

Einführung eines Stadtbusses in Kitzingen; hier: Beauftragung eines Gutachters zur Konzipierung von zwei Stadtbuslinien im Stadtgebiet Kitzingen

Stadtratssitzung Kitzingen am 25.06.2026

Johannes Wolf, Nahverkehrsbeauftragter des
Landkreises Kitzingen

Agenda

1. ÖPNV-Aufgaben der Stadt und des Landkreises
2. Ausgangslage in der Stadt Kitzingen: Bestehende Linien des Landkreises und Anrufsammeltaxi der Stadt Kitzingen
3. Der Stadtbus als mögliche Alternative zum Anrufsammeltaxi
4. Ausblick

1. ÖPNV-Aufgaben der Stadt und des Landkreises

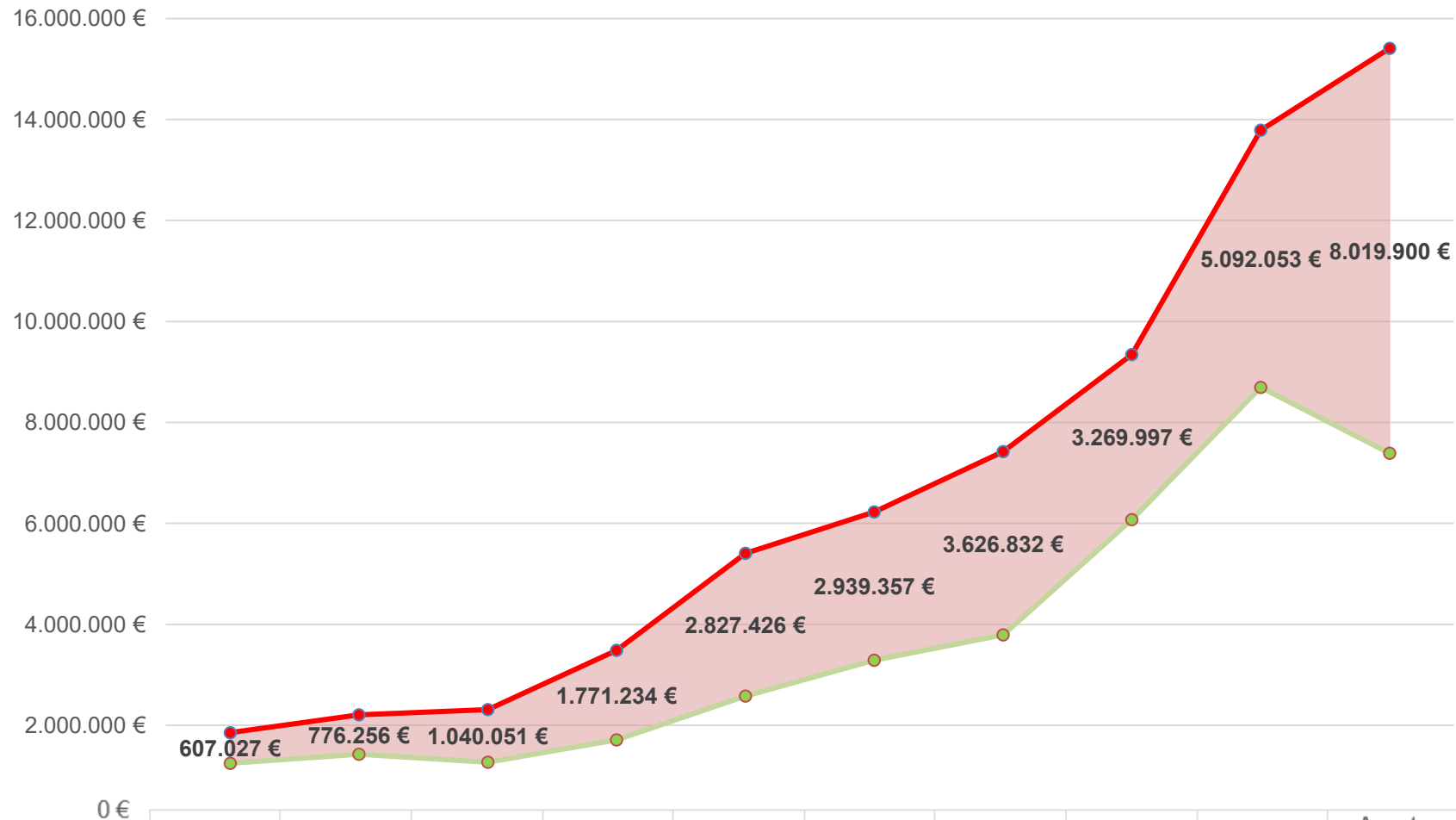
ÖPNV-Aufgaben des Landkreises

In Bayern ist der Landkreis grundsätzlich der wichtigste Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), vor allem für den Regionalbusverkehr. Grundlage ist das Bayerische ÖPNV-Gesetz (BayÖPNVG).

