Steinbach	Langstraße	5	50 - 95	1 - 2
	Oberweyer	Oberweyer	5	42 - 61	1 - 2
	Niederweyer	Niederweyer	5	46 - 72	1 - 2
	Dauborn	Grubenstraße	6	49 - 88	1 - 3
	Heringen	Ort	5	40 - 79	1 - 2
Hünfelden	Kirberg	Mainzer Landstraße	4	32 - 57	1 - 2
	Mensfelden	Sonntagsstraße	5	32 - 71	1 - 2
	Nauheim	Ort	5	36 - 75	1 - 2
	Neesbach	Neesbach	6	46 - 85	1 - 3
	Ohren	Ohren	3	40 - 82	1 - 2
	Arfurt	Bahnhof	4	41 - 67	1
	Dehri	Ortsmitte	6	29 - 68	1 - 2
Runkel	Ennerich	Mitte	3	26 - 41	1
	Eschenau	Ortsmitte	4	69 - 78	1 - 2
	Hofen	Ortsmitte	4	73 - 82	1 - 2
	Kernstadt	Bahnhof	5	32 - 59	1
	Schadeck	Mitte	5	36 - 75	1 - 2
	Steeden	Friedhof	3	46 - 64	1 - 2
	Wirbelau	Ortsmitte	3	79 - 87	1 - 2

## Anbindung ICE-Bahnhof Limburg



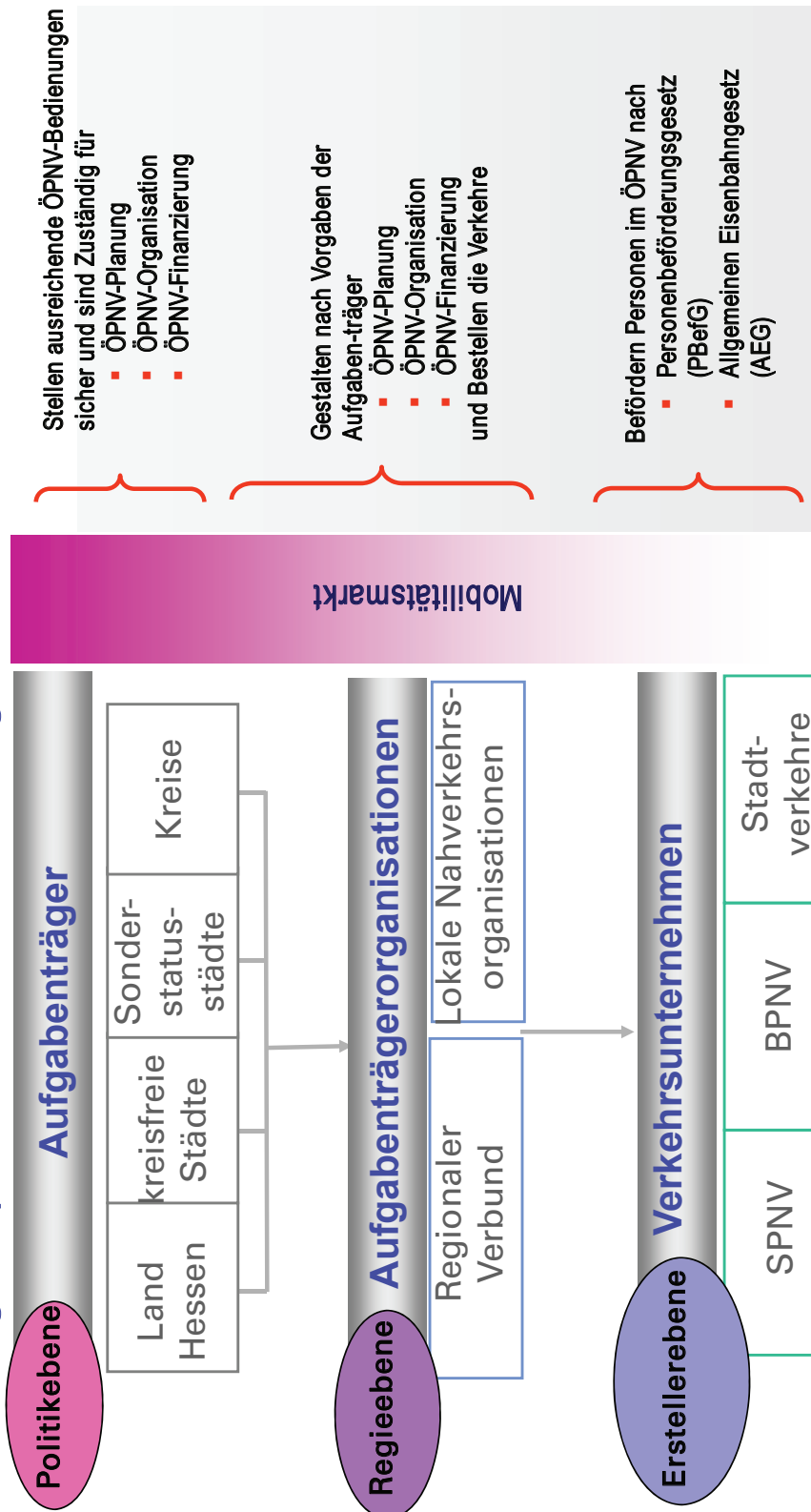
### Fazit

- > In den **Morgenstunden** ist eine **Konzentration auf die Anbindung des nachfragestärksten ICE-Zuges (6:13 Uhr)** sinnvoll.
  - > Für diese ICE-Abfahrt ergeben sich einige Ansätze, deren Umsetzung geprüft werden könnte.
  - > Die Anbindung weiterer ICE-Abfahrten wäre nur über zusätzliche Fahrten möglich und daher mit hohen Kosten verbunden.
- > Am **Nachmittag** ist eine solche **Konzentration auf eine bestimmte ICE-Ankunft nicht möglich**, da die Verteilung der Fahrgäste auf die Rückfahrten breiter gefächert ist.
  - > Für eine spürbare Verbesserung der Anbindung in den Nachmittagsstunden müssten **mehrere neue Fahrten (d.h. Direktverbindungen)** eingerichtet werden, was aus wirtschaftlicher Sicht nicht realisierbar erscheint.

## Bedarfsanalyse Anbindung ICE-Bahnhof Limburg Süd

# Präsentation der VLDW zum 1. Koordinierungskreis

## Organisationsform ÖPNV Hessen Trennung der politischen Verantwortung von der unternehmerischen Umsetzung



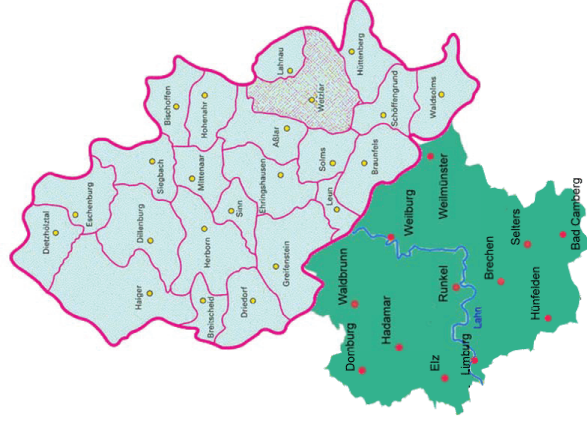
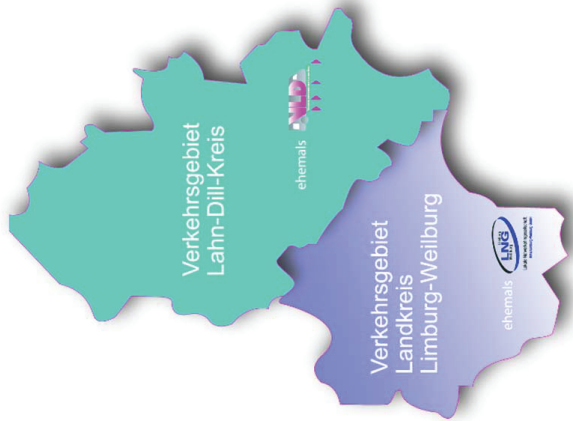
1  
 Bequem unterwegs, sicher ankommen mit unserem Mobilitätsangebot - pünktlich, umweltfreundlich und entspannt.

NVP Kreis Limburg-Weilburg  
Fortschreibung 2012 ff.  
Koordinierungskreis



# Neuorganisation des ÖPNV in den Landkreisen Limburg-Weilburg und Lahn-Dill

## Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH VLDW



Bequem unterwegs, sicher ankommen mit unserem Mobilitätsangebot - pünktlich, umweltfreundlich und entspannt.

NVP Kreis Limburg-Weilburg  
Fortschreibung 2012 ff.  
Koordinierungskreis



## Verschmelzung/Ausgliederung VLD und LNG Limburg-Weilburg in die VLDW

### Lokale Nahverkehrsorganisation



+



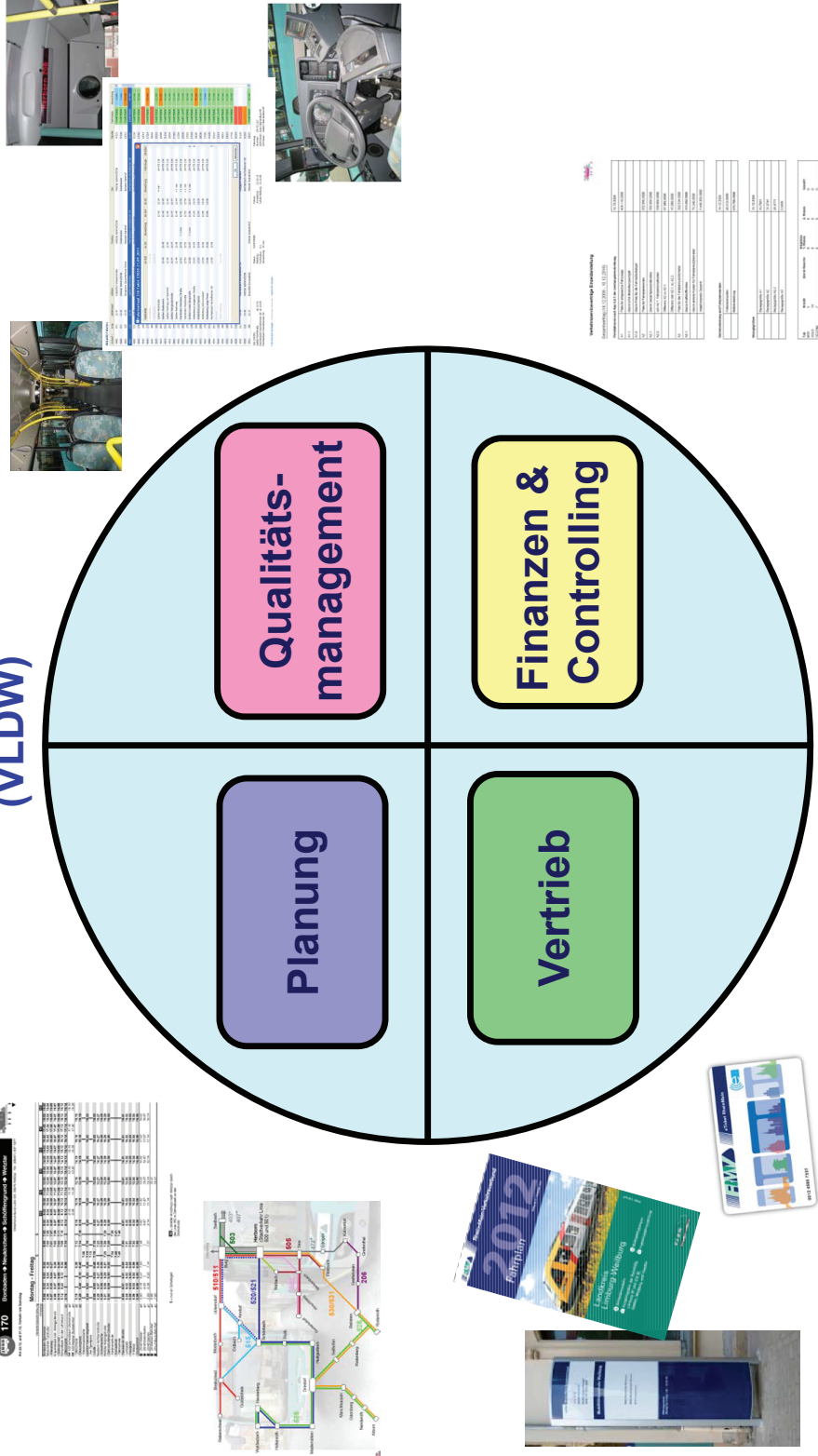
Lahn-Dill-Kreis

Landkreis Limburg-Weilburg



NVP Kreis Limburg-Weilburg  
Fortschreibung 2012 ff.  
Koordinierungskreis

## Aufgabenbereiche der Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH (VLDW)



Bequem unterwegs, sicher ankommen mit unserem Mobilitätsangebot - pünktlich, umweltfreundlich und entspannt.



## Leistungsdaten

	Lahn-Dill (Stand 2010)	Limburg- Weilburg (Stand 2010)	VLDW mbH nach Zusammenführung VLD/LNG
Buskilometer	5,7	3,8	9,5 Mio.
Buskilometer (lokal)	4,7	1,7	6,4
Buskilometer (regional)	1,0	2,1	3,1
Schienenkilometer	1,4	1,5	2,9 Mio.
lokale Buslinien	57	26	83
regionale Buslinien	6	15	21
Bahnlinien	4	5	9

Bequem unterwegs, sicher ankommen mit unserem Mobilitätsangebot - pünktlich, umweltfreundlich und entspannt.

NVP Kreis Limburg-Weilburg  
Fortschreibung 2012 ff.  
Koordinierungskreis



## Strukturdaten



	Lahn-Dill-Kreis	Landkreis Limburg – Weilburg
<b>Bahnhöfe</b>	22	24
<b>Bushaltestellen</b>	554	506
<b>beförderte Schüler</b>	ca. 14.000	ca. 11.500
<b>bediente Schulen</b>	53	32
<b>Anzahl der Fahrzeuge in der Spitze</b>	134	105
<b>Fahrten pro Schultag</b>	ca. 1.700	ca. 1.250



## Qualitätsmanagement VLDW

### Satellitengestütztes Leit-, Informations- und Abrechnungssystem

#### Einsatz im Linienverkehr der VLDW:

- ▶ Pünktlichkeitsmessung
- ▶ Beschwerdemanagement
- ▶ Leitstelle
- ▶ Fahrtverlaufsanalyse
- ▶ Anschlussicherung

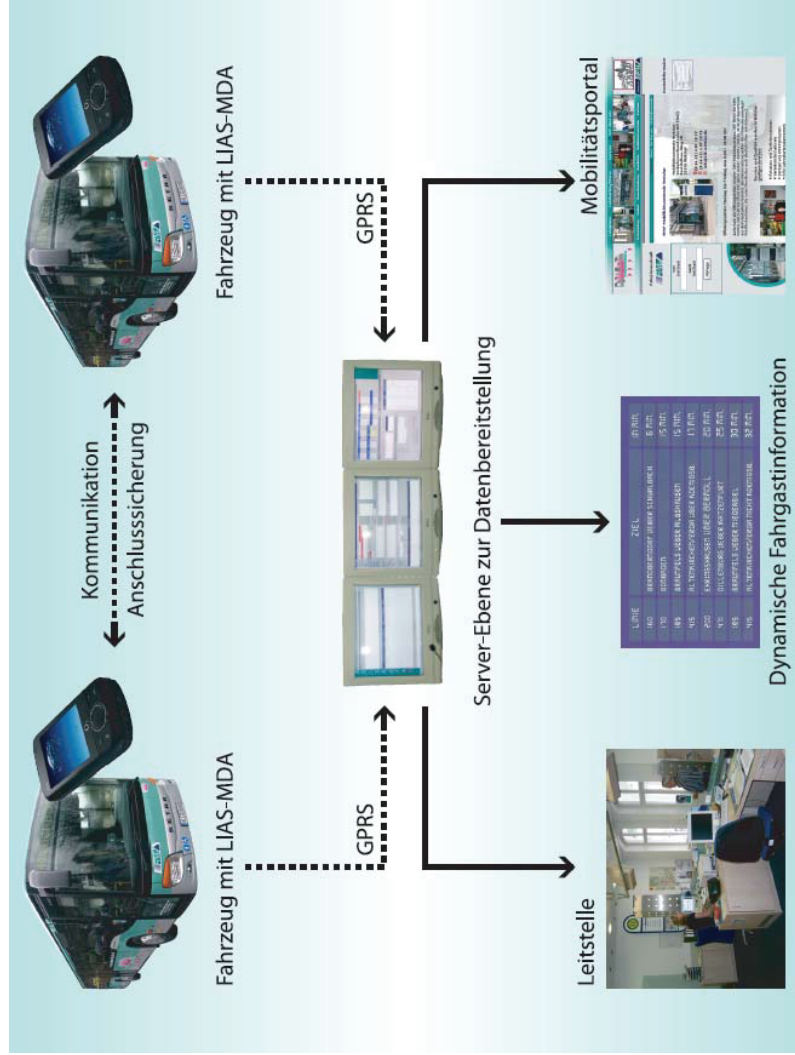
- im Lahn-Dill-Kreis auf 7 Linienbündeln im Einsatz
- im Landkreis Limburg-Weilburg auf 4 lokalen Linienbündeln im Einsatz



7  
Bequem unterwegs, sicher ankommen mit unserem Mobilitätsangebot - pünktlich, umweltfreundlich und entspannt.

# Qualitätsmanagement VLDW

## Satellitengestütztes Leit-, Informations- und Abrechnungssystem



Bequem unterwegs, sicher ankommen mit unserem Mobilitätsangebot - pünktlich, umweltfreundlich und entspannt.

NVP Kreis Limburg-Weilburg  
Fortschreibung 2012 ff.  
Koordinierungskreis



# Qualitätsmanagement VLDW

## Satellitengestütztes Leit-, Informations- und Abrechnungssystem

**Kalender**

Alle laufenden auswählen  
 Nur verspätete  
 Nur aktuell angemeldete

Linie	FahrtNr	Abw.
310	31024	+5
310	31023	+0
310	31020	+0
302	30303	+6
302	30247	+0
302	30245	+0
302	30243	+1
302	30242	+2
302	30241	+0
302	30240	-1
302	30238	+2
302	30236	+3
302	30234	+2
302	30230	+0
302	30228	+0
302	30224	+0
301	30132	+5
301	30130	+7
301	30128	+3
301	30127	-1
301	30126	+3
301	30124	+2
301	30122	+1
301	30110	-1
301	30108	+0
300	30033	-1
300	30031	-1
300	30029	+2

Erstellen  
 Zeitstempel zeigen  
 Spur zeigen  
 Positionen  Alle  5  10  20

**Aktuelle Fahrten**

Vergrößern | Verkleinern | Verschieben | Gesamt | Selektieren

Bequem unterwegs, sicher ankommen mit unserem Mobilitätsangebot - pünktlich, umweltfreundlich und entspannt.

NVP Kreis Limburg-Weilburg  
Fortschreibung 2012 ff.  
Koordinierungskreis



# Qualitätsmanagement VLDW

## Satellitengestütztes Leit-, Informations- und Abrechnungssystem

Aktuelle Fahrten

Umlauf ->	Linie	Abfahrtszeit	Abfahrt	Position	Ziel	FahrtW	Fahrtstatus	Abweichung
4722	185	13:32	Wetzlar Busbahnhof	Braunfels Europaplatz	Braunfels Europaplatz	18542	FAHRTENDE	-2 min
4714	160	13:00	Wetzlar Bahnhof/ZOB	Oberquembach DGH	Oberquembach DGH	16026	FAHRTENDE	+3 min
4712	471	12:15	Ehringshausen Gesamtschule	Aßlar Farben-Keiner	Aßlar Farben-Keiner	47121	FAHRTENDE	-1 min
4704	471	12:32	Wetzlar Bahnhof/ZOB	Katzenfurt Wiesenstraße	Katzenfurt Wiesenstraße	47118	FAHRTENDE	-1 min
4704	472	13:20	Wetzlar Wiesenstraße	Herborn ZOB	Herborn ZOB	47207	FAHRTENDE	+2 min
4692	120	12:20	Burgsolms Gesamtschule Soims	Niederbiel Mehrzweckhalle	Niederbiel Mehrzweckhalle	12008	FAHRTENDE	+0 min
4692	185	13:15	Burgsolms Gesamtschule Soims	Albhausen Gartenstraße	Albhausen Gartenstraße	18543	FAHRTENDE	+1 min
4692	120	13:32	Burgsolms Gesamtschule Soims	Oberbiel Alte Schule	Oberbiel Alte Schule	12016	FAHRTENDE	-1 min
4680	471	12:47	Katzenfurt Wiesenstraße	Wetzlar Bahnhof/ZOB	Wetzlar Bahnhof/ZOB	47123	FAHRTENDE	-1 min
4680	471	13:42	Wetzlar Bahnhof/ZOB	Daubhausen	Daubhausen	47126	FAHRTENDE	-1 min
4662	120	13:20	Burgsolms Gesamtschule Soims	Beilstein Bahnhof	Beilstein Bahnhof	12012	FAHRTENDE	+9 min
4652	310	12:43	Gießen Mühlstraße	Rechenbach Hochheimer Str	Rechenbach Hochheimer Str	31020	FAHRTENDE	+0 min
4652	311	13:25	Rechenbach Gesamtschule	Niederkleen Gartenstraße	Niederkleen Gartenstraße	31116	FAHRTENDE	+3 min
4640	170	12:27	Wetzlar Steinschule	Borbdalen Sparkasse	Borbdalen Sparkasse	17016	FAHRTENDE	+0 min
4640	120	13:15	Burgsolms Gesamtschule Soims	Niederbiel Mehrzweckhalle	Niederbiel Mehrzweckhalle	12014	FAHRTENDE	+0 min
4640	173	13:40	Braunfels Gesamtschule	Oberwetz Rheinfeiser Straße	Oberwetz Rheinfeiser Straße	17314	FAHRTENDE	+5 min
4640	180	13:52	Braunfels Europaplatz	Tiefenbach Neue Kreisstraße	Tiefenbach Neue Kreisstraße	18016	FAHRTENDE	+5 min
4635	160	13:20	Wetzlar Steinschule	Oberwetz Bachhaus	Oberwetz Bachhaus	16024	FAHRTENDE	+1 min
4619	203	13:25	Rechenbach Gesamtschule	Volpertshausen Schillerstraße	Volpertshausen Schillerstraße	20308	FAHRTENDE	+5 min
4619	311	13:35	Rechenbach Gesamtschule	Mundholzhäuser Sportplatz	Mundholzhäuser Sportplatz	31118	FAHRTENDE	+3 min
4616	203	12:35	Rechenbach Gesamtschule	Volpertshausen Feuerwehr	Volpertshausen Feuerwehr	20304	FAHRTENDE	+2 min
4602	173	13:27	Braunfels Gesamtschule	Niederwetz Volkshaus	Niederwetz Volkshaus	17310	FAHRTENDE	+1 min
4592	172	13:05	Weilburg ZOB	Altenkirchen Feuerwehr	Altenkirchen Feuerwehr	17204	FAHRTENDE	+3 min
4592	182	14:12	Braunfels Europaplatz	Philippstein Feuerwehr	Philippstein Feuerwehr	18226	FAHRT LÄUFT	+1 min
4582	170	13:16	Wetzlar Kestreschule	Borbdalen Sparkasse	Borbdalen Sparkasse	17022	FAHRTENDE	+0 min
4582	170	14:02	Borbdalen Sparkasse	Wetzlar Haarplatz	Wetzlar Busbahnhof	17033	FAHRT LÄUFT	+1 min
4570	200	12:25	Aßlar Gesamtschule	Bermoll	Bermoll	20026	FAHRTENDE	+5 min
4570	200	13:25	Aßlar Gesamtschule	Bermoll	Niederlemp	20030	FAHRTENDE	+0 min
4562	170	13:00	Wetzlar Busbahnhof	Schwalbach Chauraplatz	Schwalbach Chauraplatz	17020	FAHRTENDE	-1 min
4550	471	13:00	Ehringshausen Gesamtschule	Werdorf Schöbi	Werdorf Schöbi	47125	FAHRTENDE	+2 min
4544	201	13:10	Aßlar Gesamtschule	Aßlar Sophienstraße	Aßlar Sophienstraße	20110	FAHRTENDE	+1 min

310 (31020)  
Rechenbach Hochheimer Str  
Rechenbach Hochheimer Str

Status:  
Fahrten:  
Funktus: 0 s  
Abweichung: +0 min

Fahrer:  
Anmeldung: 12:33:13  
Letzte Meldung: 13:13:58

Fahrzeug:  
Nummer:  
Soll-Klasse: Soll-Klasse  
Ist-Klasse: Gekerk-Überlandbus-NF

Fahrerlauf anzeigen Meldungen anzeigen Nachricht senden

10

Bequem unterwegs, sicher ankommen mit unserem Mobilitätsangebot - pünktlich, umweltfreundlich und entspannt.