Zu den typischen Aufgaben eines Landkreises gehören insbesondere:

- Planung des öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis
- Erstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans und Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung aufgrund des Nahverkehrsplans
- Organisation und Finanzierung von Regionalbuslinien
- Ausschreibung und Vergabe von Verkehrsleistungen an Verkehrsunternehmen
- Abstimmung von Bus- und Bahnverbindungen
- Festlegung von Linien, Takten und Bedienstandards
- Mitwirkung in Verkehrsverbünden (NVM und VGN)
- Fahrgastinformation und Mobilitätskonzepte
- Schülerverkehr bzw. Abstimmung mit der Schülerbeförderung
- Beantragung und Weiterleitung von Fördermitteln
- Finanzierung von Defiziten im ÖPNV

Entwicklung der Einnahmen und der Ausgaben des Landkreises für den ÖPNV



	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Ansatz 2026
● Ausgaben ÖPNV	1.856.207 €	2.206.922 €	2.311.709 €	3.484.822 €	5.405.401 €	6.226.247 €	7.420.711 €	9.343.629 €	13.786.893 €	15.411.000 €
● Einnahmen ÖPNV	1.249.180 €	1.430.665 €	1.271.658 €	1.713.588 €	2.577.975 €	3.286.890 €	3.793.879 €	6.073.631 €	8.694.840 €	7.391.100 €

ÖPNV-Aufgaben der Stadt

Typische Aufgaben einer großen Kreisstadt im ÖPNV sind insbesondere:

- Mitwirkung bei Nahverkehrsplänen des Landkreises
- Einrichtung und Unterhaltung von Bushaltestellen, Wartehäuschen und teilweise Busbahnhöfen; Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
- Abstimmung von Fahrplänen mit regionalen Linien
- Fahrgastinformation und Marketing
- Planung, Organisation und Finanzierung des Stadtbusverkehrs **innerhalb** des Stadtgebiets

In Bayern gilt folgende Aufgabenverteilung:

- Der Landkreis ist Aufgabenträger für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr.
- Große Kreisstädte können jedoch für den Ortsverkehr eigenständig tätig werden. Gerade bei Stadtbusverkehren übernehmen große Kreisstädte:
 - Linienplanung
 - Finanzierung
 - Fördermittelanträge

ÖPNV-Aufgaben der Stadt und des Landkreises

Anfrage bei der Regierung von Unterfranken zur Zuständigkeit (Okt. 2025)

„Die Grundsätze der Nahverkehrsplanung sind im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (BayÖPNVG) landesgesetzlich verankert. Die Planung, die Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (aÖPNV) ist gemäß Art. 8 Abs. 1 Satz 1 BayÖPNVG freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte (Aufgabenträger) im eigenen Wirkungskreis. Die Aufgabenträger sind zugleich zuständige Behörde im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 auf dem Gebiet des aÖPNV. Der Landkreis Kitzingen hat für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie zur selbstverpflichtenden Zielsetzung in Hinblick auf die Planung, die Verbesserung sowie den Anforderungen an den aÖPNV einen rechtskräftigen Nahverkehrsplan gemäß Art. 12 Nr. 1 und Art. 13 BayÖPNVG sowie § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erarbeitet und beschlossen.

Das BayÖPNVG stellt im Rahmen der hierin definierten Zielsetzungen und Anforderungen an die **Nahverkehrsplanung** insbesondere eine **angemessene Erschließung** voraus, welche auf die Bedürfnisse der Bevölkerung sowie die Erfordernisse des örtlichen und überörtlichen Verkehrs ausgerichtet ist. Dies schließt eine grundsätzlich nachfragorientierte Taktung auch in ländlichen Stadtbereichen mit ein (siehe auch Art. 5 Abs. 1 und 2 BayÖPNVG). Hierfür hat der Landkreis Kitzingen einvernehmlich mit der Stadt Kitzingen einen auf das Stadtgebiet beschränkten Anrufsammeltaxiverkehr etabliert, welcher die Verkehrsbedienung im Sinne der Vorgaben des Nahverkehrsplans sicherstellt. **Weitere erforderliche Verkehre, insbesondere sich auf das Stadtgebiet beschränkende Linienverkehre, sind im Nahverkehrsplan des Landkreises nicht vorgesehen.** Einen Anspruch auf Einführung eines Linienverkehrs innerhalb des Stadtgebietes kann die Stadt Kitzingen somit nicht ableiten, wenngleich die Möglichkeit einer Einführung im vorliegenden Nahverkehrsplan grundsätzlich nicht ausgeschlossen wird.“