NVP Kreis Limburg-Weilburg  
Fortschreibung 2012 ff.  
Koordinierungskreis



# Qualitätsmanagement VLDW

## Satellitengestütztes Leit-, Informations- und Abrechnungssystem

Umlauf nr.	Linie	Abfahrtszeit	Abfahrt	Position	Ziel	Fahrtr	Fahrtstatus	Abweichung
4680	471	12:47	Kabenturt Wiesenerstraße	Welzlar Bahnhof/ZOB	Welzlar Bahnhof/ZOB	47123	FAHRTENDE	-1 min
4680	471	13:42	Welzlar Bahnhof/ZOB	Daubhausen	Daubhausen	47126	FAHRTENDE	-1 min
4662	120	13:20	Burgolms Gesamtschule Solms	Bellstein Bahnhof	Bellstein Bahnhof	12012	FAHRTENDE	+9 min
4652	310	12:43	Größen Mühlenstraße	Rechenbach-Hochheimer Str.	Rechenbach-Hochheimer Str.	31020	FAHRTENDE	+0 min
4640	170	12:42	Rechenbach-Coswischelschule	Rechenbach-Hochheimer Str.	Rechenbach-Hochheimer Str.	17016	FAHRTENDE	+0 min
4640	173	12:42	Rechenbach-Hochheimer Str.	Rechenbach-Hochheimer Str.	Rechenbach-Hochheimer Str.	17314	FAHRTENDE	+5 min
4640	180	12:33:13	Annaburg			18016	FAHRTENDE	+5 min
4635	160	12:33:14	Fährbeginn			16024	FAHRTENDE	+1 min
4619	203	12:45	Größen Mühlenstraße	12:43	12:34	20308	FAHRTENDE	+5 min
4619	311	12:46	Größen Parkhaus am Bahnhof	12:45	12:45	31118	FAHRTENDE	+3 min
4616	203	12:47	Größen Margaretenhütte	12:46	12:46	20304	FAHRTENDE	+2 min
4602	173	12:48	Größen Bachweg	12:47	12:47	17310	FAHRTENDE	+1 min
4592	182	12:51	Kleinlinden Welzlar Straße	12:48	12:49	17204	FAHRTENDE	+1 min
4582	170	12:53	Kleinlinden Waldweide	12:52	12:52	18226	FAHRTENDE	+3 min
4582	170	12:56	Größen-Linden Bergstraße	12:53	12:54	17022	FAHRTENDE	+0 min
4570	200	13:03	Hüttenberg Langgörsener Straße	12:56	12:57	17038	FAHRTENDE	+5 min
4570	200	13:04	Hüttenberg Eichgasse	13:03	13:04	20006	FAHRTENDE	+0 min
4562	170	13:05	Hüttenberg Schwimmbad	13:04	13:05	20000	FAHRTENDE	+0 min
4550	471	13:06	Hüttenberg Lange Föhren	13:05	13:05	17020	FAHRTENDE	+2 min
4544	201	13:09	Rechenbach-Hochheimer Str.	13:06	13:06	20110	FAHRTENDE	+1 min
4544	125	13:13:58	Rechenbach-Hochheimer Str.	13:09	13:09	12514	FAHRTENDE	+0 min
4530	180					18012	FAHRTENDE	+2 min
4530	180					18023	FAHRTENDE	+1 min
4528	311					17116	FAHRTENDE	+2 min
4528	312	14:46	Rechenbach-Hochheimer Str.	Rechenbach-Hochheimer Str.	Rechenbach-Hochheimer Str.	31023	FAHRTENDE	
4510	185	12:17	Braunfels Europaplatz	Welzlar Busbahnhof	Welzlar Busbahnhof	31220	FAHRTENDE	
						18537	FAHRTENDE	+0 min

Haltestelle	An Soll	Ab Ist	Abweichung	Ab Soll	Ab Ist	Abweichung	Fahrzeuge	Strecke
Annaburg	12:33:13							
Fährbeginn	12:33:14							
Größen Mühlenstraße	12:45	12:43	-2 min	12:43	12:34	-9 min	LM-TD 219	
Größen Parkhaus am Bahnhof	12:46	12:45	-1 min	12:45	12:45	0 min	LM-TD 219	
Größen Margaretenhütte	12:47	12:46	-1 min	12:46	12:46	0 min	LM-TD 219	
Größen Bachweg	12:48	12:47	-1 min	12:47	12:47	0 min	LM-TD 219	
Kleinlinden Welzlar Straße	12:51	12:48	-3 min	12:48	12:49	+1 min	LM-TD 219	
Kleinlinden Waldweide	12:53	12:52	-1 min	12:51	12:52	+1 min	LM-TD 219	
Größen-Linden Bergstraße	12:56	12:57	+1 min	12:56	12:57	+1 min	LM-TD 219	
Hüttenberg Langgörsener Straße	13:03	13:03	0 min	13:03	13:03	0 min	LM-TD 219	
Hüttenberg Eichgasse	13:04	13:04	0 min	13:04	13:04	0 min	LM-TD 219	
Hüttenberg Schwimmbad	13:05	13:05	0 min	13:05	13:05	0 min	LM-TD 219	
Hüttenberg Lange Föhren	13:06	13:06	0 min	13:06	13:06	0 min	LM-TD 219	
Rechenbach-Hochheimer Str.	13:09	13:09	0 min	13:06	13:06	0 min	LM-TD 219	
Summe							3	
Letzte Meldung	13:13:58						17	

Umlauf nr.	Linie	Abfahrtszeit	Abfahrt	Position	Ziel	Fahrtr	Fahrtstatus	Abweichung
310 (31020)				Rechenbach-Hochheimer Str.	Rechenbach-Hochheimer Str.			
Größen Mühlenstraße		ab 12:43		FAHRTENDE				
Rechenbach-Hochheimer Str an 13:09								
Rechenbach-Hochheimer Str								

Fahrer: LM-TD 219  
 Nummer: 31118  
 Soll-Klasse: Solo-Überlandbus-NF  
 Ist-Klasse: Gelenk-Überlandbus-NF

Fahrer: 12:33:13  
 Anmelde: 12:33:13  
 Letzte Meldung: 13:13:58

Status: FAHRTENDE  
 Meldung: 13:13:58  
 Funktionsstatus: 0 s  
 Abweichung: +0 min

Fahrverlauf anzeigen Meldungen anzeigen Nachricht senden

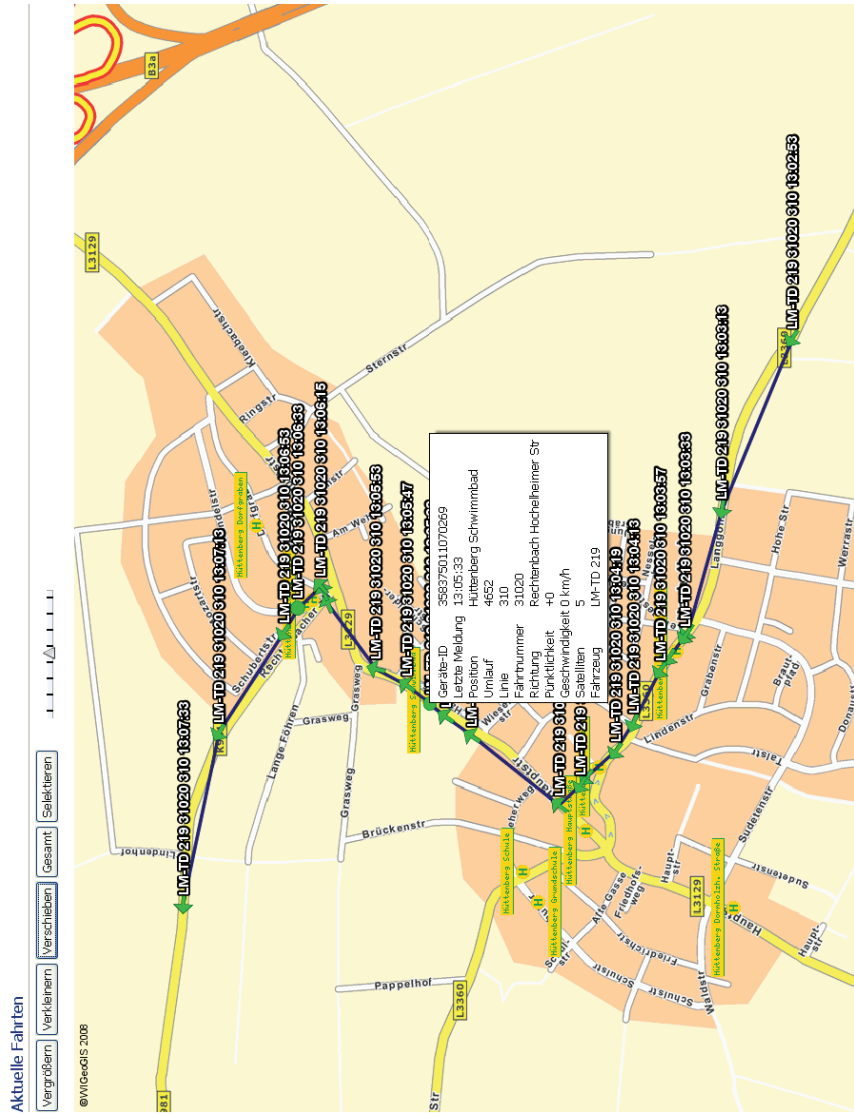
Bequem unterwegs, sicher ankommen mit unserem Mobilitätsangebot - pünktlich, umweltfreundlich und entspannt.

NVP Kreis Limburg-Weilburg  
Fortschreibung 2012 ff.  
Koordinierungskreis



# Qualitätsmanagement VLDW

## Satellitengestütztes Leit-, Informations- und Abrechnungssystem



Bequem unterwegs, sicher ankommen mit unserem Mobilitätsangebot - pünktlich, umweltfreundlich und entspannt.



NVP Kreis Limburg-Weilburg  
Fortschreibung 2012 ff.  
Koordinierungskreis

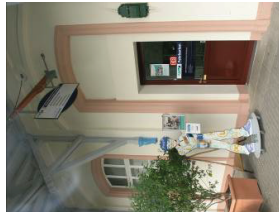


## Vertrieb VLDW - Kundenservice

▶ **RMV- Mobilitätszentrale in Wetzlar**



▶ **RMV- Mobilitätszentrale in Weilburg**



▶ **RMV- Mobilitätszentrale in Limburg**





## Vertrieb VLDW - Kundenservice

### Angebot der Mobilitätszentralen:

#### ▶ RMV-Fahrkartenprodukte

#### ▶ DB-Fahrkartenprodukte (nur in Weilburg)

#### ▶ Fahrplan- und Tarifauskünfte

#### ▶ Beschwerdemanagement

#### ▶ Freizeittipps

#### ▶ Kundenkarten und CleverCards für den Ausbildungstarif



## Zukünftige Herausforderungen des ÖPNV im ländlichen Raum

- ▶ **Demographischer Wandel**
- ▶ **Veränderung der Schullandschaft**
- ▶ **neue Finanzierungsmodelle**
- ▶ **technische Anpassungen im digitalen Zeitalter**

# Präsentation der IGDB zum 1. Koordinierungskreis



Anlage 3  
zum Protokoll der Sitzung  
28.03.2012



## Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff.

### Sitzung des Koordinierungskreises

**28. März 2012**

Obertiefenbach  
Gemeinde Beselich  
**Rathaus**



Anlage 3  
zum Protokoll der Sitzung  
28.03.2012



## Tagesordnung

- 1 Begrüßung durch den Geschäftsführer der VLDW
  - a) Vorstellung der VLDW
  - b) Erläuterung der Funktionen des Koordinierungskreises,  
Einführung in die Aufgaben und Ziele des Nahverkehrsplans
- 2 Sachstand *Bestandsaufnahme*
- 3 Erörterung des weiteren verkehrlichen Angebots unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen und Rahmenbedingungen im ÖPNV
- 4 Entwurf des künftigen *Anforderungsprofils*
- 5 Anregungen und Wünsche aus dem Teilnehmerkreis
- 6 Weitere Terminplanung

# 1 Begrüßung und Vorstellung

## **Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil mbH**

**Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO)** für den **Kreis Limburg-Weilburg** und den Lahn-Dill-Kreis (Fusion 2011 aus LNG Limburg-Weilburg und Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill):

- **Aufgabenträgerin** für den lokalen straßengebundenen Nahverkehr
- vertritt die Landkreise als **Gesellschafter** im Rhein-Main-Verkehrsverbund

**Dirk Plate**  
Geschäftsführer

**Markus Rinnert**  
Verkehrsplaner



## 1.1 Vorstellung der Beteiligten (I)

**Beauftragtes Planungsbüro**  
für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans:



**IG Dreieich Bahn GmbH**  
Dreieich-Buchsschlag

**Alex Müller**  
Geschäftsführer

**Johannes Froese**  
Verkehrsplaner

## 1.1 Vorstellung der Beteiligten (II)

### Eingeladene Institutionen, Unternehmen, Verbände etc.

- Städte und Gemeinden im Kreis Limburg-Weilburg
- benachbarte Lokale Nahverkehrsorganisationen (RTV und VHT)
- benachbarte Landkreise in Rheinland-Pfalz
- Rhein-Main-Verkehrsverbund
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel (Rheinland-Pfalz)
- Regierungspräsidium Gießen
- Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Dillenburg / Darmstadt)
- Industrie- und Handelskammer Limburg
- Fachausschüsse des Kreises Limburg-Weilburg
- Beirat für Behindertenfragen im Kreis Limburg-Weilburg
- Ausländer- und Seniorenbeauftragte des Kreises Limburg-Weilburg
- Frauenbüro Kreis Limburg-Weilburg
- Kreiselternbeirat / Kreisschülerrat Limburg-Weilburg
- Verkehrsunternehmen des schienen- und straßengebundenen Öffentlichen Verkehrs
- Omnibusverband Hessen
- Interessensverbände der Nutzer des Öffentlichen Verkehrs

## 1.2 Funktion des Koordinierungskreises

- **Begleitung** der Fortschreibung des NVP
- Vorbereitung der **Beschlussfassung** über das künftige **Anforderungsprofil**
- Einvernehmen bei **Einleitung des Anhörungsverfahrens**
- **Kontrolle**

Die frühzeitige Einbindung soll eine **transparente Bearbeitung** sowie eine direkte wie zeitnahe **Aufnahme und Bearbeitung der Anregungen** aller Beteiligten sicherstellen.

Dessen ungeachtet erfolgt das **gesetzlich vorgegebene Anhörungsverfahren** gemäß § 14 Abs. 5 HÖPNVG im Anschluss an den Versand der **NVP-Entwurfs-Fassung**.

## 1.3 Aufgaben und Ziele des NVP (I)

### Gesetzlicher Rahmen

Gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 8 in Verbindung mit § 14 HÖPNVG sind zur Sicherung und Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs regionale und lokale Nahverkehrspläne aufzustellen, turnusmäßig zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Gemäß § 14 Abs. 4 HÖPNVG sind nach dem Gegenstromprinzip die lokalen Nahverkehrspläne aus den regionalen Nahverkehrsplänen zu entwickeln, während letztere die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben.

## 1.3 Aufgaben und Ziele des NVP (II)

### Abgrenzung der Inhalte des *regionalen* NVP von denen des *lokalen* NVP

- |  |   |                       |
|--|---|-----------------------|
| - <i>regionaler</i> Schienenverkehr (SPNV) | → | <i>regionaler</i> NVP |
| - <i>Regionalbus</i> verkehr               | → | <i>regionaler</i> NVP |
| - Tarif                                    | → | <i>regionaler</i> NVP |
| - <b>lokaler Busverkehr</b>                | → | <b>lokaler NVP</b>    |

## 1.3 Aufgaben und Ziele des NVP (III)

### Gliederung des lokalen NVP

- **Einleitung**  
Leitlinien, rechtliche Grundlagen, Gültigkeitsraum etc.
- **Bestandsaufnahme**  
aktuelle räumliche und wirtschaftliche Strukturdaten  
Wiedergabe des **Ist-Stands** des Verkehrsangebots
- **Anforderungsprofil**  
Definition des **Soll-Stands** des Verkehrsangebots durch Zielvorgaben hinsichtlich zukünftiger Standards, Parameter einer „ausreichenden Bedienung“, Mindestanforderungen Betriebszeiten und Fahrzeugqualitäten
- **Mängelanalyse**  
Erstellung eines Soll-Ist-Abgleichs zwischen den Festlegungen im Anforderungsprofil und den Ergebnissen der Bestandsaufnahme

## 1.3 Aufgaben und Ziele des NVP (IV)

### Gliederung des lokalen NVP

- **Angebotskonzeption**  
Erarbeitung von Maßnahmen in Umsetzung des Anforderungsprofils, Planung und Definition von Investitionsmaßnahmen
- **Maßnahmenwirkung**  
Prognosen zu Fahrgastentwicklung, Kosten und Erlösen bei Umsetzung der Vorhaben aus der Angebotskonzeption
- **Finanzierungsinstrumentarien** und Risikoanalyse
- **Maßnahmenbewertung**  
verkehrliche und betriebswirtschaftliche Bewertung der Vorhaben aus der Angebotskonzeption, Aufstellung einer Prioritätenliste
- **Linienbündelung**  
Festlegung und Begründung wirtschaftlich und betrieblich sinnvoller Zusammenfassung von Linien zu Linienbündeln für zukünftige Ausschreibungen



## 2.1 Bestandsaufnahme (I)

### Aktueller Daten-Ist-Stand für das Kreisgebiet

#### Strukturdaten

- Lage im Raum, Funktionalität und Verflechtung
- Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden auf Ortsteilebene
- Flächennutzung und Nutzungsstruktur
- Entwicklungs- und Erweiterungsflächen
- PKW-Dichte
- Berufspendler
- ...

#### Verkehrsgefüge

- Schienen- und Straßennetz (überörtlich und lokal)
- Verkehrsmengen und Netzknoten
- Linienbündel und Laufzeiten der Konzessionen
- Angebot im regionalen und lokalen Nahverkehr
- Nachfrage im regionalen und lokalen Nahverkehr
- Kosten- und Erlöse (gem. Meldung der LNO beim RMV)
- ...

## 2.1 Bestandsaufnahme (II)

Thema	Darstellungsform	Bearbeitungsstand
Lage im Raum	Text und Karten	aktualisiert auf Stand 2012
Einwohner	Tabelle und Karten	Aktualisierung auf Stand 2011
Flächennutzung und Nutzungsstruktur	Text und Karten	Stand 2012
Entwicklungs- und Erweiterungsflächen	Text und Karten	Abfrage für Stand 2012 ff.
PKW-Dichte	Text und Karten	aktualisiert auf Stand 2012
Ein- und Auspendler	Tabellen	aktualisiert auf Stand 2012

## 2.1 Bestandsaufnahme (III)

Thema	Darstellungsform	Bearbeitungsstand
Schienen- und Straßennetz	Tabellen und Karten	aktualisiert auf Stand 2012
Verkehrsmengen und Netzknoten	Karten	aktuelle Versionen abgefordert
Linienbündel	Tabellen und Karten	Stand 2012
Angebot ÖPNV	Text, Tabellen und Karten	aktualisiert auf Stand 2012
Nachfrage ÖPNV	Karten	in Bearbeitung auf Basis Erhebung 2010
Kosten- und Erlöse	Tabelle	in Bearbeitung auf Basis Meldung 2010

## 2.2 Linienbündel und Laufzeiten (I)

Name des Linienbündels	Liniennummer	Linienlaufweg	Konzession Inhaber u. Laufzeit	Linienkategorie und -typisierung
<b>B 49</b> <i>lokal</i>	LM-15	Limburg – Hadamar – Elbtal – Rennerod	VLD Verkehrsbetrieb Lahn-Dill Transdev bis 08.12.2018	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse
	LM-45	Limburg – Beselich – Runkel	VLD Verkehrsbetrieb Lahn-Dill Transdev bis 08.12.2018	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse
	LM-46	Limburg – Merenberg – Waldernbach	VLD Verkehrsbetrieb Lahn-Dill Transdev bis 08.12.2018	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse
	LM-64	Weilburg – Merenberg – Waldernbach	VLD Verkehrsbetrieb Lahn-Dill Transdev bis 08.12.2018	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse
	LM-65	Weilburg – Schupbach – Heckholzhausen	VLD Verkehrsbetrieb Lahn-Dill Transdev bis 08.12.2018	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse
	LM-69	Weilburg – Allendorf – Heckholzhausen	VLD Verkehrsbetrieb Lahn-Dill Transdev bis 08.12.2018	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse

Anlage 3  
zum Protokoll der Sitzung  
28.03.2012



## 2.2 Linienbündel und Laufzeiten (II)

Name des Linienbündels	Liniennummer	Linienlaufweg	Konzession Inhaber u. Laufzeit	Linienkategorie und -typisierung
<b>Weilburg lokal</b>	LM-61	City Bus Weilburg: Odersbach – Industriegebiet	Medenbach traffic bis 08.12.2018	Lokaler Stadtverkehr
	LM-62	City Bus Weilburg: Waldhausen – Innenstadt	Medenbach traffic bis 08.12.2018	Lokaler Stadtverkehr
	LM-63	Schulverkehr Weilburg	Medenbach traffic bis 08.12.2018	Schülerverkehr
	LM-66	Weilburg – Hirschhausen – Weilburg	Medenbach traffic bis 08.12.2018	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse
	LM-68	Weilburg – Löhnberg – Mengerskirchen	Medenbach traffic bis 08.12.2018	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis

15

Anlage 3  
zum Protokoll der Sitzung  
28.03.2012



## 2.2 Linienbündel und Laufzeiten (III)

Name des Linienbündels	Liniennummer	Linienlaufweg	Konzession Inhaber u. Laufzeit	Linienkategorie und -typisierung
<b>LLM Ost lokal</b>	LM-51	Weilburg – Weyer – Oberbrechen	Medenbach traffic bis 08.12.2018	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse
	LM-52	Weilburg – Gräveneck – Weinbach	Medenbach traffic bis 08.12.2018	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse
	LM-54	Weilmünster – Weinbach – Fürfurt	Medenbach traffic bis 08.12.2018	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse
	LM-55	Weilmünster – Laubuseschbach – Weinbach	Medenbach traffic bis 08.12.2018	Schülerverkehr
	LM-56	Weilmünster – Laubuseschbach – Weyer	Medenbach traffic bis 08.12.2018	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis

16

Anlage 3  
zum Protokoll der Sitzung  
28.03.2012



## 2.2 Linienbündel und Laufzeiten (IV)

Name des Linienbündels	Liniennummer	Linienlaufweg	Konzession Inhaber u. Laufzeit	Linienkategorie und -typisierung
<b>LLM Mitte</b> <i>lokal</i>	LM-41	Limburg – Dietkirchen – Dehrn – Runkel	DB Busverkehr Hessen bis 13.12.2014	Lokaler Linienverkehr inkl. Schülerkurse
	LM-44	Weyer – Villmar – Runkel – Wirbelau	DB Busverkehr Hessen bis 13.12.2014	Schülerverkehr
<b>Stadtbus Bad Camberg</b> <i>lokal</i>	LM-31	Bad Camberg – Erbach	DB Rhein-Nahe-Bus bis 08.12.2018	Lokaler Stadtverkehr
	LM-32	Bad Camberg – Würges	DB Rhein-Nahe-Bus bis 08.12.2018	Lokaler Stadtverkehr

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis

17

Anlage 3  
zum Protokoll der Sitzung  
28.03.2012



## 2.2 Linienbündel und Laufzeiten (V)

Name des Linienbündels	Liniennummer	Linienlaufweg	Konzession Inhaber u. Laufzeit	Linienkategorie und -typisierung
<b>Stadt Limburg</b> <i>lokal</i>	LM-1	<i>Stadtlinienverkehr Limburg a.d. Lahn</i>	Verkehrsgesellschaft Mittelhessen Abellio bis 31.07.2014 <i>(Betriebsführung: SLV LM – Eigenbetrieb der Stadt Limburg)</i>	Lokaler Stadtverkehr inkl. Schülerkurse
	LM-2			
	LM-3			
	LM-4			
	LM-5			
	LM-6			

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis

18

Anlage 3  
zum Protokoll der Sitzung  
28.03.2012



## 2.2 Linienbündel und Laufzeiten (VI)

Name des Linienbündels	Liniennummer	Linienlaufweg	Konzession Inhaber u. Laufzeit	Linienkategorie und -typisierung
<b>Westerwald 1</b> <i>regional</i>	281	Limburg – Hadamar – Salz – Wilsenroth	DB Busverkehr Hessen bis 08.12.2018	Regionalbuslinie
	LM-11	Limburg / Hadamar – Hundsangen – Salz	DB Busverkehr Hessen bis 08.12.2018	Regionalbuslinie
	LM-13	Limburg – Fusingen	DB Busverkehr Hessen bis 08.12.2018	Regionalbuslinie
<b>Westerwald 2</b> <i>regional</i>	LM-12	Limburg – Fusingen – Mengerskirchen	DB Busverkehr Hessen bis 08.12.2018	Regionalbuslinie
	LM-14	Hadamar – Steinbach – Lahr	DB Busverkehr Hessen bis 08.12.2018	Regionalbuslinie
	LM-19	Limburg – Ellar – Rennerod	DB Busverkehr Hessen bis 08.12.2018	Regionalbuslinie

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis

19

Anlage 3  
zum Protokoll der Sitzung  
28.03.2012



## 2.2 Linienbündel und Laufzeiten (VII)

Name des Linienbündels	Liniennummer	Linienlaufweg	Konzession Inhaber u. Laufzeit	Linienkategorie und -typisierung
<b>LLM Mitte</b> <i>regional</i>	282	Limburg – Villmar – Weilburg	VLD Verkehrsbetrieb Lahn-Dill Transdev bis 10.12.2016	Regionalbuslinie
	LM-59	Limburg – Eschhofen – Runkel – Seelbach	VLD Verkehrsbetrieb Lahn-Dill Transdev bis 10.12.2016	Regionalbuslinie
<b>LLM Süd</b> <i>regional</i>	283	Bad Camberg – Niederselters – Limburg	DB Busverkehr Hessen bis 10.12.2016	Regionalbuslinie
	LM-33	Limburg – Hünfelden – Kirberg	DB Busverkehr Hessen bis 10.12.2016	Regionalbuslinie

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis

20

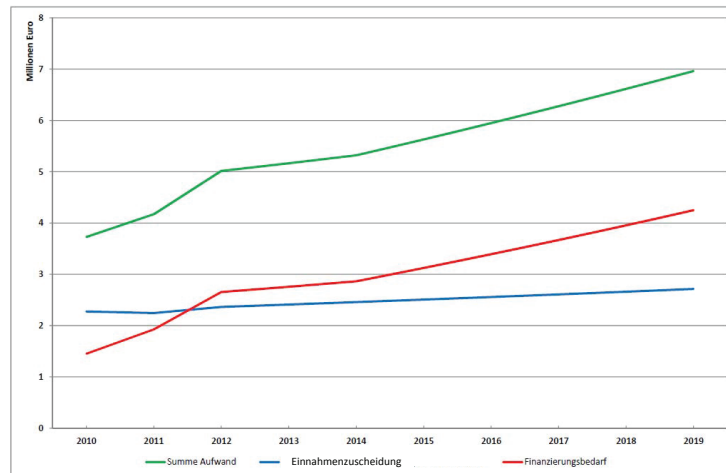
## 2.2 Linienbündel und Laufzeiten (VIII)

Name des Linienbündels	Liniennummer	Linienlaufweg	Konzession Inhaber u. Laufzeit	Linienkategorie und -typisierung
Weital regional	289	Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach	DB Busverkehr Hessen bis 08.12.2018	Regionalbuslinie
	LM-57	Aumenau – Weilmünster	DB Busverkehr Hessen bis 08.12.2018	Regionalbuslinie
	245	Weitalbus: Weilburg – Weilmünster – Schmitten – Oberursel / Bad Homburg	DB Busverkehr Hessen bis 28.10.2018	Regionalbuslinie

## 3.1 Finanzierung des ÖPNV (I)

- Die „Risikoanalyse Hessen“ zeigt einen **zusätzlichen Finanzmittelbedarf** bis 2020 für Hessen gesamt von 100 bis 150 Mio. Euro auf.
- Die „Schuldenbremse“ veranlasst das Land, **keine weiteren Mittel** zur Verfügung zu stellen.
- RMV wird zu **Einsparungen** gezwungen, was sich über **Leistungsreduktionen** auswirken kann.
- Der **demographische Wandel** (Rückgang der Schülerzahlen, Bevölkerungsabnahme im ländlichen Raum) wird zu einem **Rückgang der Erlöse** führen.
- Die **Verkehrsleistungen werden teurer** (Fortschreibung Personal- und Kraftstoffkosten).

## 3.1 Finanzierung des ÖPNV (II)



Mittelfristplanung VLDW (Limburg-Weilburg) 2010 bis 2019

## 3.2 Zentrale Themen des NVP

**Sicherung der Finanzierung** des ÖPNV unter den ungünstiger werdenden Rahmenbedingungen, denn die **Schere zwischen Fahrgelderlösen und Leistungskosten öffnet sich weiter.**

- **Erhalt des derzeitigen Standards** mit einem in verdichteten Räumen nahezu regelmäßigem Angebot und einer Grundversorgung für ländlich geprägte Räume
- **Kontinuierliche Prüfung des Verkehrsangebots und der Nachfrage** ggf. Überplanungen, Angebotsanpassungen
- **Prüfung weiterer Einsparpotenziale**, bspw. Entfall wenig bis nicht nachgefragter Kurse (Spart Grenzkosten, jedoch keine große Auswirkung)
- **Prüfung der Einführung bedarfsorientierter Angebotsformen** als Ersatz / Ergänzung für Linienverkehre
- **Prüfung der Rahmenbedingungen für den Schülerverkehr**

### 3.3 Bus- (und /) oder AST-Verkehr (I)

... außerhalb der Nachfragespitzen?

**Die Einführung bedarfsorientierter Verkehre (AST) führt nicht zwangsläufig zu Aufwandsreduzierungen**

Das Angebot im Kreis ist überwiegend durch **schülerrelevante Verkehre** geprägt, daher

- hoher Bedarf an Bussen in den Schülerspitzen
- außerhalb der Spitzen sowie an weiteren 175 Tagen des Jahres „stehen“ der Spitzenlast-Fahrzeuge
- Fahrzeuge für Fahrplanergänzungen also vorhanden, zumeist auch das Personal
- Einsatz außerhalb der Spitzen daher zu Grenzkosten möglich
- Kostenveränderung durch Zu- und Abbestellungen unwesentlich

### 3.3 Bus- (und /) oder AST-Verkehr (II)

**Beispielrechnung:  
Kosten eines Schüler-Bus-Kurses und eines mit diesem Bus erweiterten Fahrplanangebots**

- **Schülerkurs** an 190 Tagen:  
einmal morgens zur Schule, einmal mittags zurück \*)
  - jährlicher Aufwand (ohne Verrechnung Einnahmen) gesamt 105.650 EUR netto,  
bei 30 Nutz-km pro Tag → **18,54 EUR je Nutz-km**
- **Dasselbe Fahrzeug**, 190 Tage,  
aber **14 Kurspaare** - z. B. stündlich zw. 6 und 20 Uhr \*)
  - jährlicher Aufwand (ohne Verrechnung Einnahmen) gesamt 175.700 EUR,  
bei 420 Nutz-km pro Tag → **2,20 EUR je Nutz-km**

\*) weitere Annahmen, u. a. : 1 Standard-KOM als Neufahrzeug, übliche Ausstattung, Linienlänge **15 km**, 8 Jahre Laufzeit, Dieselpreis 1,30 EUR



### 3.3 Bus- (und /) oder AST-Verkehr (III)

#### Beispielrechnung:

#### Kosten eines AST-Verkehrs, das das erweiterte Fahrplanangebot übernimmt

- je **Besetzt-km 2,95 EUR** (aktueller Marktpreis)
- **Da das Schülerkurspaar weiterhin mit Bus bedient werden muss** (wg. Kapazität), **bleibt auch der Aufwand dafür:**
  - jährlich gesamt 105.650 EUR netto
- Das **Delta** zum Bus-Regelverkehr beträgt in dieser Beispielrechnung rund 70.000 EUR p.a., daraus abgeleitet
  - Bei einer AST-Nutzung **über 125 Besetzt-km pro Tag** (mehr als **1/3** des fahrplanmäßigen Angebots) wäre der **AST-Verkehr teurer** als die reine Bus-Bedienung!

### 3.4 Schülerverkehr: gestaffelte Bedienung mehrerer Schulen (I)

#### Überprüfung der Bedienungsqualitäten im Schülerverkehr

Identischer Schulbeginn und -schluss führt zu zeitparallelem Einsatz vieler Fahrzeuge!

#### Optimierungsziel:

**Nacheinander-Bedienung mehrerer Schulen mit demselben Fahrzeug, möglich bei „Schulzeitenstaffelung“,**  
also nicht identischem Schulbeginn und -schluss an den Schulen.

#### Beispiele aus der Praxis:

**erste Fahrt:** Weilmünster **Wolfenhausen** → Weilburg **Mankelschule / Philippinum** →  
→ → **zweite Fahrt:** Weinbach **Edelsberg** → Weinbach **Karl-Schapper-Schule**

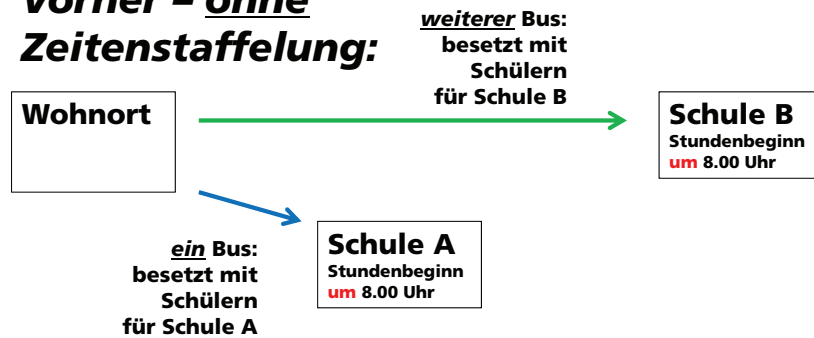
**erste Fahrt:** Villmar **Weyer** → Weilmünster **Weitalschule / Grundschule** →  
→ → **zweite Fahrt:** Weinbach **Blessenbach** → Weinbach **Karl-Schapper-Schule**

**erste Fahrt:** Beselich **Obertiefenbach** → Hadamar **Fürst-Johann-Ludwig-Schule** →  
→ → **zweite Fahrt:** Waldbrunn **Lahr** → Mengerskirchen Waldernbach **Westerwaldschule**  
→ → **dritte Fahrt:** Mengerskirchen **Waldernbach** → Mengerskirchen **Grundschule**

**erste Fahrt:** Runkel **Steeden** → Limburg **Marienschule / Tilemannschule** →  
→ → **zweite Fahrt:** Villmar **Weyer** → Villmar **Johann-Christian-Senckenberg-Schule**

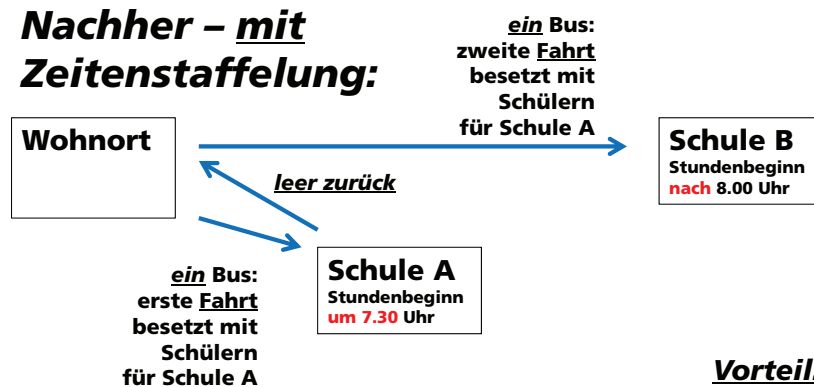
### 3.4 Schülerverkehr: gestaffelte Bedienung mehrerer Schulen (II)

**Vorher – ohne  
Zeitenstaffelung:**



### 3.4 Schülerverkehr: gestaffelte Bedienung mehrerer Schulen (III)

**Nachher – mit  
Zeitenstaffelung:**



**Vorteil:**  
**Gleiche Fahrtenzahl  
jedoch nur 1 Fahrzeug**

## 3.5 Schülerverkehr: Rahmenvorgaben

### Bedienungsgebiet

- Orientierung an den Vorgaben des § 161 HSchG

### Bedienungshäufigkeit

- eine bis zwei Anfahr/en, drei Abfahr/en, abhängig vom Betreuungsangebot und Ganztagsangeboten

### Zumutbare Wartezeiten

- 30 Minuten vor Schulbeginn, 50 Minuten nach Schulschluss

### Zumutbare Umsteigevorgänge

- Direktfahrten für Bedienung Grundschulen und Schulen mit eindeutig zu definierendem Einzugsgebiet
- keine Notwendigkeit von Direktfahrten zu beruflichen Schulen

### Fahrzeugauslastung

- grundsätzlich kein Sitzplatzanspruch, für Grundschüler möglichst Sitzplätze vorzuhalten

## 4 Anforderungsprofil (I)

### Leitbild

- Fortführung des Standards im Jedermann-Verkehr, wie er in den vergangenen Ausschreibungen definiert wurde – für die nächsten 5 Jahre
- keine grundlegenden Angebotskürzungen, jedoch Einzelfallprüfungen
- auch Klärung, ob bedarfsorientierte Angebote betriebswirtschaftlich positive Effekte erzeugen könnten
- bei Vergabe von Neuleistungen: Prüfung des Angebots

### Weitere Leitbilder (?)

- ÖPNV als „vollwertige Alternative“ zum Individualverkehr
- zumindest „Grundversorgung“ (Element der Daseinsvorsorge)
- Integrale Vertaktung
- Ausrichtung des Busverkehrs auf den Schienenverkehr

## 4 Anforderungsprofil (II)

### Grundsätzliche Festlegungen im NVP-Anforderungsprofil

- Mindestbedienung
- Betriebszeiten
- Taktichte
- Fahrzeugausstattung
- Haltestellenausstattung
- Fahrgastinformation

### Grenzen der Versorgung mit ÖPNV-Angeboten ?

- Mindest-/Grundangebot: stündlich, mehrmals, einmal täglich, auch an Ferientagen, Samstagen, Sonntagen (?)
- Bedienung von Ortsteilen mit weniger als 5 Schülern durch Schülerverkehr (?)

## 4.1 Fahrplan und Liniennetz

### Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes durch Einteilung in Netzebenen

Netzebene	Linienkategorie	Funktion	Zuständigkeit
1	SPNV	Anbindung Grund- und Mittelzentren an Oberzentren	RMV
2	Schnellbuslinie	Anbindung Grund- und Mittelzentren ohne SPNV-Anschluss an Limburg bzw. Wiesbaden	RMV
	Hauptlinie	Anbindung Grund-/Kleinzentren an Mittelzentren, Verbindung untereinander	RMV f. Regionalbus LNO f. lokalen Verkehr
	Stadtbuslinie	Innerörtliche Verbindungen, Flächenerschließung, Zubringer SPNV	LNO bzw. Städtische Körperschaft
3	Erschließungs-/Ergänzungslinie	Anbindung außerhalb gelegener Ortsteile, Übergang zu SPNV oder übergeordnetem BPNV, <b>Schülerverkehre</b>	LNO

## 4.2 Taktfolgen

### Festlegung von Taktdichten in Anlehnung an den ITF (60-Minuten-Grundtakt)

Netzebene	Mo-Fr Tagesverkehr 5 bis 20 Uhr	Mo-Fr HVZ	Samstag 7 bis 15 Uhr 15 bis 20 Uhr	Sonntag 7 bis 20 Uhr	Spät- verkehr 20 bis 1 Uhr
<b>1 SPNV</b>	Grundnetz Schiene: <i>Festlegung der Standards durch den RMV</i>				
<b>2 Schnellbus</b>	Einzelfahrten	60 / 30 Minuten			
<b>2 Hauptlinie Regionalbus</b>	60 Minuten	60 Minuten plus Verstärkerfahrten	60 Minuten 120 Minuten	120 Minuten	120 Minuten
<b>2 Stadtbus</b>	30 Minuten	30 Minuten plus Verstärkerfahrten	60 Minuten	60 Minuten	60 Minuten
<b>3 Erschließungs-/ Ergänzungs- linie</b>	<b>Bedarfsorientierte Fahrten in Orientierung am ITF-Schema</b>				

## 4.3 Fahrzeuge

- Regelfahrzeuge max. 9 Jahre alt,  
Ersatzfahrzeugen max. 14 Jahre
- Abgasnorm: mind. EURO V- bzw. EEV-Norm
- Barrierefreiheit (Klapprampe im Türbereich, Kneeling,  
Aufstellfläche für Rollstühle oder Kinderwagen,  
Hebebühne bei Hochflurfahrzeugen)

## 4.4 Haltestellenausstattung



Gestaltung gemäß den aktuellen Richtlinien des RMV:

**Haltestellenmast** mit einheitlicher Beschilderung: Ort, Ortsteil, Haltestellenname, Verkehrsmittel, Liniennummer und Fahrziel)

**Fahrplankasten** mit aktuellen Aushangfahrplänen und ggf. Liniennetzplan, Tarifinformation

**Abfallbehältnis**

**Haltestellenmodernisierung abgeschlossen**

## 4.5 Fahrgastinformation

**Elektronische Medien (Internetportale)** mit zunehmender Priorität

- Fahrplanauskunft
- Tarifinformation
- Bestellung und Kauf von Fahrkarten
- weitere Kontaktadressen

**Printmedien** mit abnehmender Priorität

- Fahrplanbuch, Fahrplanhefte, Flyer mit speziellen Themen

**Mobilitätszentralen, Verkaufsstellen, Service-Telefone**

- Persönliche, individuelle Beratung
- Verkauf von Fahrkarten und Informationsmedien

**Information an der Haltestelle**

- Bedienende Linien, Fahrplan, Liniennetz, Serviceadressen



Anlage 3  
zum Protokoll der Sitzung  
28.03.2012



## 5 Wünsche und Anregungen

## 6 Weitere Terminplanung

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis

43 



Anlage 3  
zum Protokoll der Sitzung  
28.03.2012



***Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!***



**IG Dreieich Bahn GmbH**  
NVP-Fortschreibung Limburg-Weilburg  
Im Steingrund 3  
63303 Dreieich

**Johannes Froese**      **froese@igdb.de**

**Telefon:**                      **06103 5067 – 235**

**Fax:**                              **06103 5067 – 100**

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis

44 

## Protokoll des 1. Koordinierungskreises

# Protokoll

**Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Limburg-Weilburg  
Fortschreibung 2012 ff.**

## Erste Sitzung des Koordinierungskreises

**Datum / Uhrzeit:** 28.03.2012 / 15.00 bis 17.00 Uhr

**Ort:** Rathaus der Gemeinde Beselich  
Obertiefenbach

**Teilnehmende:** Dirk Plate, VLDW, Geschäftsführer  
Markus Rinnert, VLDW, Verkehrsplaner  
Alex Müller, IGDB, Geschäftsführer  
Johannes Froese, IGDB, Verkehrsplaner  
**Teilnehmer** laut Teilnehmerliste  
→ **Anlage 1**

<b>1</b>	<b>Begrüßung</b>
	Herr Plate (Geschäftsführer der VLDW) begrüßt die Anwesenden und richtet einen Dank an die Gemeinde Beselich für die Bereitstellung des Sitzungssaals.
<b>1a</b>	<b>Vorstellung der VLDW</b>
	Herr Plate erläutert zur Einführung das <b>Drei-Ebenen-Modell</b> (Politische Ebene, Regie-/Besteller- und Erstellerebene), gemäß dem der ÖPNV in Hessen organisiert ist. Anschließend stellt er der <b>Verkehrsgesellschaft Lahn-Dill-Weil</b> als zuständige Lokale Nahverkehrsorganisation vor. Die entsprechenden Präsentationsfolien sind als → <b>Anlage 2</b> dem Protokoll beigefügt.
<b>1b</b>	<b>Erläuterung der Funktionen des Koordinierungskreises, Einführung in die Aufgaben und Ziele des Nahverkehrsplans</b>
	Herr Müller (IGDB) leitet fortfolgend die Sitzung und stellt die Themen im Rahmen der NVP-Fortschreibung vor. Die entsprechende Präsentation ist als → <b>Anlage 3</b> dem Protokoll beigefügt. Auf diese wird im Folgenden stets Bezug genommen. Herr Müller schlägt vor, ab sofort den <b>Versand und Empfang aller Unterlagen</b> (Einladungen, Protokolle, Präsentationen, Begleitmaterial) <b>per E-Mail</b> vorzunehmen. Das Plenum nimmt diesen Vorschlag an.