ÖPNV-Aufgaben der Stadt und des Landkreises

Anfrage bei der Regierung von Unterfranken zur Zuständigkeit (Okt. 2025)

„Der Stadt Kitzingen ist es somit freigestellt, ein eigenständiges Linienbedienungssystem vorbehaltlich der Voraussetzungen **zu planen**, welches

- a) zu keiner unzulässigen Parallelbedienung zum bereits bestehenden aÖPNV führt,
- b) nicht den übrigen Vorgaben des Nahverkehrsplans des Landkreises Kitzingen zuwiderläuft,
- c) durch die Stadt Kitzingen selbst finanziert wird (dies schließt die Planungs-, Beratungs- und Durchführungskosten mit ein) und somit einen eigenwirtschaftlichen Charakter aufweist,
- d) in jedem Falle in das Verbundsystem des Nahverkehrsverbundes Mainfranken (NVM) eingebunden sein muss (insb. in Hinblick auf die tariflichen Modalitäten).

Im Falle einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für einen etwaigen Stadtbusverkehr trete die Stadt Kitzingen insofern als Unternehmer im Sinne dieses Gesetzes auf (§ 2 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 3 PBefG) und ist folglich zur Einhaltung der personenbeförderungsrechtlichen Vorgaben, die sich aus der Konzessionierung ergeben, verpflichtet. Dies schließt unter anderem die Aufrechterhaltung des Verkehrs im Sinne der Betriebspflicht (§ 21 PBefG) sowie die Erfüllung dieser Aufgabe im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung mit ein (siehe auch § 3 Abs. 2 Satz 1 PBefG).

Hinsichtlich etwaig anfallender Planungs-, Beratungs- und Durchführungskosten bestehen keine finanziellen Verpflichtungen für den Landkreis Kitzingen.“

Auszug aus dem Nahverkehrsplan

Nahverkehrsplan Region 2 - Unterfranken

	Gemeinde	Nahverkehrsplan betreffend		Bemerkung
		ja	nein	
12	Schaffung einer Nahverkehrsbindung für Studenten vom Bahnhof ins Kasernengelände (Bereich Harvey Barracks) zur Technikerschule		X	Aufgabe der Stadt Kitzingen, da Stadtverkehr
13	Entstehung einer Busanbindung für die Mitarbeiter der Firmen des Innoparks Kitzingen sowie zur Notunterkunft der Flüchtlinge in der vormaligen Veranstaltungshalle		X	Aufgabe der Stadt Kitzingen, da Stadtverkehr
14	ÖPNV-Grundangebot für Schüler sollte außerhalb der Schulanfangs- und –endzeiten und an den Wochenenden sowie in den Ferien erweitert werden, momentan keine Abdeckung des südlichen Bereiches von Etwashausen und des nördlichen Stadtteils Siedlung sowie des Bereiches Eselsberg mit Bushaltestellen		X	Aufgabe der Stadt Kitzingen
15	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes für die gewerblich bzw. industriell genutzten Flächen Innopark/Am Steinweg (ehem. Larson Barracks) und connECT Technologiepark Kitzingen (ehem. Harvey Barracks/US-Flugplatz),		X	Aufgabe der Stadt Kitzingen, da Stadtverkehr
11	Bessere ÖPNV-Anbindung vom Corlette Circle (Gemeinschaftunterkunft von Flüchtlingsfamilien) zur Schule		X	Aufgabe der Stadt Kitzingen, da Stadtverkehr