2	<b>Sachstand Bestandsaufnahme</b>
	Herr Müller erläutert die Inhalte dieses Kapitels und deren <b>Bearbeitungsstand</b> .
3	<b>Erörterung des weiteren verkehrlichen Angebots unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen und Rahmenbedingungen im ÖPNV</b>
	<p>Herr Müller weist darauf hin, dass in der Fortschreibung des lokalen NVP der <b>lokale Busverkehr unter Einbeziehung des regionalen Busverkehrs</b> behandelt wird. Der Schienenverkehr (SPNV) hingegen sei Thema des regionalen NVP des Rhein-Main-Verkehrsverbands. Dennoch gelte selbstverständlich, Bus- und Schienenverkehr ganzheitlich zu betrachten. Anregungen zum Angebot des Schienenverkehrs würden aufgenommen und weitergegeben.</p> <p>Herr Plate stellt heraus, dass hinsichtlich der <b>Kosten der Verkehrsleistung die Hauptlast auf den SPNV</b> entfalle und ein geringerer Anteil durch den Busverkehr entstehe.</p> <p><b>Bgm. Kaiser</b> (Gemeinde Elz) kritisiert die seiner Meinung nach zu geringe Auslastung der Züge auf der Oberwesterwaldbahn und schlägt vor, zugunsten eines verdichteten Busverkehrs auf die Mitfinanzierung des SPNV-Angebots zu verzichten. Herr Plate entgegnet, dass zwar eine reine Busbedienung in dieser Relation preislich günstiger wäre, sich das Verkehrsangebot von Bus und Schiene auf der Relation Limburg – Hadamar – Elz aber gut ergänze und nicht in Konkurrenz zueinander stehe.</p> <p><b>Herr Junghans</b> (VRM) thematisiert die im Kontext des „<b>Rheinland-Pfalz-Taktes 2015</b>“ anstehenden Optimierungen für das Verkehrsangebot entlang Oberwesterwaldbahn. Künftig werde der Busverkehr noch besser auf die Bahn abgestimmt.</p> <p>Während der Diskussion des für den Kreis Limburg-Weilburg wesentlichen Themenkomplexes <b>Schülerverkehre</b> betont Herr Müller, dass aufgrund der anstehenden Veränderungen (Schulstandorte, Schülerzahlen, Wegebeziehungen) eine stetige Anpassung des verkehrlichen Angebots im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge erforderlich ist – unter Beachtung der Kostenentwicklungen.</p> <p><b>Herr Veyhelmann</b> (Ausschuss Jugend, Schule und Bau des Kreises Limburg-Weilburg) verweist auf <b>§ 161 HSchG</b>, dass eine Schülerbeförderung bzw. die Übernahme der Beförderungskosten nur zum nächstgelegenen Standort der entsprechenden Schulform gewährleistet sein müsse. <b>Herr Braun</b> (Westerwaldkreis) verweist auf die anstehende <b>Änderung des rheinland-pfälzischen Schulgesetzes</b>. Dort sei nunmehr gerade eine freie Schulwahl vorgesehen, was eine sichere Berechnung von Schuleinzugsgebieten stark erschweren werde. Herr Plate verweist auf den sich verstärkenden Konkurrenzkampf der Schulen untereinander und die gezielte Umwerbung von Schülern.</p> <p>Herr Müller betont die notwendige <b>Flexibilisierung von Schulzeiten</b>. Mithilfe der <b>Staffelung</b> von Schulzeiten ließe sich Schülerverkehr effektiver abwickeln, was im Kreisgebiet schon an vielen Stellen erfolgreich praktiziert würde.</p> <p><b>Herr Veyhelmann</b> gibt zu bedenken, dass sich in Kürze die Schullandschaft massiv ändern werde. Schulstandorte würden geschlossen, verbleibende Schulen zu Kooperationen gezwungen. Dies werde zurück zu identischen Schulbeginns- und -schlusszeiten führen.</p>

	<p><b>Herr Ernst</b> (DB Busverkehr Hessen) benennt derzeit gut funktionierende Beispiele effektiver <b>Andienung mehrerer Schulen mit einem Fahrzeug</b> im Raum Hadamar. Herr Rinnert pflichtet dem bei und versichert, Bewährtes fortzuführen. Stets müsse beachtet werden, durch Neuplanungen keinesfalls einen höheren Bedarf an Fahrzeugen hervorzurufen. Herr Veyhelmann gibt zu bedenken, dass aufgrund der <b>mehnjährigen Gültigkeit eines NVP</b> die nachhaltige und vorausschauende Planung von Schülerverkehren oberste Priorität besitzen müsse.</p> <p>Herr Plate sichert zu, dass der <b>Schulentwicklungsplan</b> des Kreises eine gebührende Berücksichtigung finden werde. Herr Veyhelmann gibt hierbei bedenken, dass die derzeit vorliegenden Teilpläne bereits wieder einer Überarbeitung unterzogen werde. Die tatsächlich anstehenden Veränderungen der Schullandschaft seien anhand momentan öffentlich zugänglicher Pläne nicht zu greifen.</p> <p><b>Herr Braun</b> wirft das Thema <b>Fahrpreiserhöhungen</b> auf. Herr Plate informiert, dass diese weiterhin turnusmäßig erfolgen werden.</p>
<b>4</b>	<b>Entwurf des künftigen Anforderungsprofils</b>
	<p><b>Herr Junghans</b> vermisst die Anforderung nach Umsetzung eines <b>Integralen Taktfahrplans</b> (ITF) in der Fortschreibung des NVP. Herr Plate entgegnet, auf diesen Terminus sei bewusst verzichtet worden, denn dieses Modell eigne sich seines Erachtens nur in geringem Maße für den überwiegend ländlich geprägten Kreis Limburg-Weilburg. Herr Junghans schränkt seine Anregung daraufhin insofern ein, als dass zumindest eine Ausweitung der <b>Taktfahrplansystematik</b> untersucht werden sollte. Dies findet Zustimmung.</p> <p><b>Herr Veyhelmann</b> erkundigt sich nach der <b>Barrierefreiheit</b> der Fahrzeuge und nennt das Schlagwort „<b>Inklusion</b>“: Wenn in Zukunft auch mobilitätseingeschränkte Schüler Regelschulen gezielt besuchen sollen, sei eine Barrierefreiheit sämtlicher eingesetzter Busse notwendig.</p>
<b>5</b>	<b>Anregungen und Wünsche aus dem Teilnehmerkreis</b>
	<p><b>Frau Natz</b> (Gemeinde Hünfelden) erkundigt sich nach dem Vorliegen von Statistiken zur <b>Nachfrage</b> auf einzelnen Linien und ob diese zur Verfügung gestellt werden können. Herr Plate führt aus, dass die VLDW ein- bis zweimal pro Jahr auf den unter ihrer Regie betriebenen Linien Zählungen durchführen lasse. Die im Raum Hünfelden verkehrenden Busse fahren jedoch unter Regie des RMV.</p> <p>Es wird an den RMV die Bitte gerichtet, aktuell vorhandene Daten zur Verfügung zu stellen. Über die Ergebnisse könne bilateral diskutiert werden.</p>
<b>6</b>	<b>Weitere Terminplanung</b>
	<p>Herr Müller avisiert die <b>nächste Sitzung des Koordinierungskreises</b> für die Zeit kurz <b>vor den Sommerferien 2012</b>. Zu diesem Termin werden das ausgearbeitete Anforderungsprofil sowie die Angebotskonzeption zu diskutieren sein. Nach den Sommerferien folgen die Themen Kostenkalkulation, Maßnahmenwirkung und -bewertung zur Erörterung im Koordinierungskreis auf einer Sitzung nahe den Herbstferien 2012.</p>

Danach soll der Entwurf des Nahverkehrsplans in die **Anhörungsphase** gehen. Die **Beschlussfassung** durch den Kreistag ist für Ende 2012, Anfang 2013 vorgesehen.

**Herr Bender** (Stadt Runkel) wirft die Frage auf, wie sinnvoll eine Beschlussfassung des NVP Anfang 2013 ist, wenn sich ggf. die Rahmenbedingungen Mitte 2013 vollkommen ändern. Herr Müller räumt ein, dass es sich hierbei um eine bekannte Problematik handele. **Zu- und Abbestellungen von Leistungen** im Verkehrsangebot innerhalb einer Spanne von +/- 10% lassen sich jedoch über die **Verkehrsverträge** abbilden.

Herr Plate beendet die Sitzung des Koordinierungskreises und dankt den Teilnehmern für die angeregte Diskussion.

f. d. R.

Dreieich, 03.04.2012

Johannes Froese  
IGDB GmbH

## **Anlagen**

### **→ Anlage 1**

Teilnehmerliste

### **→ Anlage 2**

Präsentation der VL DW:

„Neuordnung des ÖPNV in den Landkreisen Limburg-Weilburg und Lahn-Dill“

### **→ Anlage 3**

Präsentation der IGDB:

„Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg, Fortschreibung 2012 ff.:  
Sitzung des Koordinierungskreises 28.03.2012“

## Präsentation der IGDB zum 2. Koordinierungskreis



# Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff.

## Sitzung des Koordinierungskreises

**15. August 2012**

Obertiefenbach  
Gemeinde Beselich  
**Rathaus**



### Tagesordnung

- 1 Begrüßung**
- 2 Mängelanalyse**
- 3 Angebotskonzeption**
  - Übersicht
  - Änderung des Anforderungsprofils: neue Bedienungsstandards
  - Konzeption in linienweiser Betrachtung
- 4 Anregungen aus dem Teilnehmerkreis, Diskussion**
- 5 Weitere Terminplanung**



# 1 Begrüßung

## Thematische Einführung

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

3 



# 2 Mängelanalyse (1)

## Erschließungsqualität:

- keine Mängel -

## Verbindungsqualität:

### **Unterschreitung der Mindestreisegeschwindigkeiten**

**LM-12** Limburg – Waldbrunn-Fussingen – Mengerskirchen:  
in **Limburg** aufgrund Übernahme von Stadtbusfunktionen  
im nördlichen Stadtgebiet

**LM-33** Limburg – Hünfelden:  
in **Hünfelden** aufgrund Andienung aller Ortsteile

**LM-11, LM-13, (LM-19,) 281** Korridor LIM – Elz – Hadamar:  
aufgrund Linienführung durch Ortskerne, hohen MIV-  
Aufkommens, Standzeiten an Bahnübergängen der  
Oberwesterwaldbahn (R29)

## Linienführung:

- keine Mängel -

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

4 

## 2 Mängelanalyse (2)



### Verknüpfung in Netzknoten:

**Bus <-> Bus:** - keine Mängel -

### **Zug <-> Bus:**

Anschlussicherheit in Abhängigkeit von der Fahrplantreue des SPNV;

in mittelbarer Folge: Sicherung der Anschlüsse dann, wenn Busfahrer verspätete Züge erkennen können – und warten.  
Technische Lösung = Anlagen der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) mit Echtzeitangaben  
– oder: Verbesserung des Sichtkontakts

### **ICE-Haltepunkt Limburg Süd:**

Bedienung durch die Linien **LM-59, 282, 283 und 580** vorhanden, keine Anbindung über SLV Limburg

*Untersuchung der „rms“ ermittelte kein ausreichendes Potenzial für eine regelmäßige Bedienung durch Linienbusverkehr – Ergebnisse werden als Anlage dem Bericht beigefügt*

## 2 Mängelanalyse (3)

### Parallelverkehre:

im **Korridor Limburg – Elz – Hadamar** (div. Buslinien und Oberwesterwaldbahn)

Linienführung teilweise parallel, Fahrtenangebot mehrfach (nahezu) zeitgleich

Reduzierung der Parallelbedienung würde zu Umsteigeerfordernissen führen – bei verlängerten Reisezeiten. Zusätzliche Umsteigeaufenthalte verringern die Akzeptanz des Angebots.

Regionale / kreisweite Angebote führen zumeist direkt in das Limburger Stadtzentrum, der Stadtlinienverkehr übernimmt die Funktion der Feinerschließung.

Parallelverkehr Bus – SPNV: höhere Erschließungswirkung des Busses; Bahnstationen liegen teils peripher.

*Eine im Juni 2012 durchgeführte Fahrgastbefragung im Stadtlinienverkehr ergab, dass die Fahrgäste den Stadtlinienverkehr nahezu ausschließlich im Binnenverkehr nutzen.*

## 2 Mängelanalyse (4)

### **Betriebszeiten:**

Unterschiedliche Betriebszeitlängen und -lagen, basierend auf nachfrageorientierter Angebotsgestaltung

- > frühes Betriebsende abends, am Samstag kurze Betriebszeiten mit wenig Fahrten, am Sonntag marginales Bus-Angebot (**289** Weilburg – Grävenwiesbach; **282** Spätverkehr als SEV zwischen Limburg und Weilburg ;  
saisonal: Weiltalbus **245**,  
**LM-61** (City Bus Weilburg) auf Teilabschnitt WEL-Kubach – Tiergarten)

### **Fahrplanmäßiges Angebot – Regelverkehr:**

Fahrplanstrukturen in bedarfsorientierter Ausrichtung, Kurslagen auf die Anschlüsse Limburg Bahnhof mit dem SPNV, Züge der R20, abgestimmt auf R20, daher teils kein durchgetaktetes Angebot

teils Angebotslücken; am Samstag geringes Angebot (max. 4 Fahrtenpaare), am Sonntag faktisch kein Angebot

### **Fahrplanmäßiges Angebot – Schülerverkehr:**

- keine Mängel - (nach derzeitiger Lage und Nachfrage der Schulstandorte)

## 2 Mängelanalyse (5)

### **Pünktlichkeit**

- kaum Mängel -  
vereinzelt Verkehrsbehinderungen durch den MIV  
oder Anschlussübernahme von verspäteten Zügen

### **Fahrzeugqualität**

- keine Mängel -  
seit letzter Vergabe der Linienbündel Einsatz von Neufahrzeugen

### **Tarif**

Generell liegt die Zuständigkeit beim RMV.

Ein „echter“ RMV-Übergangstarif in die angrenzenden Bereiche in Rheinland-Pfalz besteht noch nicht. Auf der Relation Richtung Rennerod wird eine lokale Regelung mit gesonderter Preisstufe angewandt.

### **Kundendienst, Service, Information und Marketing**

- keine Mängel -

## 2 Mängelanalyse (6)

### Schienenennetz / Bahnstationen

- Aufgabenträgerschaft des RMV
- Festsetzung erfolgen im Regionalen NVP des RMV
- Stellungnahme erfolgt nach Vorlage des Regionalen NVP-Entwurfs

## 3 Angebotskonzeption - Übersicht



**Fortführung des Angebots für die schüler-relevant Nachfrage;** sukzessive Anpassungen gemäß schulorganisatorischer Entwicklung

Bedienung **aller Städte / Gemeinden** - zentrale Orte - **mit** mindestens einer **Hauptlinie**

Hauptlinien: **Schließung von Angebotslücken und neues / erweitertes Angebot am Wochenende**

**Ersatz** des Regelangebots auf **Erschließungs- / Ergänzungslinien:** Einführung **AST-System im Korridor Weilburg – Weilmünster – Weinbach** (Linien LM-51, LM-52, LM-55, LM-56, LM-57)

zudem auf Linie LM-66: **Weilburg – Ortsteile auf Taunusseite – Weilburg**

**Korrekturen im Anforderungsprofil** (Mindestbedienungsstandards) zur Verringerung der Kostensteigerungsrate





### 3 bisherige Bedienungsstandards

#### Fahrtenfolge gemäß Entwurf Anforderungsprofil

Netzebene	Mo-Fr Tagesverkehr 5 bis 20 Uhr	Mo-Fr HVZ	Samstag 7 bis 15 Uhr 15 bis 20 Uhr	Sonntag 7 bis 20 Uhr	Spätverkehr 20 bis 1 Uhr
1 SPNV	Grundnetz Schiene: Festlegung der Standards durch den RMV				
2 Schnellbus	Einzelfahrten	60 / 30 Minuten			
2 Hauptlinie Regionalbus	60 Minuten	60 Minuten plus Verstärkerfahrten	60 Minuten 120 Minuten	120 Minuten	120 Minuten
2 Stadtbus	30 Minuten	60 Minuten plus Verstärkerfahrten	60 Minuten	60 Minuten	60 Minuten
3 Erschließungs-/ Ergänz.-linie	Bedarfsorientierte Fahrten				

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

11



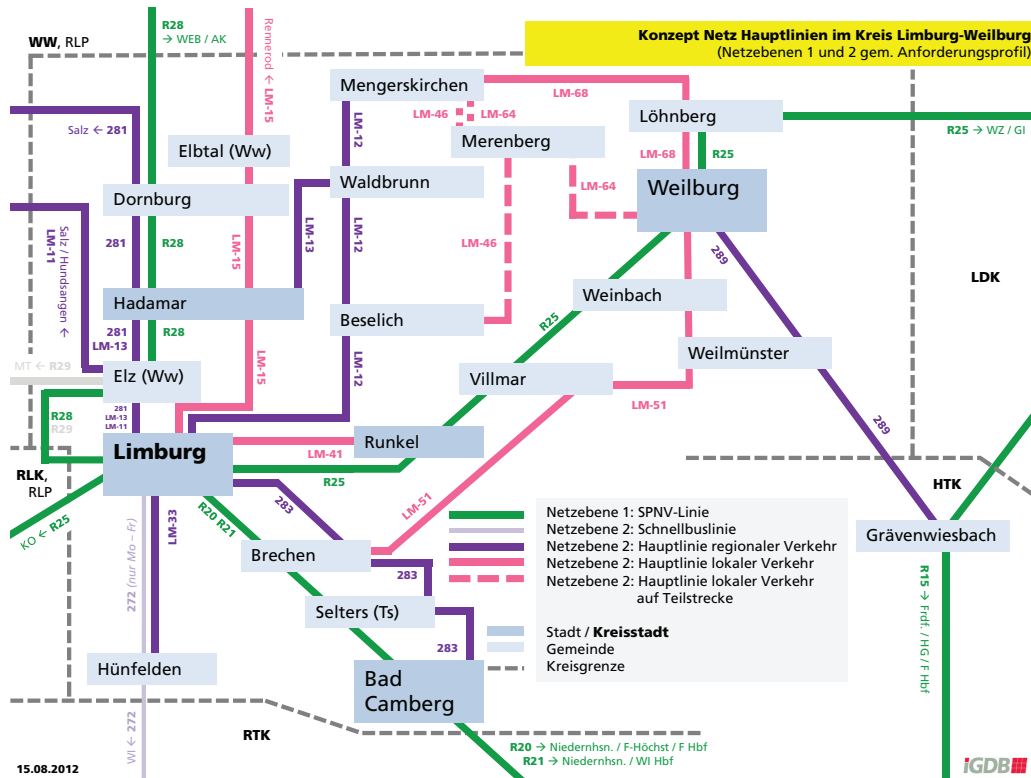
### 3 neue Bedienungsstandards

#### überarbeiteter Entwurf des Anforderungsprofils

Netzebene	Mo-Fr Tagesverkehr 5 bis 21 Uhr	Mo-Fr HVZ	Samstag 7 bis 18 Uhr	Sonntag 7 bis 18 Uhr	Spätverkehr 18 bis 1 Uhr
1 SPNV	Grundnetz Schiene: Festlegung der Standards durch den RMV				
2 Schnellbus	Einzelfahrten	60 / 30 Minuten			
2 Hauptlinie verdichteter Ordn.-raum	60 Minuten	60 Minuten plus Verstärkerfahrten	4 – 5 Fahrtenpaare	4 – 5 Fahrtenpaare	---
2 Hauptlinie ländlicher Raum	120 Minuten	120 Minuten plus Verstärkerfahrten	4 – 5 Fahrtenpaare	4 – 5 Fahrtenpaare	---
2 Stadtbus	60 Minuten	60 Minuten plus Verstärkerfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	---
3 Erschließungs-/ Ergänz.-linie	<b>Fahrtenzahl und Kurslagen nachfrageorientiert – mindestens 3 Fahrtenpaare auch an schulfreien Werktagen</b>				
3 AST- Verkehr	<b>Stündliches, fahrplanmäßiges Angebot an allen Wochentagen mit linienübergreifenden Fahrtmöglichkeiten innerhalb der oben genannten Betriebszeiten (bei begrenztem Fahrzeugkontingent)</b>				

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

12



### 3 Hauptlinien / Schnellbuslinien

„Rot“ = Hochstufung – ehem. Erschließungs- / Ergänzungslinie)

- 272** „Schnellbus“ Limburg – HÜN-Kirberg – Wiesbaden
- 281** **Limburg – Elz – Hadamar – Dornburg – Salz (WW)**
- 283** **Niederselters – Hasselbach – Bad Camberg**
- 289** Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach (kein „Schnellbus“)
- LM-11** **Limburg – Elz – Hundsanen (WW) – Salz (WW)**
- LM-12** **Limburg – Beselich – WAL-Fussingen – Mengerskirchen**
- LM-13** **Limburg – Elz – Hadamar – WAL-Fussingen**
- LM-15** **Limburg – HAD-Oberzeuzheim – Elbtal – Rennerod**
- LM-33** **Limburg – Hünfelden**
- LM-41** **Limburg – Runkel**
- LM-46** **(Limburg über LM-12) – BES-Obertiefenbach – Merenberg (– Mengerskirchen)**
- LM-51** **Weilburg – Weinbach – BRE-Oberbrechen**
- LM-64** **Weilburg – Merenberg (– Mengerskirchen)**
- LM-68** **Weilburg – Löhnberg – Mengerskirchen**

### 3 Angebotskonzeption: Linienweise Betrachtung

Sortierung nach Liniennummer – Reihenfolge aufsteigend

LM-1

#### Stadtlinienverkehr Limburg a.d. Lahn

LM-2

Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

🚶 Limburg ZOB

Schulbedienung:

- Schulen in Limburg

LM-3

LM-4

LM-5

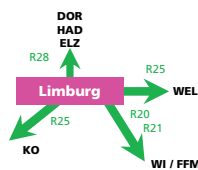
LM-6

#### Stadtbuslinien

Definition des künftigen Verkehrsangebots  
im Rahmen der aktuellen Überplanung des Stadtlinienverkehrs

#### Lokale Linien

Linienbündel:  
Stadt Limburg  
Konzessionsinhaber:  
VM Abellio  
Konzessionsende:  
31.07.2014





## LM-11

### Limburg – LIM-Staffel – Elz – Hundsangen – Salz

#### Regionale Linie

Linienbündel:  
Westerwald 1  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

🕒 Limburg ZOB

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**
- **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)
- Schulen im **Westerwaldkreis (RLP)**

#### Hauptlinie

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**stündlich + HVZ-Verstärker + S-Kurse**

##### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

##### ERWEITERUNG

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierter Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**

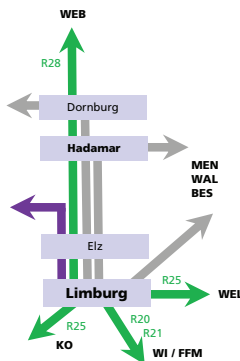
##### Sonntag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

##### NEU

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierter Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**

- **Führung einzelner Kurse via LIM-Offheim, Definition im Rahmen der aktuellen Überplanung des Stadtlinienverkehrs Limburg**
- **Nachrichtliche Übernahme der verkehrlichen Planungen auf Gebiet des Westerwaldkreises**



Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

17



## LM-12

### Limburg – LIM-Ahlbach – WAL-Fussingen – Mengerskirchen

#### Regionale Linie

Linienbündel:  
Westerwald 2  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

🕒 Limburg ZOB  
🕒 **Beselich** Obertiefenbach (LM-46)  
🕒 **Mengerskirchen** (LM-68)

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**
- **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)
- **Mengerskirchen** (WW-Schule Waldernbach, Grundschule MEN)

#### Hauptlinie

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**stündlich + HVZ-Verstärker + S-Kurse**

##### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

##### ERWEITERUNG

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierter Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**

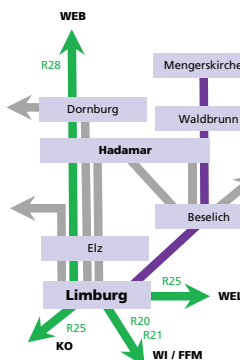
##### Sonntag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

##### NEU

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierter Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**

- **Verdichteter Fahrten zwischen Limburg und LIM-Offheim: Angebotsdefinition im Rahmen der aktuellen Überplanung des Stadtlinienverkehrs Limburg**



Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

18



## LM-13

### Limburg – LIM-Staffel – Elz – Hadamar– Elbtal – WAL-Fussingen

#### Regionale Linie

Linienbündel:  
Westerwald 1  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

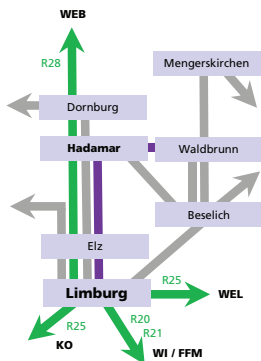
#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

 **Limburg ZOB**

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**
- **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)
- **WAL-Hausen** Grundschule

### Hauptlinie



<b>Montag bis Freitag</b> Betriebszeiten: <b>05.00 bis 21.00</b>	<b>STATUS QUO</b> Fahrtenangebot: <b>im Abschnitt LIM – HAD:                  stündlich + HVZ-Verstärker + S-Kurse                  in Ergänzung mit Linie 281 annähernd halbstündlich</b> <b>im Abschnitt HAD – WAL-Fussingen:                  annähernd stündlich</b>
<b>Samstag</b> Betriebszeiten: <b>07.00 bis 18.00</b>	<b>STATUS QUO</b> Fahrtenangebot: <b>4 bis 5 Fahrtenpaare                  rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB</b> <b>im Abschnitt LIM – HAD in Ergänzung mit Linie 281                  8 bis 10 Fahrtenpaare</b>
<b>Sonntag</b> Betriebszeiten: <b>07.00 bis 18.00</b>	<b>NEU</b> Fahrtenangebot: <b>4 bis 5 Fahrtenpaare                  rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB</b> <b>im Abschnitt LIM – HAD in Ergänzung mit Linie 281                  8 bis 10 Fahrtenpaare</b>

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

19



## LM-14

### Hadamar – HAD-Steinbach – WAL-Lahr

#### Regionale Linie

Linienbündel:  
Westerwald 2  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

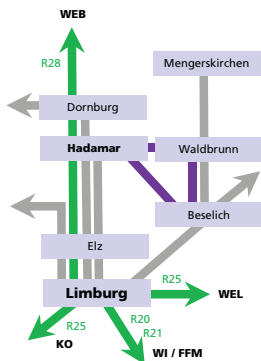
#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

 **Hadamar Stadtmitte (281)**

#### Schulbedienung:

- **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)
- **Hadamar** Grundschule

### Erschließungs- / Ergänzungslinie



<b>Montag bis Freitag</b> Betriebszeiten: <b>schulzeitenorientiert</b>	<b>STATUS QUO</b> Fahrtenangebot: <b>S-Kurse + Einzelfahrten, bedarfsorientiert</b>
--	---