ÖPNV-Aufgaben der Stadt und des Landkreises

Aufgaben des Landkreises Kitzingen

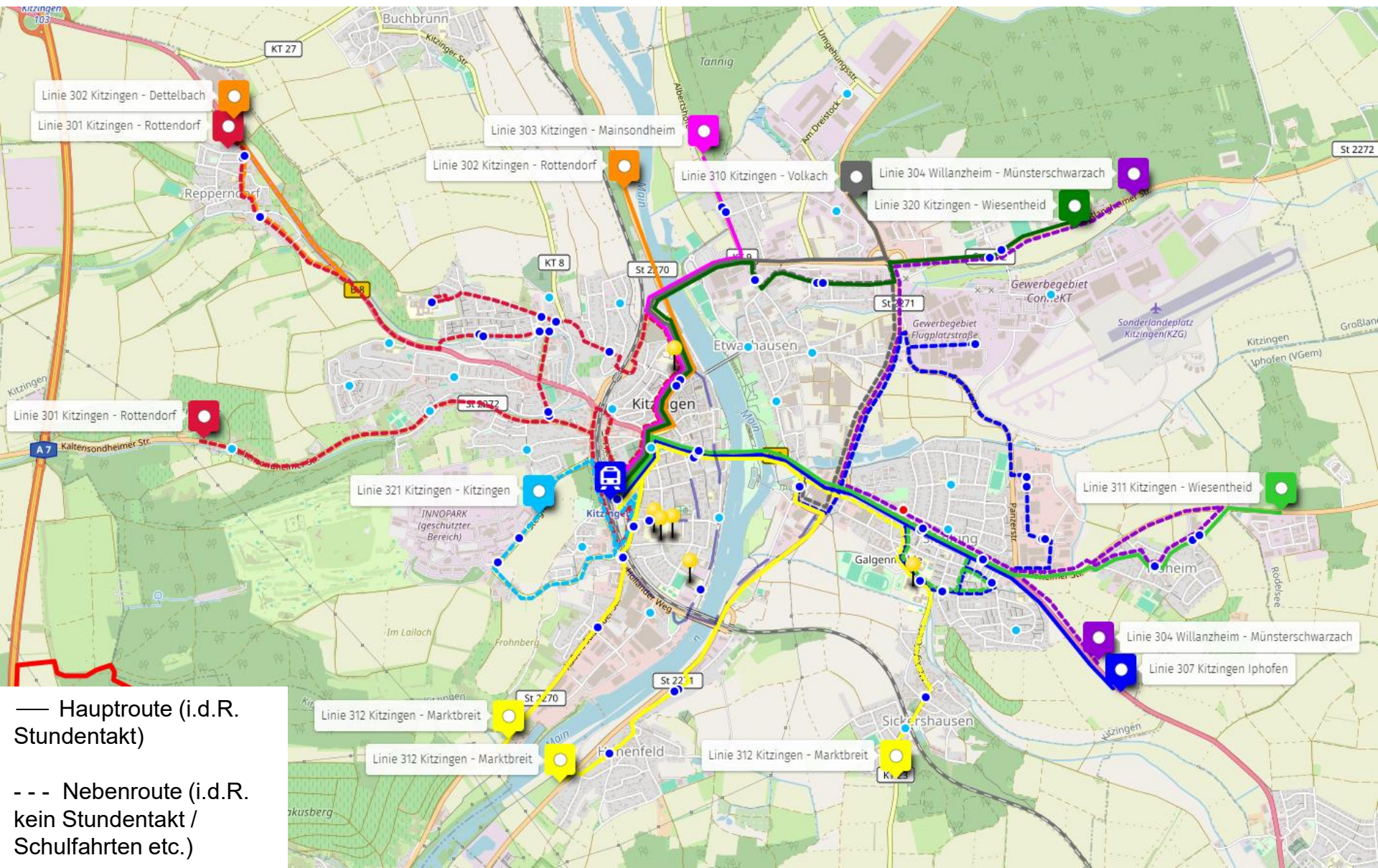
In Bayern ist der Landkreis grundsätzlich der wichtigste Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), also vor allem für den Regionalbusverkehr. Grundlage ist das Bayerische ÖPNV-Gesetz (BayÖPNVG).

Aufgaben der Großen Kreisstadt Kitzingen im ÖPNV

Die Große Kreisstadt übernimmt im öffentlichen Personennahverkehr insbesondere Aufgaben des örtlichen Stadtverkehrs. Dazu gehören beispielsweise die Planung und Organisation von Stadtbuslinien, die Unterhaltung von Haltestellen sowie die Abstimmung des Verkehrsangebots innerhalb des Stadtgebietes.

2. Ausgangslage in der Stadt Kitzingen: Bestehende Linien des Landkreises und Anrufsammeltaxi der Stadt Kitzingen

Bestehende Landkreislinien innerhalb der Stadt Kitzingen



Hintergründe

Warum „***Starrheit***“ der Landkreis-Linien?