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

20



## LM-15 Limburg – LIM-Ahlb. – Elbtal – DOR-Langendernb. – Rennerod

### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW B49  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
08.12.2018

### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

🕒 Limburg ZOB

### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
- **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)

### Hauptlinie

#### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**06.00 bis 19.00**

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**zweistündlich + S-Kurse**

#### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

#### ERWEITERT

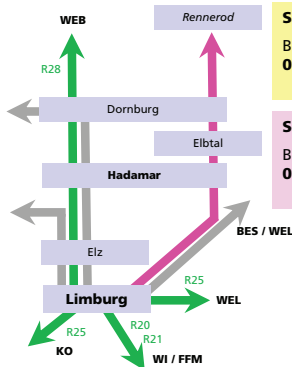
Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**

#### Sonntag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

#### NEU

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**



Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

21



## LM-19 Limburg – HAD – Elbtal – WAL-Ellar – WAL-Hausen – Rennerod

### Regionale Linie

Linienbündel:  
Westerwald 2  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

🕒 Limburg ZOB

### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
- **HAD-Niederhadamar** (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)

### Erschließungs- / Ergänzungslinie

#### Montag bis Freitag

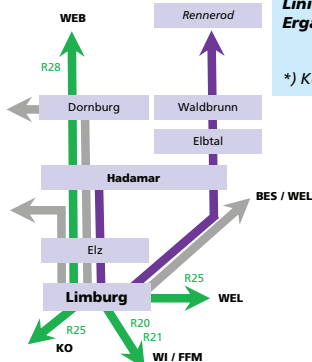
Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**

#### REDUKTION\*

Fahrtenangebot:  
**Einzelfahrt früh, keine Rückfahrt\***

**Linienweg überwiegend parallel LM-13 und LM-15;**  
**Ergänzungsangebote auch per LM-15 und Linie 480**

*\*) Kurs 14.20 ab WAL-Hausen nach Rennerod im Sommer 2012 abbestellt*



Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

22



### LM-31

### Bad Camberg – Erbach

### LM-32

### Bad Camberg – Würges

#### Lokale Linien

Linienbündel:  
Stadtbus  
Bad Camberg  
Konzessionsinhaber:  
DB Rhein-Nahe-Bus  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

🚶🚗 Bad Camberg Bahnhof

#### Stadtbuslinien

**Montag bis Freitag** *STATUS QUO*

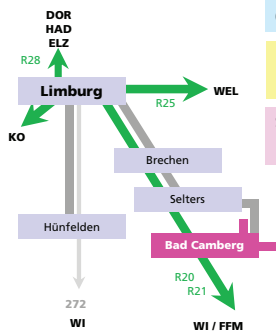
Betriebszeiten: **05.00 bis 20.30**  
Fahrtenangebot: **stündlich**

**Samstag** *STATUS QUO*

kein Verkehr

**Sonntag** *STATUS QUO*

kein Verkehr



Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

23



### LM-33

### Limburg – LIM-Linter– Hünfelden

#### Regionale Linie

Linienbündel:  
LLW Süd  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
10.12.2016

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

🚶🚗 Limburg ZOB  
🚶🚗 BRE-Niederbrechen Bahnhof  
🚶🚗 HÜN-Kirberg P+R (Linie 272)

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
- **HÜN-Dauborn** (Freiherr-vom-Stein-Schule)

#### Hauptlinie

**Montag bis Freitag** *STATUS QUO*

Betriebszeiten: **05.00 bis 21.00**  
Fahrtenangebot: **stündlich + HVZ-Verstärker + S-Kurse**  
**Ergänzendes Angebot per Schnellbuslinie 272**

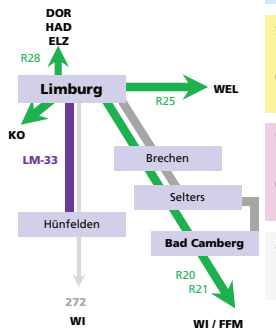
**Samstag** *STATUS QUO*

Betriebszeiten: **07.00 bis 18.00**  
Fahrtenangebot: **4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierter Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**

**Sonntag** *NEU*

Betriebszeiten: **07.00 bis 18.00**  
Fahrtenangebot: **4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierter Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB**

- Verdichteterfahrten zwischen Limburg und LIM-Linter:  
Angebotsdefinition im Rahmen der aktuellen Überplanung des Stadtlinienverkehrs Limburg



Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

24



## LM-41

### Limburg – LIM-Dietkirchen – RUN-Dehrn – RUN-Steeden – Runkel

#### Lokale Linie

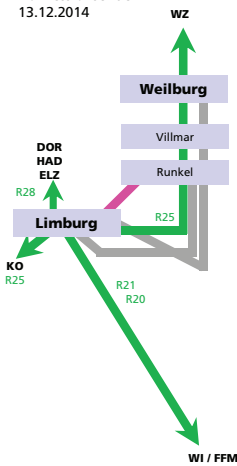
Linienbündel:  
LLW Mitte  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
13.12.2014

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

Limburg ZOB  
 Runkel Schule (LM-44)

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
 - **Runkel** (Johann-Christian-Senckenberg-Schule)



#### Hauptlinie

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**im Abschnitt LIM – RUN-Dehrn:**  
 stündlich + S-Kurse  
**im Abschnitt RUN-Dehrn - Runkel:**  
 zweistündlich + S-Kurse

##### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**im Abschnitt LIM – RUN-Steeden**  
 4 bis 5 Fahrtenpaare  
 rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB  
**im Abschnitt RUN-Steeden – Runkel**  
 kein Verkehr

##### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

##### NEU

Fahrtenangebot:  
wie Samstag

- Neuer Linienweg in RUN-Schadeck und Anbindung Neubaugebiet „Kappesborder Berg“
- Verdichteterfahrten LIM – LIM-Dietkirchen in Abstimmung mit Stadtlinienverkehr Limburg
- Ergänzendes Angebot zwischen Limburg und Runkel (RUN + RUN-Kerkerbach) per Lahntalbahn R25

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

25



## LM-44

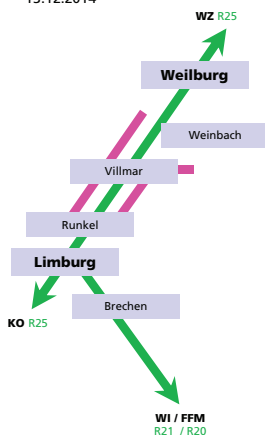
### VIL-Weyer – Villmar – Runkel – VIL-Wirbelau

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW Mitte  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
13.12.2014

#### Schulbedienung:

- **Runkel / Villmar** (Johann-Christian-Senckenberg-Schule)



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse**

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

26





## LM-45 Limburg – Beselich – Runkel

### Lokale Linie

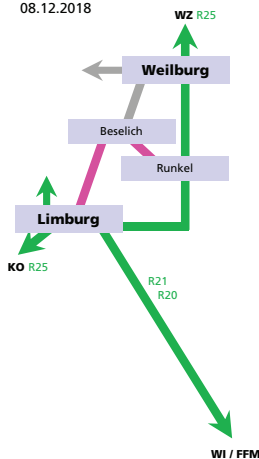
Linienbündel:  
LLW B49  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
08.12.2018

### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

- Limburg ZOB
- BES-Schupbach Ortsmitte (LM-65)
- BES-Obertfb. Steinb. Str. (LM-12)

### Schulbedienung:

- Schulen in Limburg
- Runkel (Johann-Christian-Senckenberg-Schule)
- BES-Obertfb. (Schule)



### Erschließungs- / Ergänzungslinie

#### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
06.00 bis 20.30

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
S-Kurse + Einzelfahrten, bedarfsorientiert

#### Samstag

#### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
Einzelfahrten zwischen RUN-Hofen und  
BES-Obertfb. m. Anschluss an LM-12 von / nach LIM

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

27



## LM-46 Limburg – Beselich – Merenberg – MEN-Waldernbach

### Lokale Linie

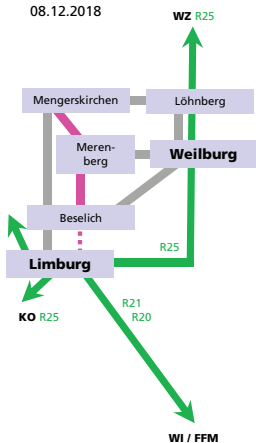
Linienbündel:  
LLW B49  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
08.12.2018

### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

- Limburg ZOB
- BES-Obertfb. Steinb. Str. (LM-12)
- Merenberg Rathaus (LM-64)

### Schulbedienung:

- Schulen in Limburg
- BES-Obertfb. (Schule)
- Merenberg (Schule)
- MEN-Waldernbach (Westerwaldschule)



### Hauptlinie auf Teilabschnitt BES – MER – MEN

#### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
05.00 bis 21.00

#### ERGÄNZUNG mit Angebot der LM-64

Fahrtenangebot:  
mindestens zweistündlich

#### Samstag

Betriebszeiten:  
07.00 bis 18.00

#### ERWEITERT

Fahrtenangebot:  
4 bis 5 Fahrtenpaare  
rhythmierte Kursfolge mit Anschlussbindung LIM / MER

#### Sonntag

Betriebszeiten:  
07.00 bis 18.00

#### NEU

Fahrtenangebot:  
4 bis 5 Fahrtenpaare  
rhythmierte Kursfolge mit Anschlussbindung LIM / MER

- Stündliches Gesamtverkehrsangebot im Bereich Merenberg mit zweistündlicher abwechselnder Anbindung Richtung Limburg und Weilburg (LM-64)
- Führung der Linie direkt in und durch das Gewerbegebiet Merenberg, wenn örtliche Begebenheiten und Nachfrage entsprechend

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

28



## LM-51

### Weilburg – Weinbach – WLM-Laubuseschb. – BRE-Oberbrechen

#### Lokale Linie

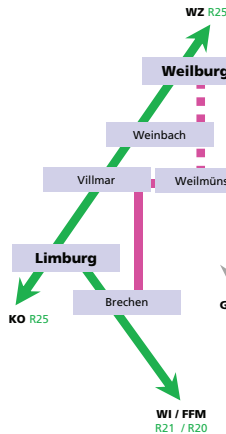
Linienbündel:  
LLW Ost  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Weilburg ZOB**  
 **BRE-Oberbrechen Bahnhof**

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**  
- **Weinbach** (Schule)  
- Schulen im **Limburg** – Umstieg BRE-Oberbrechen: R20



#### Hauptlinie / auf Teilschnitt bedarfsgesteuert

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**zweistündlich**

##### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

##### ERWEITERT

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung WEL / BRE**

##### Sonntag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

##### NEU

Fahrtenangebot:  
**wie Samstag**

- **Bedienung Teilschnitt zw. WLM-Laubuseschbach und Brechen i. d. R. mit Bussen**
- **Bedienung Teilschnitt zwischen WLM-Laubuseschbach und Weilburg bedarfsgesteuert als Anruf-Sammel-Taxi**
- **Bedienung nachfragestarker Kurse weiterhin auf gesamtem Linienweg mit Bussen**

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

29



## LM-52

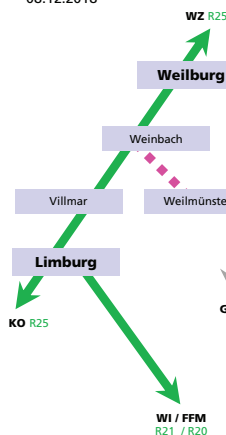
### Weilburg – WEI-Gräveneck – Weinbach

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW Ost  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**  
- **Weinbach** (Schule)



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**  
**AST-Verkehr: 05.00 bis 21.00**

##### NEU

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse + AST-Verkehr**

- **Umwandlung der Regelverkehr-Einzelfahrten in eine nachfrageorientierte Bedienungsform mit Angebotserweiterung**
- **Bedienung der S-Kurse weiterhin mit Bussen**
- **Andienung des Lebensmittelmarkts in Weinbach in Rahmen der nachfrageorientierten Bedienungsform möglich**

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

30



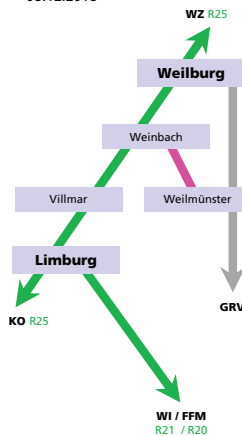
## LM-54 Weilmünster – Weinbach – WLM-Aulenhäusen – WEI-Fürfurt

### Lokale Linie

Linienbündel:  
 LLW Ost  
 Konzessionsinhaber:  
 Medenbach Traffic  
 Konzessionsende:  
 08.12.2018

### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilmünster**
- **Weinbach** (Schule)



### Erschließungs- / Ergänzungslinie

Montag bis Freitag

**NEU**

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**  
**AST-Verkehr: 05.00 bis 21.00**

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse + AST-Verkehr**

- **Umwandlung der Regelverkehr-Einzelfahrten in eine nachfrageorientierte Bedienungsform mit Angebotserweiterung**
- **Bedienung der S-Kurse weiterhin mit Bussen**
- **Andienung des Lebensmittelmarkts in Weinbach in Rahmen der nachfrageorientierten Bedienungsform möglich**

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

31



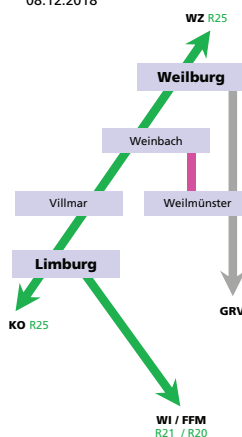
## LM-55 Weilmünster – Weinbach

### Lokale Linie

Linienbündel:  
 LLW Ost  
 Konzessionsinhaber:  
 Medenbach Traffic  
 Konzessionsende:  
 08.12.2018

### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilmünster**
- **Weinbach** (Schule)



### Erschließungs- / Ergänzungslinie

Montag bis Freitag

**NEU**

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**  
**AST-Verkehr: 05.00 bis 21.00**

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse + AST-Verkehr**

- **Umwandlung der Regelverkehr-Einzelfahrten in eine nachfrageorientierte Bedienungsform mit Angebotserweiterung**
- **Bedienung der S-Kurse weiterhin mit Bussen**
- **Andienung des Lebensmittelmarkts in Weinbach in Rahmen der nachfrageorientierten Bedienungsform möglich**

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

32



## LM-56

### Weilmünster – VIL-Weyer

#### Lokale Linie

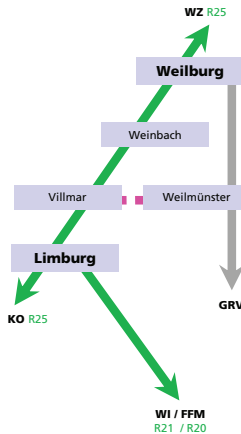
Linienbündel:  
 LLW Ost  
 Konzessionsinhaber:  
 Medenbach Traffic  
 Konzessionsende:  
 08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

Weilmünster ZOB

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilmünster + WLM-Laubuseschb.**
- **Weinbach** (Schule)
- Schulen in **Weilburg** – Umstieg WLM ZOB: 289



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**  
**AST-Verkehr: 05.00 bis 21.00**

##### NEU

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse + AST-Verkehr**

- **Umwandlung der Regelverkehr-Einzelfahrten in eine nachfrageorientierte Bedienungsform mit Angebotserweiterung**
- **Bedienung der S-Kurse weiterhin mit Bussen**
- **Andienung des Lebensmittelmarkts in Weinbach in Rahmen der nachfrageorientierten Bedienungsform möglich**

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

33



## LM-57

### WLM-Dietenhausen – Weilmünster – VIL-Aumenu

#### Regionale Linie

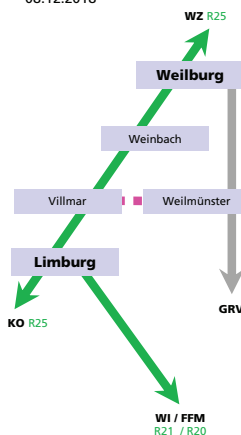
Linienbündel:  
 Weiltal  
 Konzessionsinhaber:  
 DB Busverkehr Hessen  
 Konzessionsende:  
 08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

VIL-Aumenu Bahnhof  
 Weilmünster ZOB

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg** und **Limburg** – Umstieg VIL-Aumenu: R25
- Schulen in **Weilburg** – Umstieg WLM ZOB: 289
- **RUN / VIL** (J.-Chr.-Senckenb.-Sch.) – Umstieg VIL-Langh.: LM-44



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert**  
**AST-Verkehr: 05.00 bis 21.00**

##### NEU

Fahrtenangebot:  
**S-Kurse + AST-Verkehr**

##### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

##### NEU

Fahrtenangebot:  
**AST-Verkehr**

- **Umwandlung der Regelverkehr-Einzelfahrten in eine nachfrageorientierte Bedienungsform mit Angebotserweiterung**
- **Bedienung der S-Kurse weiterhin mit Bussen**

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

34



## LM-59

### Limburg – LIM-Eschhofen – Runkel – RUN-Seelbach

#### Regionale Linie

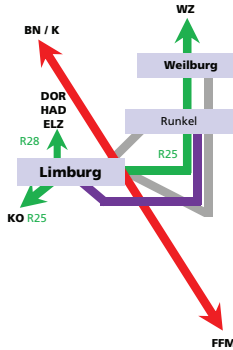
Linienbündel:  
LLW Mitte  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
10.12.2016

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

**Limburg ZOB**  
**Limburg Süd**  
**Runkel Bahnhof**

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Limburg**  
- **Runkel / Villmar** (Johann-Christian-Senckenberg-Schule)



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00**

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**nachfrageorientiert, nicht rhythmisiert, Rundverkehr LIM – LIM-Lhh. – LIM-Eschhofen – LIM, Zu- und Abbringeverkehr ICE-Halt LM Süd**

##### Samstag

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 14.00**

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**Einzelfahrten, nachfrageorientiert, Rundverkehr LIM – LIM-Lhh. – LIM-Eschhofen – LIM, Zu- und Abbringeverkehr ICE-Halt LM Süd**

- Verdichtertfahrten zwischen LIM, LIM-Lindenholzhausen und LIM-Eschhofen: Angebotsdefinition im Rahmen der aktuellen Überplanung des Stadtlinienverkehrs Limburg

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

35



## LM-61

### WEL-Odersbach – ZOB – Innenstadt – Industriegebiet

## LM-62

### WEL-Waldhausen – ZOB – Innenstadt

#### Lokale Linien

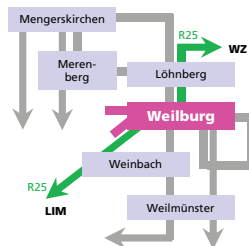
Linienbündel:  
Weilburg  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

**Weilburg ZOB**

„City Bus Weilburg“

#### Stadtbuslinien



##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
**06.00 bis 20.30**

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**stündlich**

##### Samstag

Betriebszeiten:  
**06.00 bis 16.30**

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**annähernd stündlich**

##### Sonntag

Betriebszeiten:  
**LM-61: 08.30 bis 18.30**

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
**zweistündlich, Saisonverkehr 01.05.-31.10. erweiterter Linienweg bis WEL-Hirschhausen**  
**LM-62: kein Verkehr**

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

36



## LM-63

### Schulverkehr Weilburg

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
Weilburg  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

🚗 Weilburg ZOB

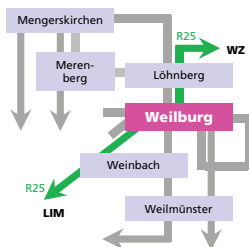
#### Schulbedienung:

- Schulen in Weilburg

### Schülerverkehr

**Montag bis Freitag** *STATUS QUO*

Betriebszeiten:  
**schulzeitenorientiert** Fahrtenangebot:  
**S-Kurse**



Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

37



## LM-64

### Weilburg – Merenberg – Mengerskirchen

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW B49  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

🚗 Weilburg ZOB  
🚗 Merenberg

#### Schulbedienung:

- Schulen in Weilburg  
- Schulen in Merenberg  
- Schulen in Mengerskirchen

### Hauptlinie

**Montag bis Freitag** *ERGÄNZUNG mit Angebot der LM-46*

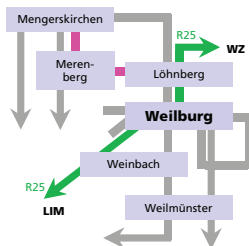
Betriebszeiten:  
**05.00 bis 21.00** Fahrtenangebot:  
**zweistündlich + Verstärker + S-Kurse**

**Samstag** *ERWEITERT*

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00** Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung WEL / MEN**

**Sonntag** *NEU*



Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00** Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung WEL / MEN**



- Stündliches Verkehrsangebot im Bereich Merenberg mit abwechselnder Anbindung Richtung Weilburg und Limburg (LM-46)
- Führung der Linie direkt in und durch das Gewerbegebiet Merenberg, wenn örtliche Begebenheiten und Nachfrage entsprechend

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

38

## LM-65 Weilburg – BES-Schubp. – BES-Obertfb. – BES-Heckholzhausen

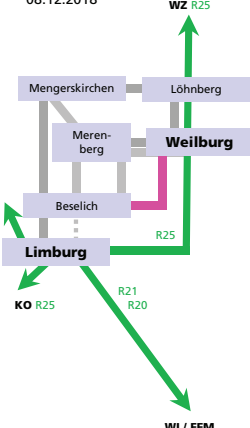
**Lokale Linie**  
Linienbündel:  
LLW B49  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
08.12.2018

**Umsteige- / Anschlussbeziehungen:**

- Weilburg ZOB**
- BES-Obertfb.** Steinb. Str. (LM-12)
- BES-Heckholz.** Lim. Str. (LM-69)
- BES-Schubpach** Ortsmitte (LM-45)

**Schulbedienung:**

- Schulen in **Weilburg**
- **RUN / VIL** (J.-Chr.-Senckenb.-Sch.) – Umstieg BES-Schubp.: LM-45





### Erschließungs- / Ergänzungslinie

<b>Montag bis Freitag</b>	<b>STATUS QUO</b>
Betriebszeiten: <b>05.30 bis 16.30</b>	Fahrtenangebot: <b>Einzelfahrten, nachfrageorientiert, annh. stündlich zw. WEL-Gaudernb. u. WEL + S-Kurse</b>
<b>Samstag</b>	<b>STATUS QUO</b>
Betriebszeiten: <b>07.00 bis 16.00</b>	Fahrtenangebot: <b>Einzelfahrten, nachfrageorientiert, annh. zweistündlich zw. WEL-Gaudernb. u. WEL</b>

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

39

## LM-66 Weilburg – WEL-Hirschhausen – Weilburg

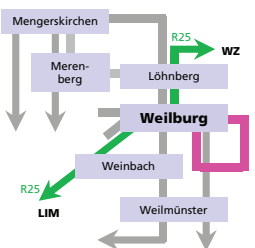
**Lokale Linie**  
Linienbündel:  
Weilburg  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

**Umsteige- / Anschlussbeziehungen:**

- Weilburg ZOB**

**Schulbedienung:**

- Schulen in **Weilburg**



### Erschließungs- / Ergänzungslinie

<b>Montag bis Freitag</b>	<b>NEU</b>
Betriebszeiten: <b>schulzeitenorientiert</b> <b>AST-Verkehr: 05.00 bis 21.00</b>	Fahrtenangebot: <b>S-Kurse + AST-Verkehr</b>
<b>Samstag</b>	<b>NEU</b>
Betriebszeiten: <b>07.00 bis 18.00</b>	Fahrtenangebot: <b>AST-Verkehr</b>

- **Umwandlung der Regelverkehr-Einzelfahrten in eine nachfrageorientierte Bedienungsform mit Angebotserweiterung**
- **Bedienung der S-Kurse weiterhin mit Bussen**

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

40



## LM-68

### Weilburg – Löhnberg – Mengerskirchen

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
Weilburg  
Konzessionsinhaber:  
Medenbach Traffic  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

Weilburg ZOB  
 Mengerskirchen

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**
- **Löhnberg** (Schule Auf dem Falkenflug)
- **LÖH-Niedershausen** (Kindergarten)
- **Mengerskirchen** (WW-Schule Waldernb. + Grundschule MEN)

#### Hauptlinie

##### Montag bis Freitag

##### STATUS QUO

Betriebszeiten:  
**05.45 bis 20.15**

Fahrtenangebot:  
**zweistündlich + Verstärker + S-Kurse**

##### Samstag

##### ERWEITERT

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

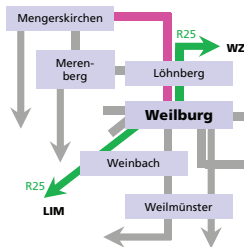
Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung WEL / MEN**

##### Sonntag

##### NEU

Betriebszeiten:  
**07.00 bis 18.00**

Fahrtenangebot:  
**4 bis 5 Fahrtenpaare**  
**rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung WEL / MEN**



Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

41



## LM-69

### Weilburg – MER-Allendorf – BES-Heckholzhausen

#### Lokale Linie

Linienbündel:  
LLW B49  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
08.12.2018

Umsteige- / Anschlussbeziehungen:  
 Weilburg ZOB  
 BES-Heckholz. Lim. Str. (LM-65)

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**
- **Merenberg** (Schule)

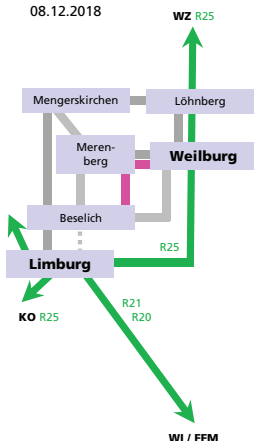
#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

##### Montag bis Freitag

##### STATUS QUO

Betriebszeiten:  
**05.30 bis 16.00**

Fahrtenangebot:  
**Einzelfahrten, nachfrageorientiert + S-Kurse**



Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

42





## 245

### Weilburg – Weilmünster – Schmitten – Oberursel / HG

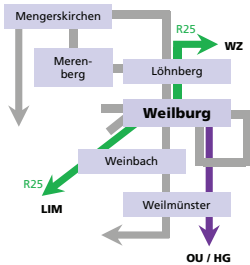
#### Regionale Linie

Linienbündel:  
Weital  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
28.10.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

Weilburg ZOB  
 Oberursel Hohemark  
 Bad Homburg Bahnhof

„Weitalbus“ – Saisonverkehr (01.05 – 31.10.)