- Abstimmung auf Schulzeiten der weiterführenden Schulen in Stadt und Landkreis Kitzingen
- Anschluss auf Bahn und anderen Umsteigemöglichkeiten
- Einhalten von bestehenden Umläufen (von der Regierung genehmigt)
- Bestehende Fahrpläne (i.d.R. zehn Jahre Laufzeit)

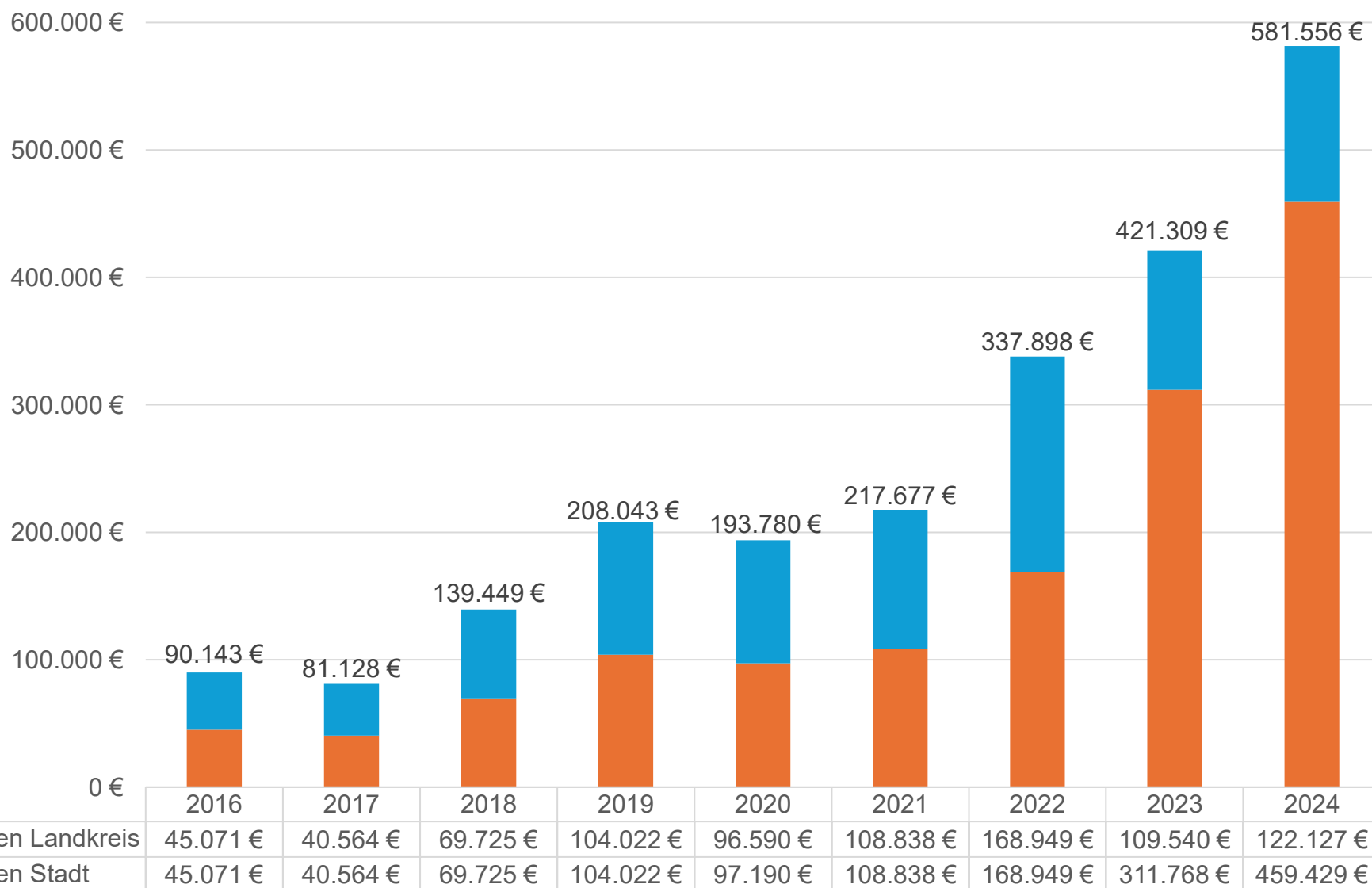
Anrufsammeltaxi (AST)