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

**Montag bis Freitag** STATUS QUO  
kein Verkehr

**Samstag** STATUS QUO  
Betriebszeiten:  
08.20 bis 19.00  
Fahrtenangebot:  
4 bis 5 Fahrtenpaare  
zweistündlich rhythmisiert

**Sonntag** STATUS QUO  
Betriebszeiten:  
08.20 bis 19.00  
Fahrtenangebot:  
4 bis 5 Fahrtenpaare  
zweistündlich rhythmisiert

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

43



## 272

### Limburg – HÜN-Kirberg – Hünstetten – Wiesbaden

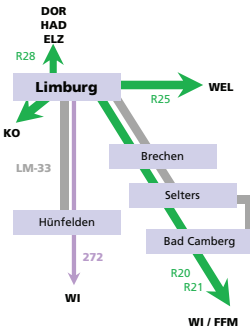
#### Regionale Linie

Linienbündel:  
RTK Grundnetz WI  
Konzessionsinhaber:  
VM Abellio  
Konzessionsende:  
10.12.2016

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

Limburg ZOB / Wiesbaden Hbf  
 HÜN-Kirberg P+R (LM-33)

„Schnellbus Hühnerstraße“



#### Schnellbuslinie

**Montag bis Freitag** STATUS QUO  
Betriebszeiten:  
05.00 bis 21.15  
Fahrtenangebot:  
Einzelfahrten + halbstündlich während HVZ

**Samstag** STATUS QUO  
kein Verkehr

**Sonntag** STATUS QUO  
kein Verkehr

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

44



## 281

### Limburg – Staffel – Elz – Hadamar– Dornburg / Salz

#### Regionale Linie

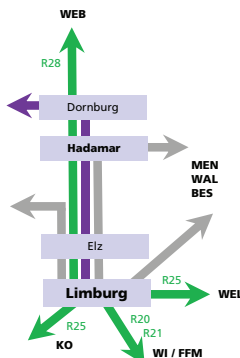
Linienbündel:  
Westerwald 1  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

Limburg ZOB  
Hadamar Bahnhof

#### Schulbedienung:

- Schulen in Limburg  
- HAD-Niederhadamar (Fürst-Johann-Ludwig-Schule)



#### Hauptlinie

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
05.00 bis 21.00

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
im Abschnitt LIM – DOR  
stündlich + HVZ-Verstärker + S-Kurse  
im Abschnitt DOR – Salz  
Einzelfahrten, nachfrageorientiert + S-Kurse  
im Abschnitt LIM – HAD in Ergänzung mit LM-13  
zeitweise halbstündlich

##### Samstag

Betriebszeiten:  
07.00 bis 18.00

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
4 bis 5 Fahrtenpaare  
rhythmisierter Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB  
im Abschnitt LIM – HAD in Ergänzung mit Linie LM-13  
8 bis 10 Fahrtenpaare

##### Sonntag

Betriebszeiten:  
07.00 bis 18.00

##### NEU

Fahrtenangebot:  
4 bis 5 Fahrtenpaare  
rhythmisierter Kursfolge mit Anschlussbindung Limburg ZOB  
im Abschnitt LIM – HAD in Ergänzung mit Linie LM-13  
8 bis 10 Fahrtenpaare

- Ausweitung des Verkehrsangebots im Bereich DOR-Langendernbach eingeschlossen

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

45



## 282

### Limburg – BRE-Niederbrechen – Villmar – Weilburg

#### Regionale Linie

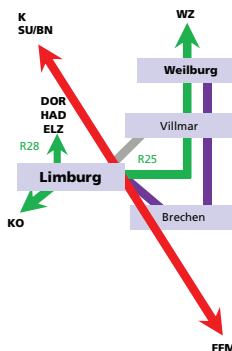
Linienbündel:  
LLW Mitte  
Konzessionsinhaber:  
VLD Transdev  
Konzessionsende:  
10.12.2016

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

Limburg ZOB  
ICE  
Niederbrechen Bahnhof  
Weilburg ZOB

#### Schulbedienung:

- Schulen in Limburg  
- Schulen in Weilburg



#### Erschließungs- / Ergänzungslinie

##### Montag bis Freitag

Betriebszeiten:  
04.00 bis 23.00

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
nachfrageorientiert, nicht rhythmisiert,  
Spätkurs als SEV für Lahntalbahn

##### Samstag

Betriebszeiten:  
08.00 bis 23.00

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
Einzelfahrten nachfrageorientiert,  
Spätkurs als SEV für Lahntalbahn

##### Sonntag

Betriebszeiten:  
Nachtverkehr

##### STATUS QUO

Fahrtenangebot:  
Spätkurs als SEV für Lahntalbahn

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

46



## 283

### Bad Camberg – Hasselbach – Niederselters

#### Regionale Linie

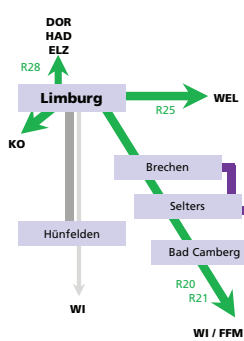
Linienbündel:  
LLW Süd  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
10.12.2016

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Limburg ZOB**  
  **Bad Camberg Bahnhof**  
  **Niederbrechen Bahnhof**

#### Schulbedienung:

- **Bad Camberg** (Taunusschule + Grundschule + Grundschule)  
- **CAM-Erbach** (Grundschule)  
- **SEL-Niederselters** (Mittelpunktschule Goldener Grund)  
- [Schulen in **Limburg**]



#### Hauptlinie

<b>Montag bis Freitag</b>	<b>STATUS QUO</b>
Betriebszeiten: <b>05.00 bis 21.00</b>	Fahrtenangebot: <b>stündlich + HVZ-Verstärker + S-Kurse</b>
<b>Samstag</b>	<b>ERWEITERT</b>
Betriebszeiten: <b>07.00 bis 18.00</b>	Fahrtenangebot: <b>4 bis 5 Fahrtenpaare</b> <b>rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Bad Camberg Bf</b>
<b>Sonntag</b>	<b>NEU</b>
Betriebszeiten: <b>07.00 bis 18.00</b>	Fahrtenangebot: <b>4 bis 5 Fahrtenpaare</b> <b>rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindung Bad Camberg Bf</b>

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

47



## 289

### Weilburg – Weilmünster – Grävenwiesbach

#### Regionale Linie

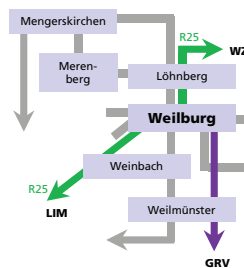
Linienbündel:  
Weiltal  
Konzessionsinhaber:  
DB Busverkehr Hessen  
Konzessionsende:  
08.12.2018

#### Umsteige- / Anschlussbeziehungen:

  **Weilburg ZOB**  
  **Grävenwiesbach**  
  **Weilmünster ZOB**

#### Schulbedienung:

- Schulen in **Weilburg**  
- Schulen in **Weilmünster**



#### Hauptlinie

<b>Montag bis Freitag</b>	<b>STATUS QUO</b>
Betriebszeiten: <b>05.00 bis 21.00</b>	Fahrtenangebot: <b>zweistündlich + Verstärkerfahrten + S-Kurse</b>
<b>Samstag</b>	<b>ERWEITERT</b>
Betriebszeiten: <b>07.00 bis 18.00</b>	Fahrtenangebot: <b>4 bis 5 Fahrtenpaare</b> <b>rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindungen</b>
<b>SONNTAG</b>	<b>ERWEITERT</b>
Betriebszeiten: <b>07.00 bis 18.00</b>	Fahrtenangebot: <b>4 bis 5 Fahrtenpaare</b> <b>rhythmisierte Kursfolge mit Anschlussbindungen</b>

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

48



## **4 Anregungen aus dem Teilnehmerkreis Diskussion**

## **5 Weitere Terminplanung**

Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg Fortschreibung 2012 ff. – Koordinierungskreis – Sitzung am 15.08.2012

**49** 

## Protokoll des 2. Koordinierungskreises

# Protokoll

**Nahverkehrsplan (NVP) Kreis Limburg-Weilburg  
Fortschreibung 2012 ff.:**

## Sitzung des Koordinierungskreises

**Datum / Uhrzeit:** 15.08.2012 / 15.00 bis 17.00 Uhr

**Ort:** Rathaus der Gemeinde Beselich  
Obertiefenbach

**Teilnehmende:** Dirk Plate, VLDW, Geschäftsführer  
Markus Rinnert, VLDW, Verkehrsplaner  
Alex Müller, IGDB, Geschäftsführer  
Johannes Froese, IGDB, Verkehrsplaner

**Teilnehmer** laut Teilnehmerliste  
→ Anlage 1

TOP	Thema
1	<b>Begrüßung</b>
	Herr Plate begrüßt die Anwesenden und dankt der Gemeinde Beselich für die erneute Bereitstellung des Sitzungssaals. Herr Müller vom beauftragten Planungsbüro IGDB leitet anschließend zur Präsentation „ <b>Sitzung des Koordinierungskreises am 15.08.2012</b> “ über. Diese findet sich als → <b>Anlage 2</b> im Anhang zum Protokoll. Auf diese Präsentation wird im Folgenden stets Bezug genommen.
2	<b>Mängelanalyse</b>
	<p>Herr Schöberl (Rhein-Lahn-Kreis) erkundigt sich nach dem <b>Fortbestehen der „Untersteswaldbahn“ (R29)</b>. Herr Plate führt aus, dass diese Linie aufgrund teils sehr geringer Nachfrage zwar vom Land Hessen und dem RMV zur Disposition gestellt werde, es jedoch für unwahrscheinlich zu erachten sei, dass die Strecke künftig an der Landesgrenze unterbrochen werde. Herr Junghans (VRM) ergänzt, dass seitens der zuständigen rheinland-pfälzischen ÖV-Besteller, VRM und SPNV Nord, eine zeitnahe Klärung in Kooperation mit Hessen angestrebt werde. Die Neuausschreibung des Westersteswaldnetzes stehe bevor. Herr Plate versichert, dass in der hier diskutierten Fortschreibung des Nahverkehrsplans definitiv keine Empfehlung zur Abbestellung abgegeben werde.</p> <p>Herr Behrens (VHT) fragt, ob mit der Erwähnung der Linien <b>245</b> und <b>289</b>, die in den Hochtaunuskreis führen, zum Ausdruck gebracht werden solle, dass auf diesen Mängel vorzufinden seien. Herr Müller bezeichnet die Nennung der Linien als wertneutral und verweist auf die im TOP 3 folgende linienweise Behandlung im Kontext der Angebotskonzeption.</p> <p>Herr Müller thematisiert, dass zur <b>LM-33</b> aktuell Beschwerden in der Mobilitätszentrale aufgelaufen seien. Herr Rinnert stellt heraus, dass diverse Straßenbauustellen hierfür ursächlich seien. Diese führten zwangsweise zu Umleitungen mit Abweichungen vom Linienweg. Herr Plate fügt an, dass sich die Baustellenproblematik gerade in letzter Zeit verschärft habe.</p>

TOP	Thema
	<p>Zum noch fehlenden „echten“ <b>Übergangstarif</b> in die benachbarten rheinland-pfälzischen Bereiche des Rhein-Lahn- und Westerwaldkreises berichtet Herr Plate von laufenden Gesprächen zwischen dem RMV und den benachbarten Verkehrsorganisationen mit Unterstützung durch den Landrat des Kreises Limburg-Weilburg. Eine Lösung sei zu finden, aber ein Umsetzungstermin derzeit nicht definierbar. Herr Junghans (VRM) fügt an, dass die Realisierung tarifarischer Neuerungen in Abhängigkeit zu Änderungen im SPNV stehe. Somit seien die anstehenden Neuvergaben im SPNV von Relevanz. Als nächstes stehe der Teilabschnitt der Lahntalbahn (R25) zwischen Limburg und Koblenz für August 2015 an. Herr Junghans betont, dass auf den BPNV-Linien 540 und 567 schon jetzt VRM-Fahrkarten aus dem Rhein-Lahn-Kreis bis Limburg Bahnhof zu erwerben seien. Er räumt zugleich ein, dass es sich jedoch genau genommen nicht um einen Übergangstarif handele.</p> <p>Herr Medenbach (VU Medenbach Traffic) verweist auf dringenden <b>Handlungsbedarf am Weilburger ZOB</b> und benennt gravierende kapazitative Probleme. Dem schließt sich Frau Durek (Kreiselternbeirat LLW) an: Gerade während der Mittagsspitze des Schülerverkehrs käme es zu Situationen, in denen sich aus- und umsteigende Schüler in Gefahr begeben. Herr Plate betont, dass dieses Problem bekannt sei. Der ZOB sei für die derzeitigen Schülerverkehrsströme zu klein. Eine zeitnahe Lösung dürfe jedoch nicht erwartet werden. Die ZOB-Anlage befinde sich noch in der Förderung, so dass Umbauten grundsätzlich nicht ohne weiteres vorgenommen werden könnten. Für eine Verlegung des ZOB existierten keine passablen Ausweichflächen.</p>
3	<p><b>Angebotskonzeption</b></p>
	<p>Herr Müller stellt die <b>Leitthemen der Angebotskonzeption</b> vor. Es ist ein erweitertes Grundangebot für sämtliche Städte und Gemeinden im Kreisgebiet vorgesehen. Diese sollen künftig <b>an allen Wochentagen durch den ÖV mit mindestens einer Bus-„Hauptlinie“ angebunden</b> werden. Eines der beiden Mittelzentren des Kreises (Limburg bzw. Weilburg) sollte an allen Tagen in der Woche umsteigefrei zu erreichen sein.</p> <p>Bezüglich der <b>Bedienungsschemata</b>, wie sie im bisherigen Entwurf des <b>Anforderungsprofils</b> festgesetzt waren, waren <b>Anpassungen</b> vorzunehmen. Herr Müller führt diese auf und erläutert die dahinter stehenden ökonomischen und verkehrsplanerischen Beweggründe. Es würden die Betriebszeiten der künftigen „Hauptlinien“ für Montag bis Freitag auf 5 bis 21 Uhr, für Samstag, Sonn- und Feiertag auf 7 bis 18 Uhr festgesetzt. Auf den bisher vorgesehenen Spätverkehr bis 1 Uhr werde verzichtet. Neu definiert werde die Fahrtenfolge der „Hauptlinien“ für Montag bis Freitag auf ein annähernd stündliches Angebot im „verdichteten Ordnungsraum“ sowie annähernd zweistündlich im „ländlichen Raum“. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen sei ein Angebot von vier bis fünf Fahrtenpaaren vorgesehen. Für die Linien des Stadtverkehrs werde eine stündliche Kursfolge definiert.</p> <p>Herr Benner (VCD LLW) wertet die Anpassungen als Angebotsreduktion. Herr Müller räumt ein, es handele sich zwar um eine Reduktion gegenüber den bisher im Entwurf vorgesehenen Standards. Gegenüber dem Status-quo-Angebot seien aber auch Verbesserungen zu verzeichnen: Montags bis freitags würden Angebotslücken geschlossen, samstags der Betriebsschluss nach hinten verlegt und sonntags ein überwiegend neues Angebot geschaffen.</p>

TOP	Thema
	<p>Herr Benner fñgt an, dass ihm ein „West-Ost-Gefãlle“ im geplanten Fahrtenangebot auffiele: wãhrend im Bereich um Limburg stñndlich gefahren werden sollte, beschrãnke man sich im ùbrigen Kreisgebiet mit einem zweistñndlichen Angebot. Herr Plate stellt heraus, dass dies die reale strukturelle Situation im Kreis widerspiegele: Eine hohe Nachfrage finde sich im Bereich der Kreisstadt Limburg. In weiter østlicher Richtung auf Gebiet des ehemaligen Oberlahnkreises nehme die Nachfrage ab. Dem werde durch die vorgenommenen Korrekturen an den Bedienungsschemata Rechnung getragen. Hinzu kãme, dass ab Inkrafttreten des novellierten Hessischen øPNV-Gesetzes im Nahverkehrsplan verankerte Planungen rationale und umsetzbare Vorhaben verkòrpern mñssen.</p> <p>Herr Mñller ergãnzt die Argumentation um die Tatsache, dass sich die Schere zwischen Kostensteigerung und Erløsdeckung kontinuierlich øffne. Allein schon die Fortfinanzierung des bestehenden Verkehrs wñrde stetig teurer. Es besitze hohe Prioritãt, die vorhandene Kostensteigerungsrate zu schwãchen. Vorhaben zur Angebotsausweitung, die eine Kostensteigerung verursachen, mñssen mit Vorhaben zur Kostensenkung einhergehen.</p> <p>Herr Benner (VCD LLW) bittet um eine Erlãuterung des Terminus „<b>verdichteter Ordnungsraum</b>“, da fñr diesen eigene Bedienstungsstandards der Fahrtenfolgen benannt wñrden. Herr Plate verweist auf den „Regionalplan Mittelhessen“, an dem sich die lokale Raumordnung und Verkehrsplanung orientiere.</p> <p>Herr Froese benennt die Bereiche im Kreis Limburg-Weilburg, die als „verdichteter Ordnungsraum“ klassifiziert werden.</p> <p>Jeweils ausgehend von der Kreisstadt Limburg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Achse entlang der Bahnlinie Richtung Niedernhausen – Frankfurt, der „Taususstrecke“ (R20, R21), ùber Brechen, Selters bis Bad Camberg</li> <li>▪ die Achse in die Gemeinde Hñnfelden entlang der „HñhnerstraÙe“</li> <li>▪ die Achse entlang der Bahnlinie Richtung Westerburg, der „Oberwesterwaldbahn“ (R28), ùber Elz und Hadamar, weiter Richtung Dornburg-Frickhofen</li> </ul> <p>Herr Plate fñgt an, dass entlang dieser Achsen das hñchste Verkehrsaufkommen zu verzeichnen sei.</p> <p>Frau Durek (Kreiselternbeirat LLW) bemãngelt das aus ihrer Sicht frñhe <b>Betriebsende</b> um 18 Uhr. Herr Mñller erwidert, dass das Betriebsende montags bis freitags doch auf 21 Uhr terminiert sei, die Grenze um 18 Uhr nur fñr das Wochenende gelte. Beides stelle gegenùber dem derzeitigen Angebot im Kreisgebiet eine Ausweitung dar. Frau Durek hãlt die Betriebsschlusszeiten gerade fñr Schñler, die den øV wãhrend der Freizeit nutzen wollen, als dennoch zu frñh.</p> <p>Im <b>østlichen Kreisgebiet</b> ist eine Angebotsumstellung von derzeit unrythmisierten Einzelfahrten des Regelverkehrs auf Linienteilabschnitten in ein <b>bedarfsorientiertes Anruf-Sammel-Taxi-System</b> zu prñfen. In Frage kommen die Linien LM-51, LM-52, LM-55, LM-56, LM-57 und LM-66 entlang des Korridors zwischen Weilburg und Weilmñnster.</p> <p>Herr Behrens (VHT) erkundigt sich, ob das „Korridor-AST“ einen Flãchen-AST entspreche. Herr Mñller bejaht dies. Fñr den Bereich um die Gemeinde Weinbach sei diese Bedienungsform zu prñfen.</p> <p>Fñr den Fahrgast biete sie die Verbesserung, dass – nach vorheriger Anmeldung – das Fahrziel im Korridorbereich frei und linienverlaufsunabhãngig wãhlbar werde. Herr Behrens fragt, ob sogar ein Service „bis vor die Haustñr“ geplant sei. Herr Mñller lãsst dies offen. Die Bedienung bis vor die Haustñr werde aufgrund von Sicherheitsbedenken auch kritisch gesehen:</p>

TOP	Thema
	<p>Manche Fahrgäste empfänden es als unangenehm, wenn durch das Fahren bis vor die Haustür ihre Wohnadresse den übrigen Fahrgästen im Wagen bekannt werde. Derzeit sei nur eine Bedienung der vorhandenen Haltestellenpositionen vorgesehen.</p> <p>Herr Stanke (Stadt Limburg) erkundigt sich nach dem Fahrzeugeinsatz im AST-Verkehr. Herr Müller benennt ein Spektrum vom PKW bis Kleinbus. Herr Stanke meldet Bedenken, wie mit möglichen größeren Fahrgastgruppen umzugehen sei. Herr Müller verweist darauf, dass der Fahrtwunsch zuvor angemeldet werden müsse und somit das Unternehmen über größere Fahrgastgruppen informiert sei. Herr Plate ergänzt, dass im bedarfsgesteuerten Verkehr tätige Verkehrsunternehmen über genügend Flexibilität in der Fahrzeugdisposition verfügen müssen.</p> <p>Herr Froese (IGDB) stellt die Angebotskonzeption linienweise vor.</p> <p>Frau Natz (Gde. Hünfelden) thematisiert eine aus Sicht der Gemeinde Hünfelden fehlende Führung der <b>LM-33</b> an die Bahnlinie R20/R21. Bisher müsse stets der Umweg über Limburg in Kauf genommen werden, um die Züge in Richtung Niedernhausen / Frankfurt zu erreichen. Herr Rinnert verweist auf die existierenden Fahrten der LM-33 an den Bahnhof Niederbrechen. Zuvor sei der Bahnhof Niederselters angedient worden. Frau Natz schlägt eine Querverbindung der LM-33 nach Bad Camberg vor. Herr Plate führt aus, dass die derzeitige Andienung des Bahnhofs in Niederbrechen baustellenbedingt sei. Eine Führung wieder nach Niederselters lasse sich diskutieren. Eine Anbindung Bad Cambergs sei aufgrund des Straßennetzes schwierig und finanziell nicht darstellbar.</p> <p>Frau Natz verweist auf die Anbindung der Taunusschule in Bad Camberg. Herr Veyhelmann (KT LLW) gibt zu bedenken, dass zwar seitens der Elternschaft aus dem Bereich Hünfelden oft ein Wunsch nach Beschulung ihrer Kinder an der Taunusschule genannt werde, jedoch für den Schulweg dorthin kein Anspruch auf Erstattung der Fahrkosten durch den Kreis bestehe. Daher gehe er davon aus, dass die reale Nachfrage sehr gering ausfallen werde. Herr Rinnert merkt an, dass auf den jetzigen Regelfahrten an den Bahnhof Niederbrechen eine sehr geringe Nachfrage zu verzeichnen ist.</p> <p>Bgm. Erk (Stadt Bad Camberg) regt an, mit der LM-33 eine Verbindung zur benachbarten Gemeinde Hünstetten im Rheingau-Taunus-Kreis herzustellen. Herr Plate misst dem jedoch wenig Nachfragepotenzial bei.</p> <p>Frau Natz fragt nach der Möglichkeit eines Anruf-Sammel-Taxi-Systems für Hünfelden. Herr Plate bittet zu beachten, dass Hünfelden mit der LM-33 im Status quo bereits über ein hochwertiges ÖV-Angebot verfüge.</p> <p>Herr Medenbach (VU Medenbach Traffic) hinterfragt die starke Ausrichtung der Linie <b>LM-66</b> auf den Schülerverkehr und wertet demzufolge die Einführung eines AST-Systems skeptisch.</p> <p>Er wähnt zudem eine Benachteiligung Kubachs gegenüber den Stadtteilen, die der „City Bus Weilburg“, Linien LM-61 und LM-62, bedient. Als kritisch wertet er, wenn Kubach als einwohnerreichster Weilburger Stadtteil künftig über kein Fahrtenangebot im Regelverkehr mehr verfüge. Sollte die Umwandlung der Regelfahrten auf der LM-66 in AST-Verkehre umgesetzt werden, plädiert er dafür, Kubach künftig in die Stadtbuslinie LM-61 einzubinden. Herr Plate fügt an, dass Kubach nicht nur durch die LM-66, sondern durch weitere Linien des Ostkreisnetzes bedient werde. Außerdem handele es sich um eine Prüfung, ob diese Linie für die Einführung einer AST-Bedienung geeignet sei.</p>



TOP	Thema
	<p>Herr Behrens (VHT) begrüßt, dass das gute Verkehrsangebot der Linie <b>289</b> in Verbindung mit der <b>245</b>, dem saisonal verkehrenden „Weitalbus“, so fortgeschrieben werden soll. Er berichtet von Signalen aus Richtung des RMV, neben der bisherigen Fokussierung auf Radfahrer als Nutzer dieser die Kreisgrenze zum Hochtaunuskreis überquerenden Linien durchs Weital verstärkt auch Wanderer zu adressieren. Herr Behrens regt an, vorhandene gute und noch ausbaufähige Synergieeffekte mit Linien im Hochtaunuskreis, hier speziell der Linie 50, durch ein operational aufeinander abgestimmtes und wirksam kommuniziertes Angebot zu nutzen. Durch die Verbesserung der Umsteigebeziehungen mit der Taunusbahn (R15) in Grävenwiesbach sowie der Schließung von Taktlücken lasse sich das Angebot noch weiter optimieren.</p>
<b>4</b>	<p><b>Weitere Anregungen und Wünsche aus dem Teilnehmerkreis</b></p>
	<p>Herr Junghans (VRM) vermisst in der Vorstellung der linienweisen Angebotskonzeption die Busverkehre aus dem Rhein-Lahn-Kreis, die Limburg andienen. Herr Plate bietet an, die Linien aus dem Bereich Diez nach Limburg nachrichtlich aufzunehmen. Er bittet zugleich darum, entsprechende Planungen seitens des VRM und des Rhein-Lahn-Kreises der VLDW oder der IGDB mitzuteilen.</p> <p>Herr Veyhelmann erkundigt sich nach der Anbindung der Schule in Elz an den Linienverkehr. Herr Rinnert und Herr Froese erläutern, dass es sich bei der Haltestelle „Elz Schule“ um eine auf dem Linienweg des Regelverkehrs handelt, die nicht rein von Fahrten des Schülerverkehrs bedient werden. Deswegen wurde sie auf den Folien zur linienweisen Angebotskonzeption nicht speziell herausgestellt. Sollten sich im Rahmen der schulorganisatorischen Neustrukturierungen geänderte Zeiten oder Schülerströme ergeben, werden diese in der Angebotsplanung Berücksichtigung finden.</p> <p>Herr Benner (VCD) thematisiert die Bedienung der Limburger Stadtteile und fragt nach den konkreten Konditionen. Herr Stanke (Stadt Limburg) erläutert das praktizierte Modell des „Integrierten Stadtverkehrs“ für die Kreisstadt. Der Stadtlinienverkehr mit den Linien LM-1 bis LM-6 bedient die Kernstadt. Die Bedienung der außerhalb gelegenen Stadtteile werde durch Verstärkerfahrten auf den ein- und ausbrechenden Linien gewährleistet, die das Stadtgebiet verlassen und Limburg mit den Orten im Kreisgebiet verbinden.</p> <p>Als Ziel ist gesetzt, jeden Stadtteil mindestens stündlich mit dem Limburger ZOB zu verknüpfen. Finanziert werden die Zubestellungen von der Stadt Limburg.</p> <p>Herr Benner wirft die Idee eines „Kerkerbachtalbusses“ auf, der von Runkel durch das Kerkerbachtal nach Waldernbach oder sogar bis nach Rennerod führen könne. Pate stehen solle die Linie 245, der „Weitalbus“. Herr Stanke fragt an, ob ein Linien sponsoring in Betracht käme. Herr Plate wertet diese Idee als eine positiv aufzunehmende Anregung, misst ihrer Umsetzung jedoch nur geringe Chancen bei. Er gibt zu bedenken, dass der „Weitalbus“ in der aktuellen Lage finanzieller Konsolidierung höchstwahrscheinlich keine Realisierungschancen mehr hätte.</p> <p>Beim „Weitalbus“ werde die Finanzierung durch eine Kostendrittung (RMV / Kreis Limburg-Weilburg / Hochtaunuskreis) sichergestellt. Dies wäre bei einer Buslinie, die aus dem Kreis Limburg-Weilburg in den rheinland-pfälzischen Westerkreis führt, der bisher keinem Verkehrsverbund angehört, so nicht umzusetzen.</p>

TOP	Thema
5	<b>Weitere Terminplanung</b>
	<p>Herr Müller benennt als weitere Schritte die Fertigstellung des schriftlichen Berichts. Danach soll die Entwurfsfassung des Nahverkehrsplans in die Anhörungsphase gehen. Die Beschlussfassung durch den Kreistag ist für Ende 2012, Anfang 2013 vorgesehen.</p> <p>Herr Plate beendet die Sitzung des Koordinierungskreises und dankt den Teilnehmern für die Diskussion.</p>

f. d. R.

Dreieich, 15.08.2012 / 07.09.2012

Johannes Froese  
IGDB GmbH

## **Anlagen**

→ **Anlage 1**  
Teilnehmerliste

→ **Anlage 2**  
Präsentationsfolien:  
„Nahverkehrsplan Kreis Limburg-Weilburg, Fortschreibung 2012 ff.:  
Sitzung des Koordinierungskreises 15.08.2012“

## Stellungnahmen und Empfehlungen aus dem Koordinierungskreis

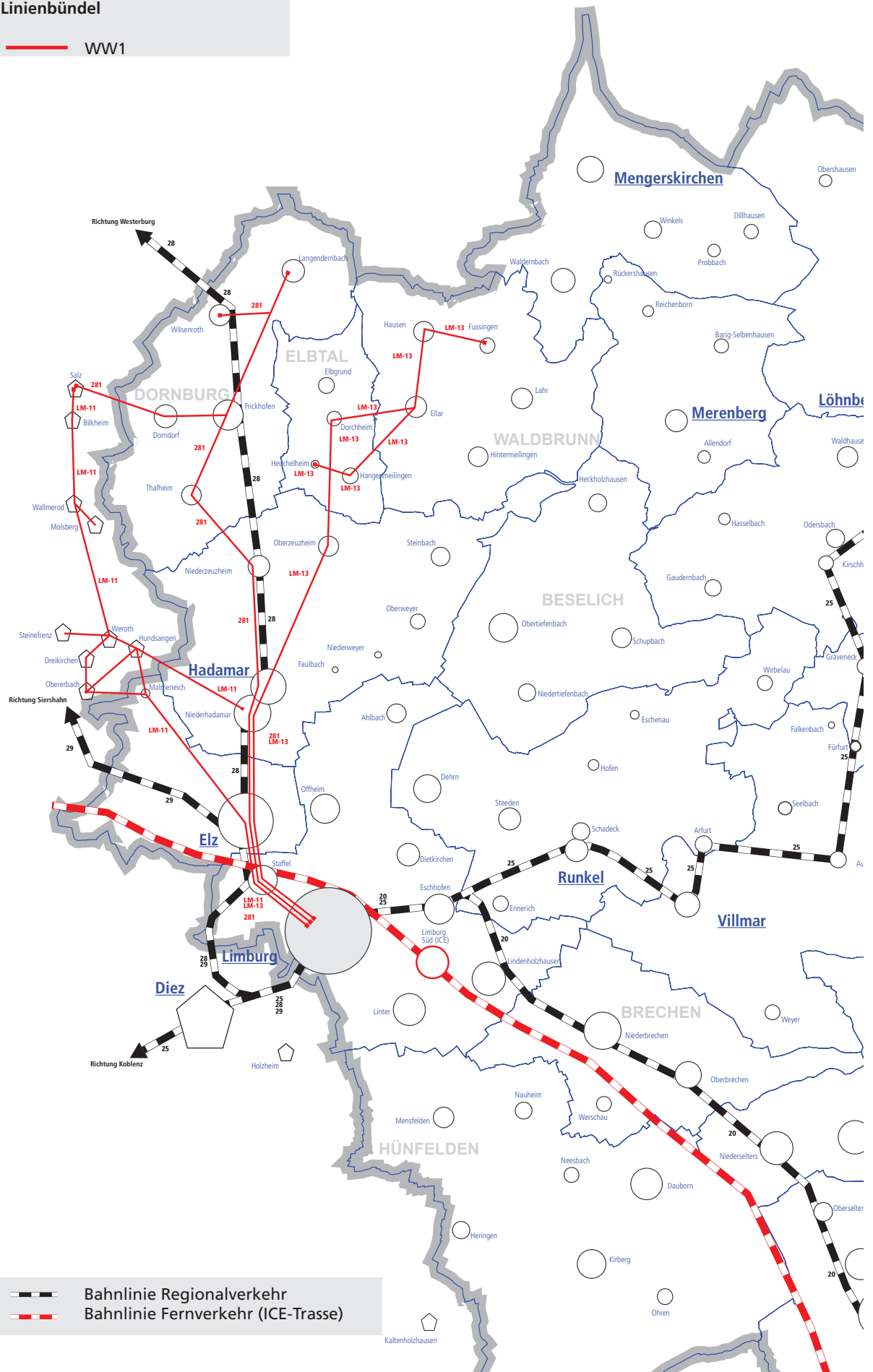
Stellungnahme	Empfehlung IGDB
<p><b>Gemeinde Weinbach</b> 04.04.2012</p> <p>Für die Gemeinde Weinbach haben wir eine sehr konkrete Anregung, die wir in die Überlegungen mit einbringen möchten: Ende des Jahres 2011 hat in unserem Gewerbegebiet in Weinbach, Auf dem alten Berg, ein Lebensmittelmarkt eröffnet. Wir hätten gerne eine zusätzliche Haltestelle zur Anbindung des Marktes an den öffentlichen Personennahverkehr eingerichtet. Die in Weinbach verkehrenden Linien fahren überwiegend auch die Grundschule an und könnten die Schleife an den Lebensmittelmarkt mit anfahren. Für Weinbach wäre es aufgrund der Topographie wichtig eine Möglichkeit zur Erreichung des Marktes mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzubieten. Für eine Prüfung, Rückmeldung und möglichst eine Berücksichtigung wären wir dankbar.</p>	<p>Anregung wird bei der Konzipierung einer bedarfsgesteuerten Bedienungsform im Bereich Weinbach – „Korridor-AST Ostkreis“ berücksichtigt.</p>
<p><b>Gemeinde Dornburg</b> 09.07.2012</p> <p>Wir beantragen im Rahmen der Fortschreibung eine dichtere Vertaktung der Linienverkehre, die Langendernbach einbinden. Als Ziel für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll aufgenommen werden, dass die Dornburger Ortsteile als ländliche Bereiche in den typischen Hauptbedarfszeiten, also zwischen 08:00 Uhr und 17:00 Uhr dichter vertaktet in den Relationen Richtung Limburg, primär über Hadamar, bzgl. Langendernbach auch direkt, werden. Dabei kommt vormittags den Fahrten Richtung Limburg und nachmittags den Rückfahrten höheres Gewicht zu. Wir bitten um Prüfung unseres Anliegens im Rahmen der Fortschreibung des NVP LLM.</p>	<p>Anregung betrifft die regionale Buslinie 281. Gemäß Angebotskonzeption des NVP-Entwurfs soll diese Linie zu einer Hauptlinie (Netzebene 2 gem. Anforderungsprofil) aufgewertet und somit ihr Verkehrsangebot hinsichtlich Kursfolge und Betriebszeiten ausgeweitet werden. Die Entscheidungshoheit obliegt jedoch dem RMV als Besteller.</p>

Stellungnahme	Empfehlung IGDB
<p><b>Stadt Runkel</b> 15.08.2012</p> <p>Es wird angeregt, das Neubaugebiet „Kappesborder Berg“ an den ÖPNV anzubinden.</p>	<p>Anregung betrifft die lokale Buslinie LM-41. Eine Verlängerung dieser Linie vom derzeitigen Linienendpunkt „Runkel Bahnhof“ bis in das genannte Neubaugebiet ist möglich. Zudem ist eine Änderung des Linienwegs im Ortsteil Schadeck vorgesehen. Die somit zu erwartende Fahrzeiterparnis würde sich für die Verlängerung der Linie nutzen lassen. Gemäß Angebotskonzeption des NVP-Entwurfs soll die LM-41 zudem zur Hauptlinie aufgewertet werden.</p>

# Linienbündel LLW Westerwald 1 (WW1)

Linienbündel

— WW1

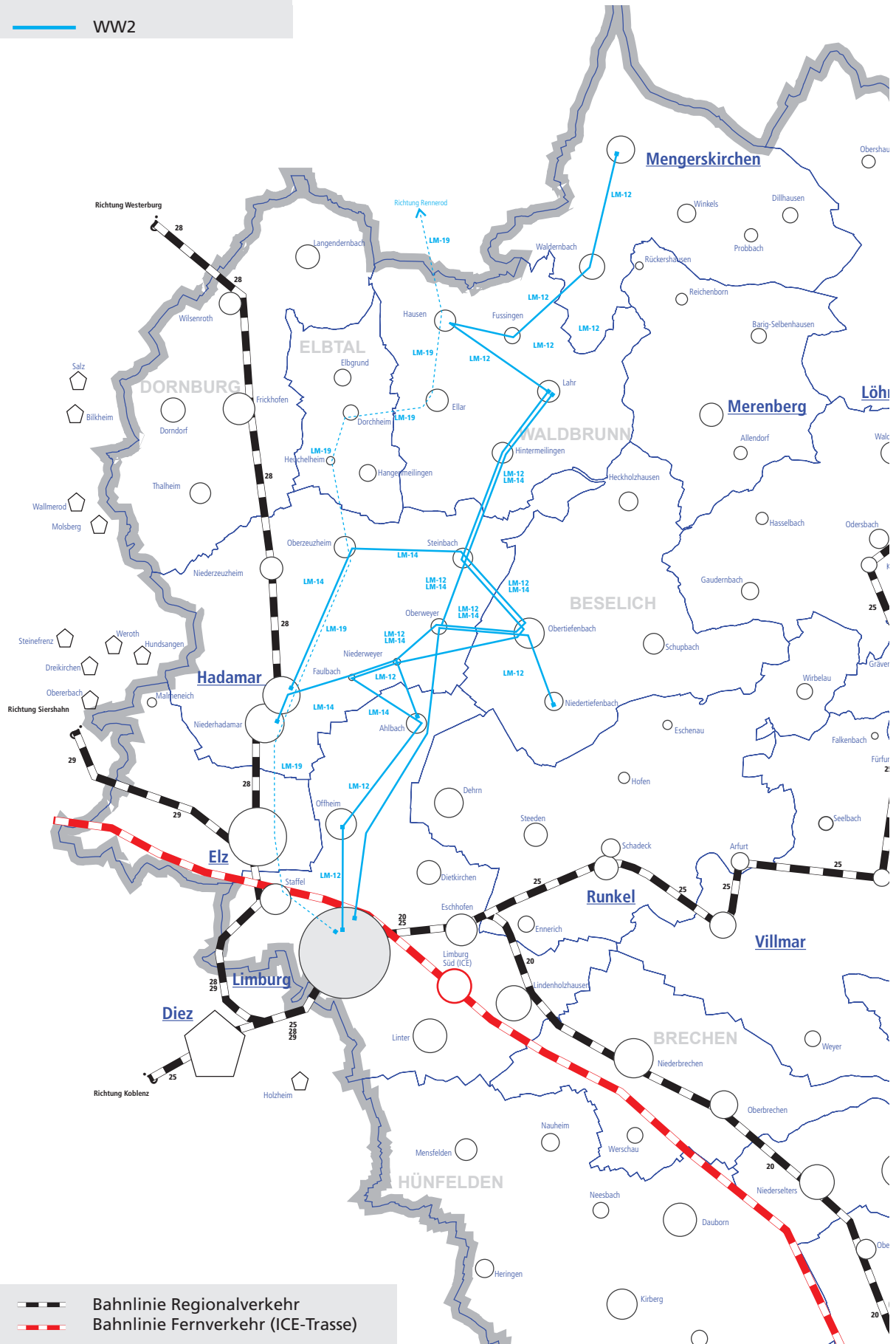


— Bahnlinie Regionalverkehr  
— Bahnlinie Fernverkehr (ICE-Trasse)

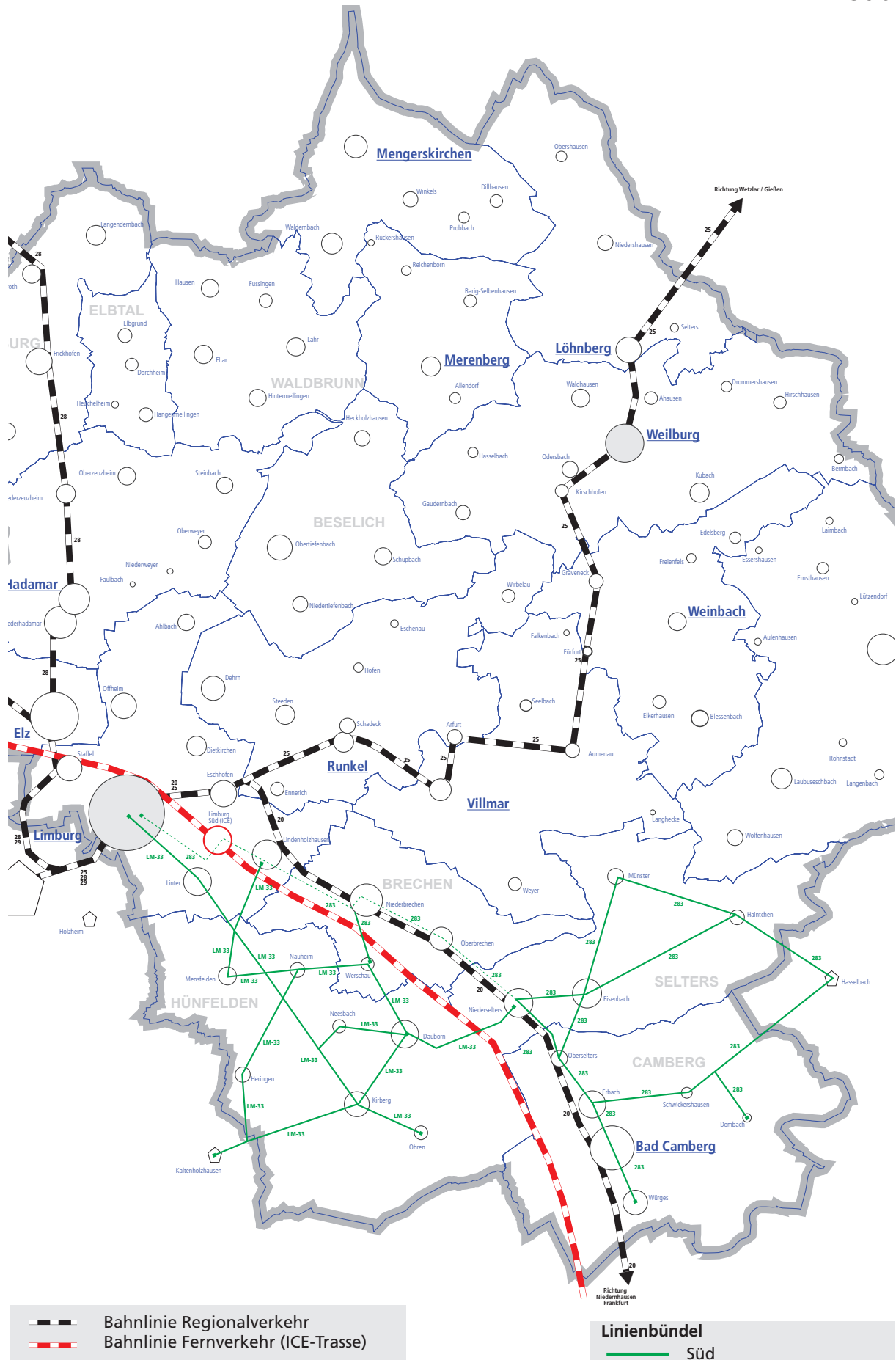
# Linienbündel LLW Westerwald 2 (WW2)

## Linienbündel

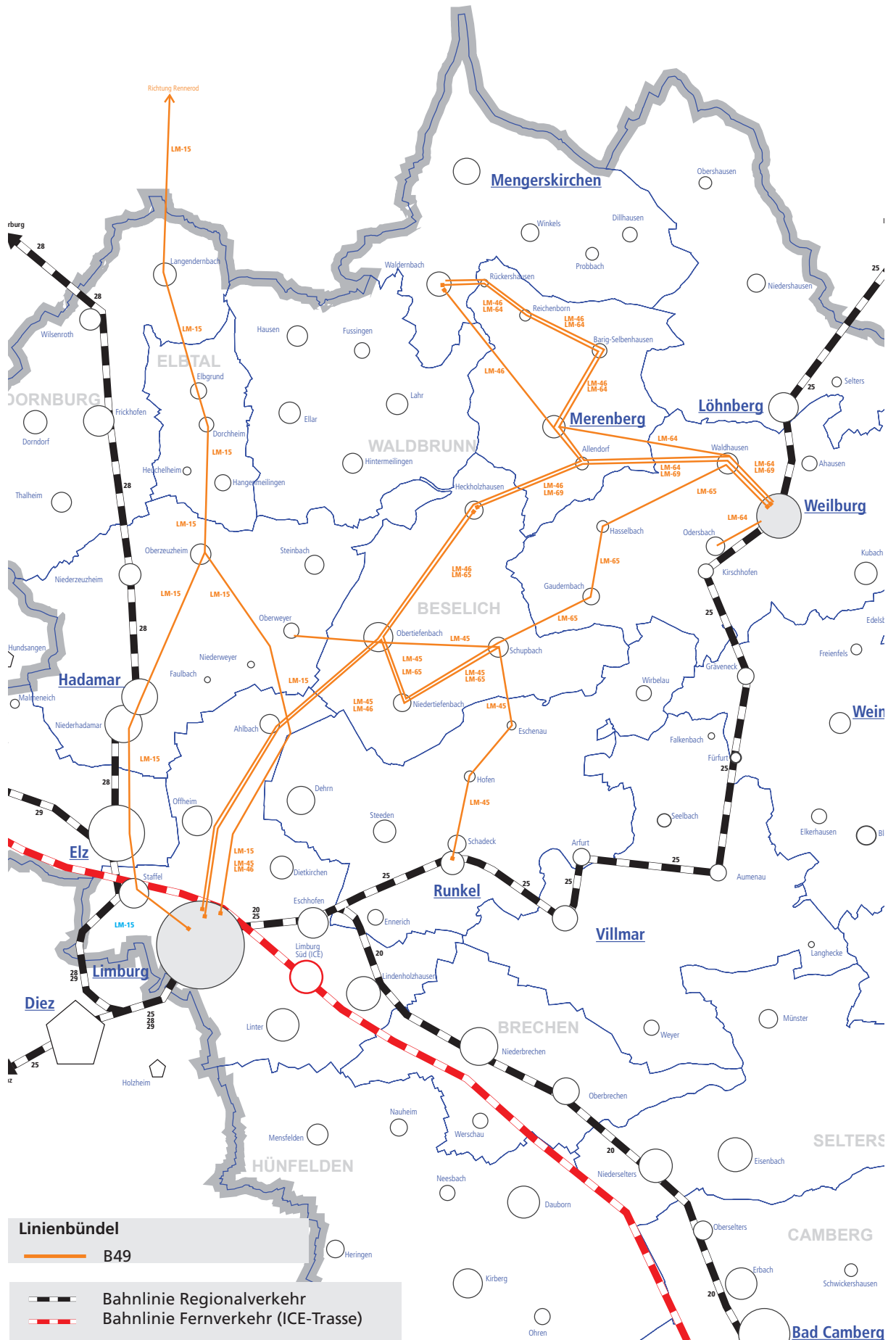
— WW2



# Linienbündel LLW Süd

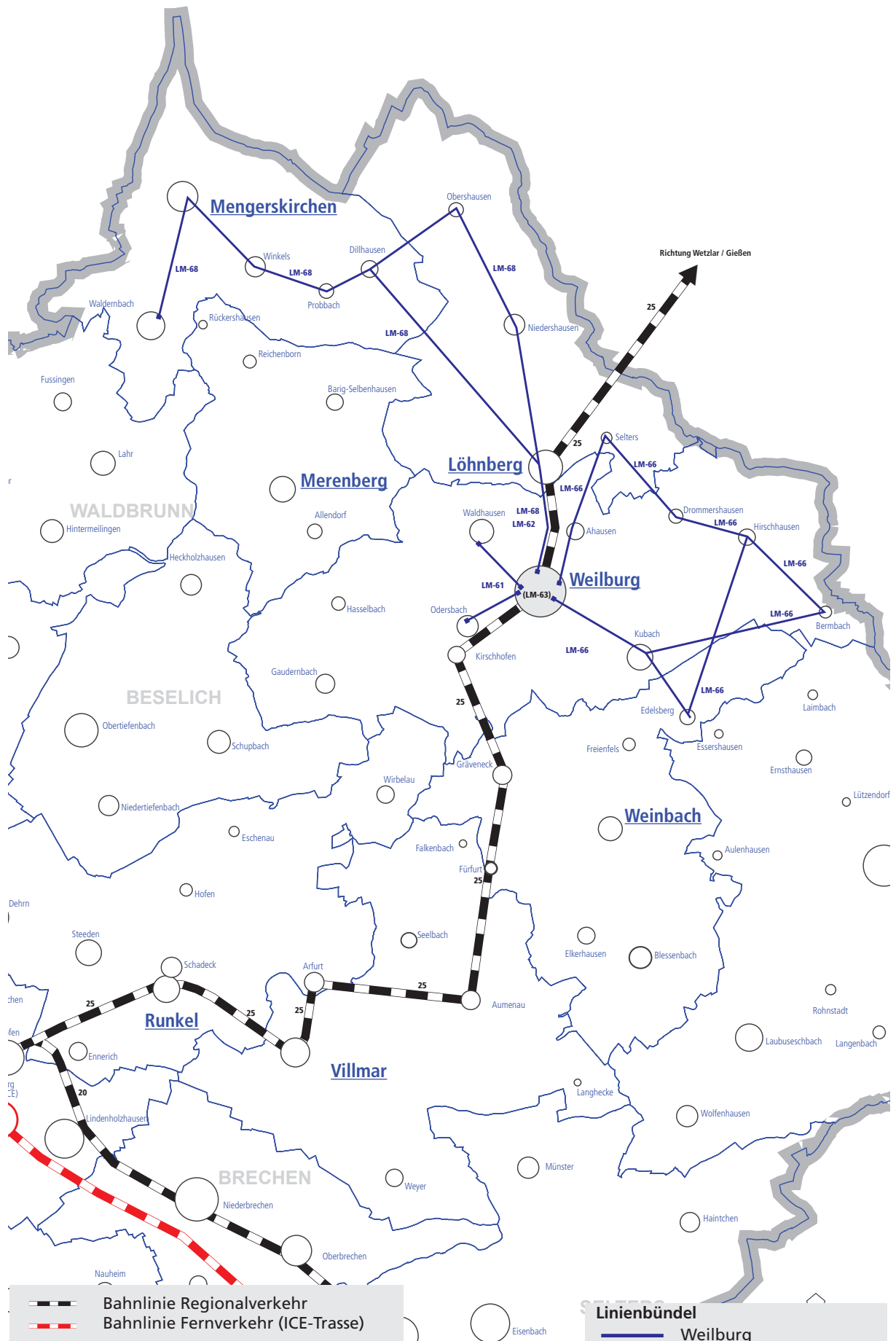


# Linienbündel LLW B49

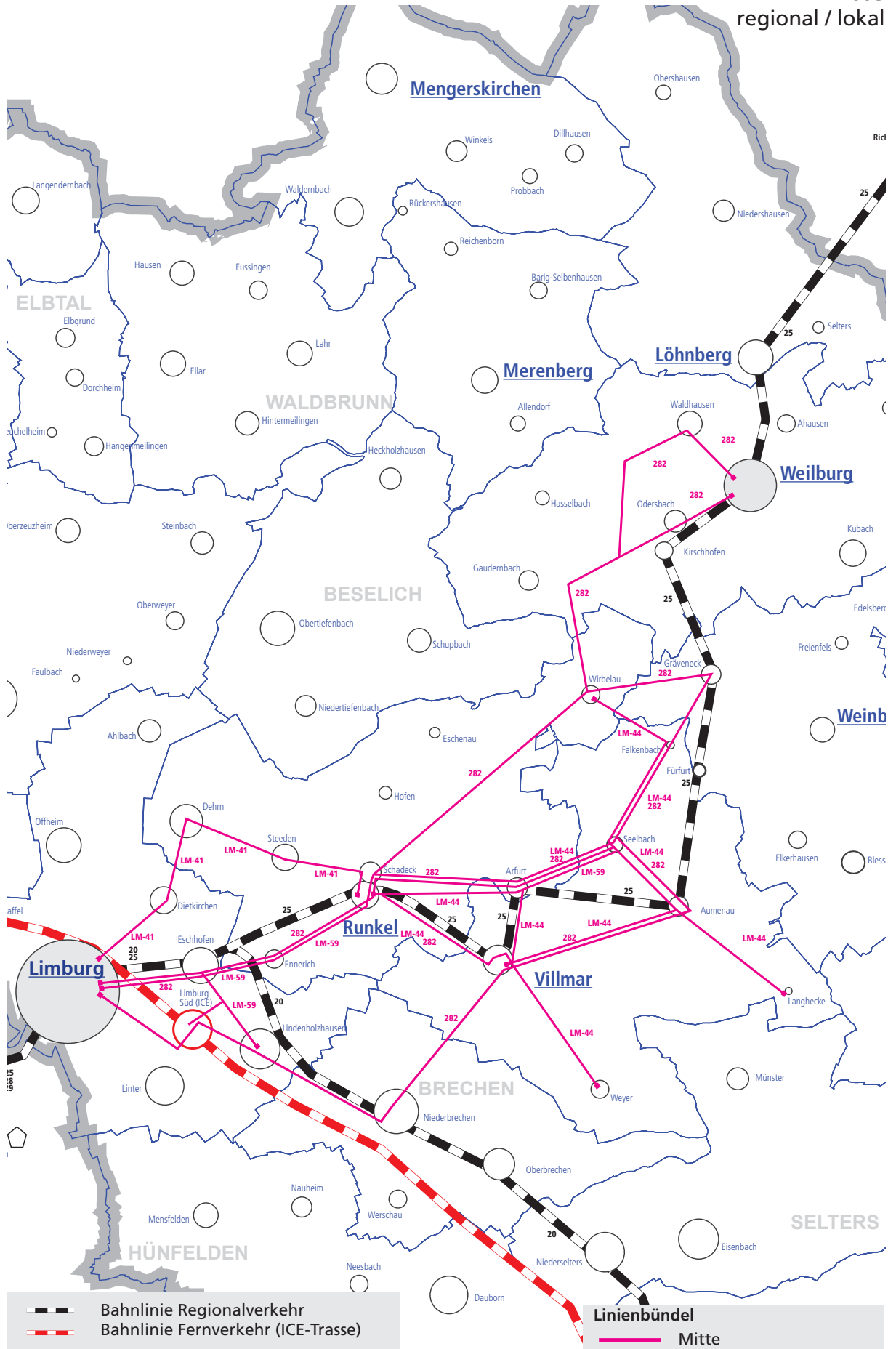




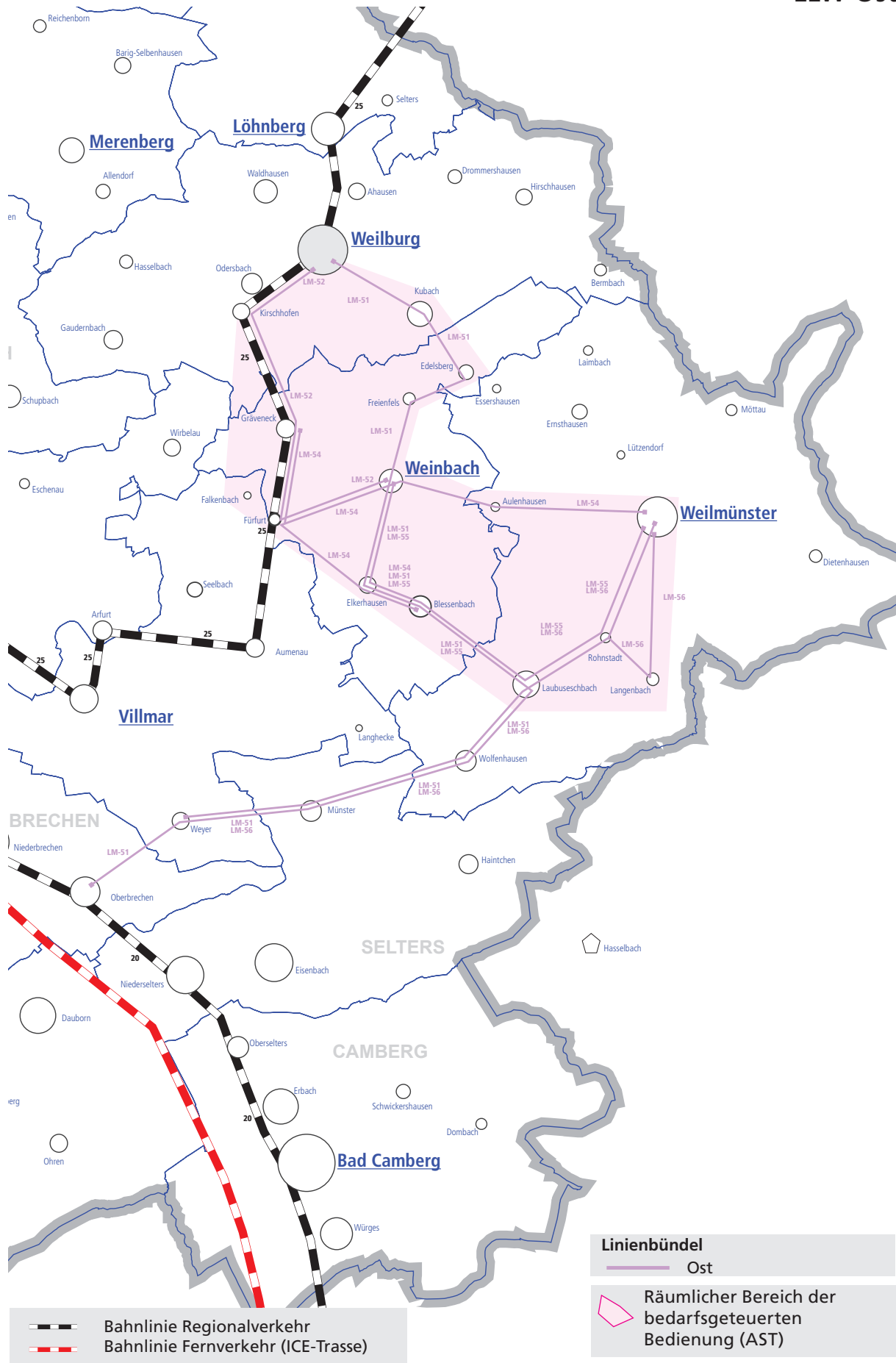
# Linienbündel LLW Weilburg



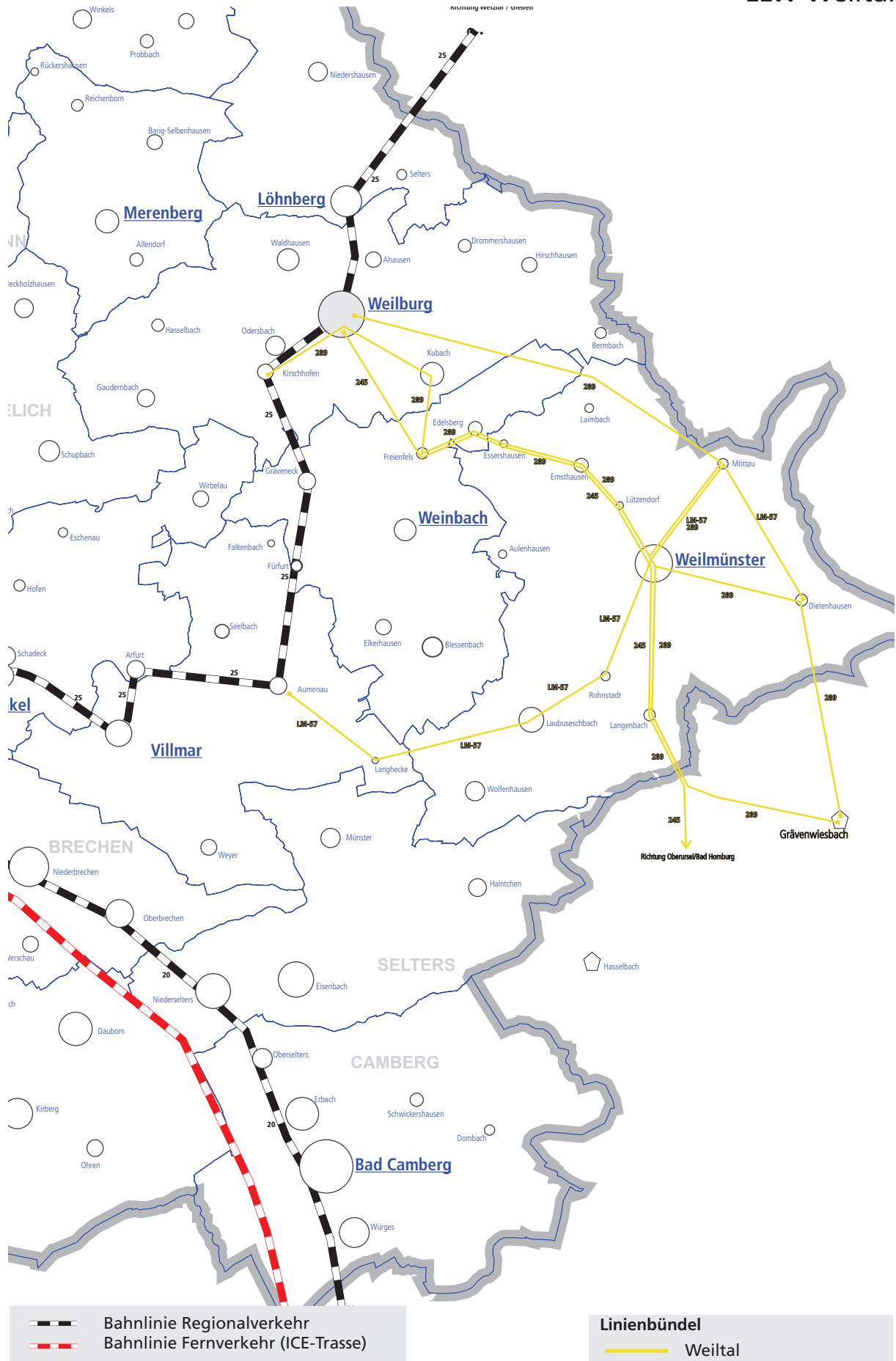
# Linienbündel LLW Mitte regional / lokal



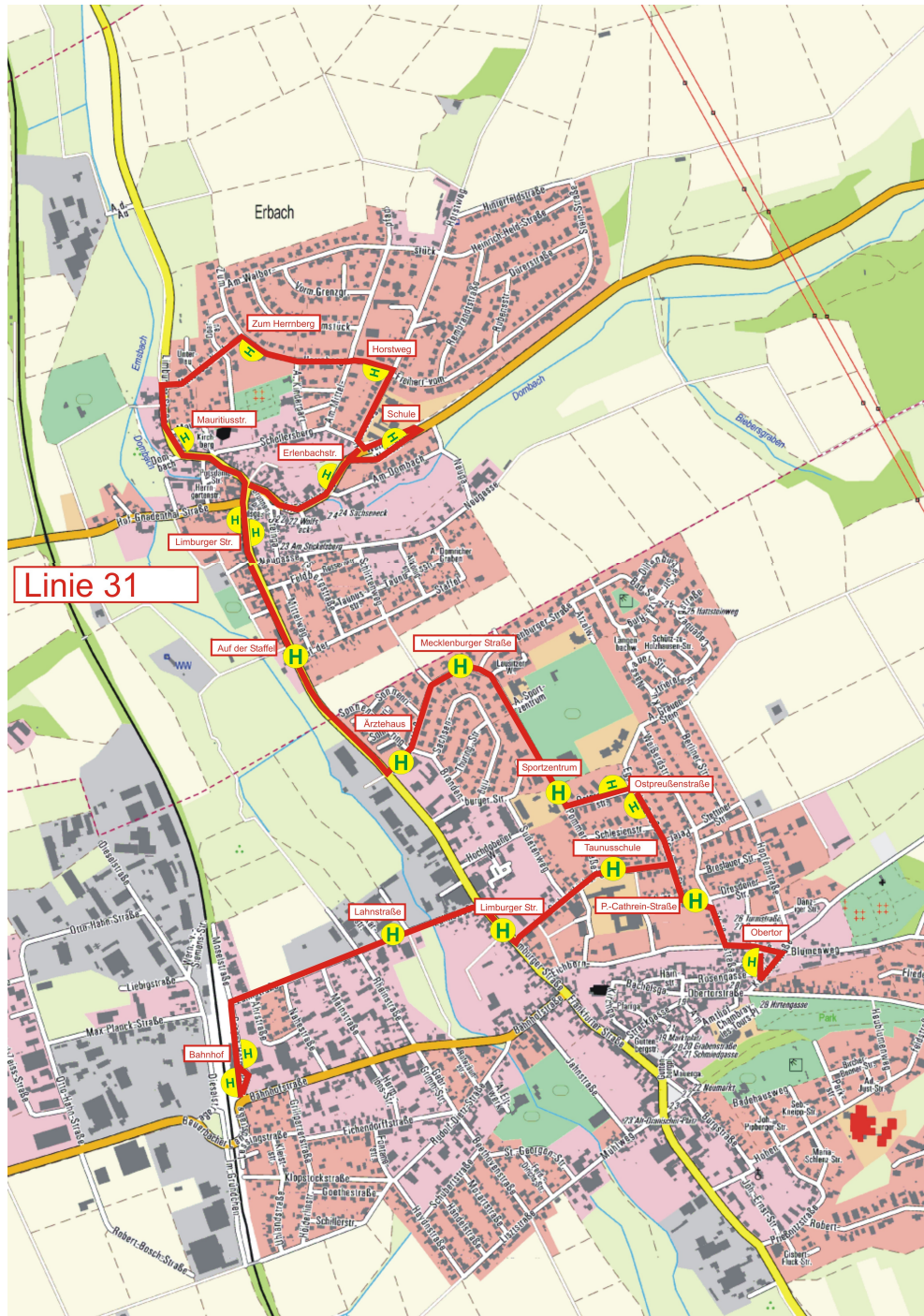
# Linienbündel LLW Ost



# Linienbündel LLW Weital



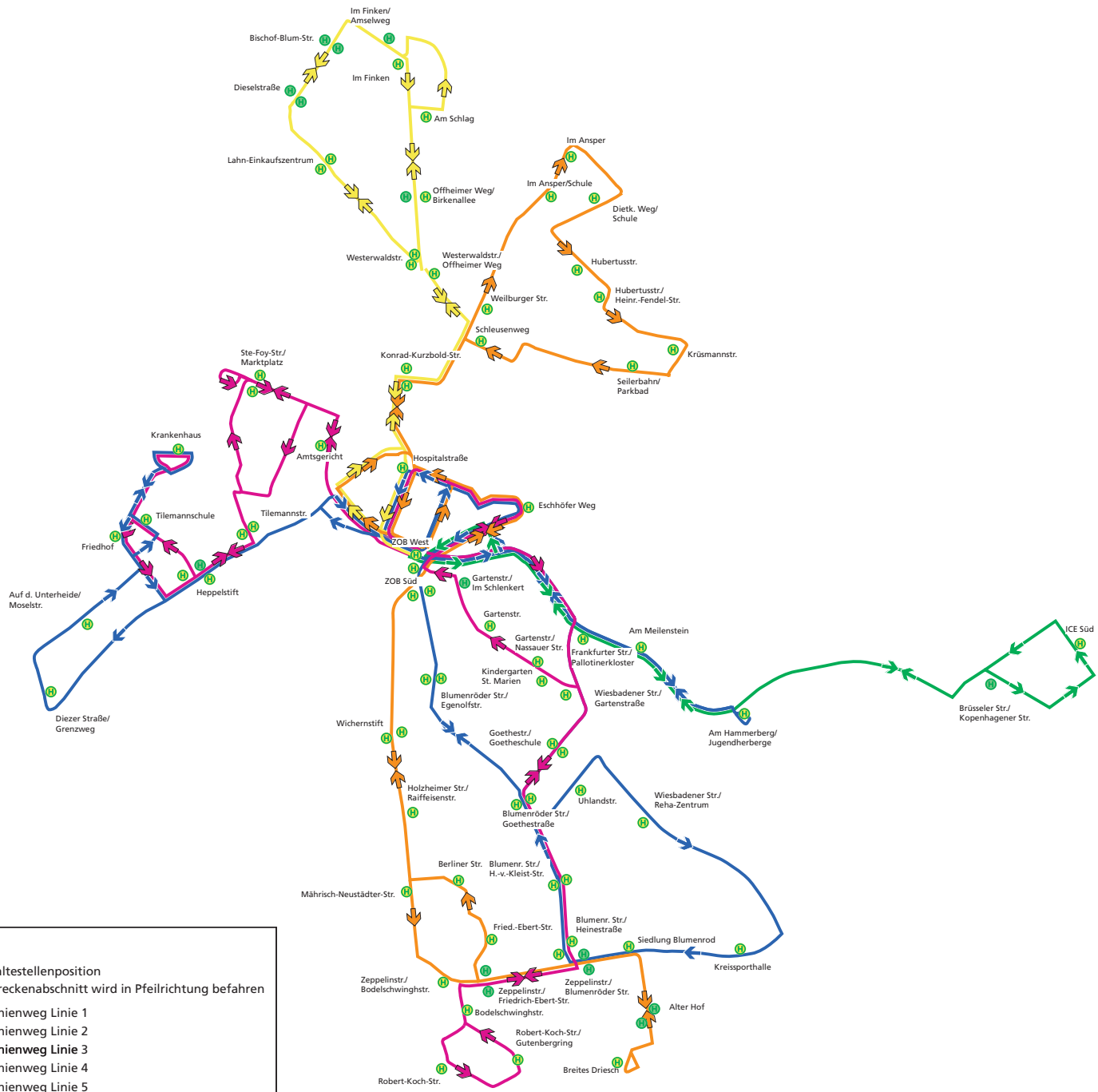
# Linienbündel Stadtbus Camberg



# Linienbündel Stadtbus Camberg



# Linienbündel Stadt Limburg



**Legende**

- Haltestellenposition
- Streckenabschnitt wird in Pfeilrichtung befahren
- Linienweg Linie 1
- Linienweg Linie 2
- Linienweg Linie 3
- Linienweg Linie 4
- Linienweg Linie 5

200 m 200 m 200 m 200 m 200 m