Laufzeit bis zum **30.06.2029**

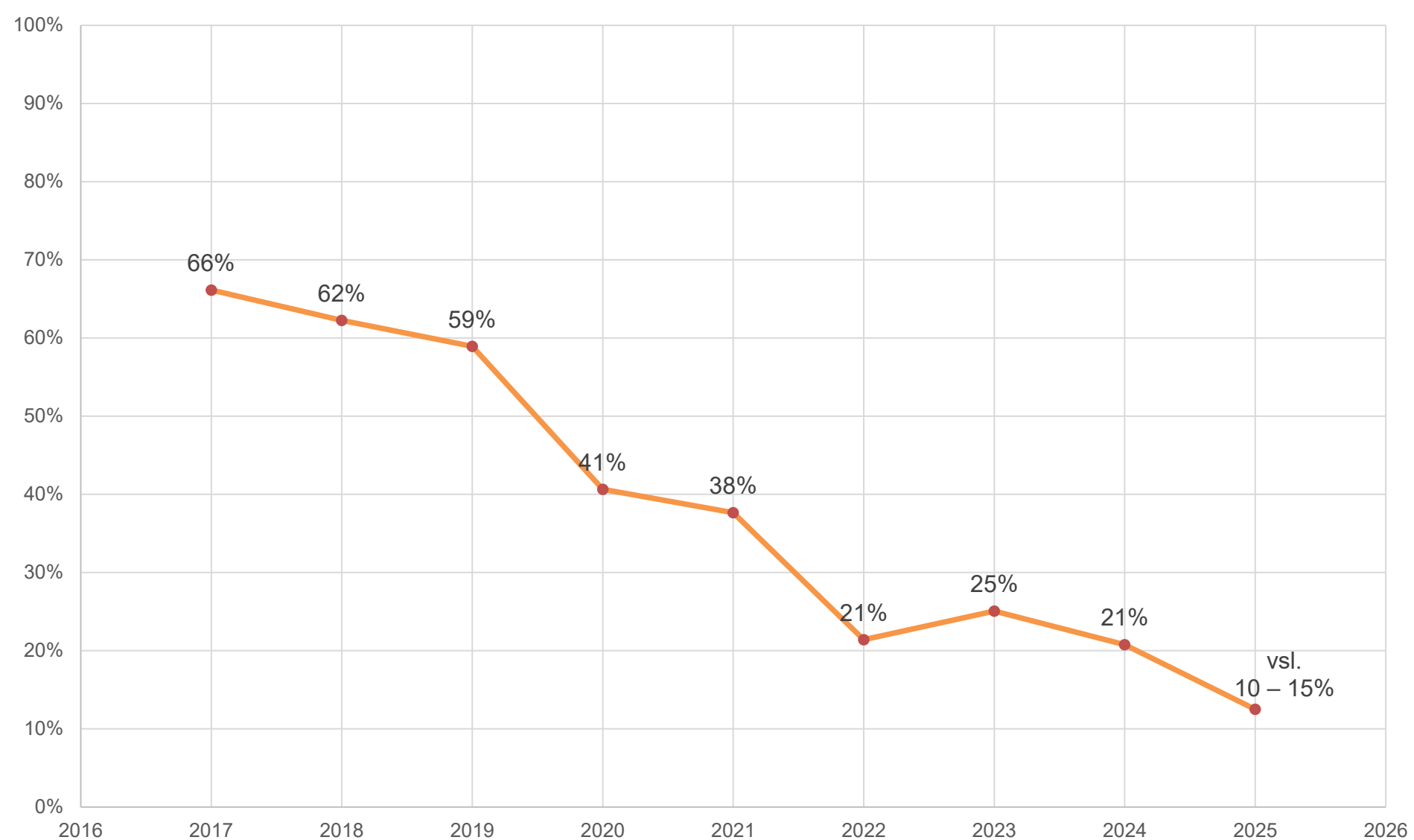
Das AST ist eine Möglichkeit, **zusätzlich** zu den Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs, innerhalb von Kitzingen und den Stadtteilen zu verkehren:

- äußerlich nicht von einem normalen Taxi zu unterscheiden
- Abfahrt nur von festen Haltestellen zu festen Uhrzeiten. Beliebige Zielorte im Stadtgebiet wählbar
- Interessenten müssen sich mindestens 30 Minuten vorher telefonisch anmelden
- gleiche Preisgestaltung wie im NVM
- Komfort eines normalen Taxis: 2 € Komfortzuschlag pro Fahrt
- Im Jahr 2025: ca. 80.000 Fahrgäste auf 46.000 Fahrten

Entwicklung der Kosten für das AST

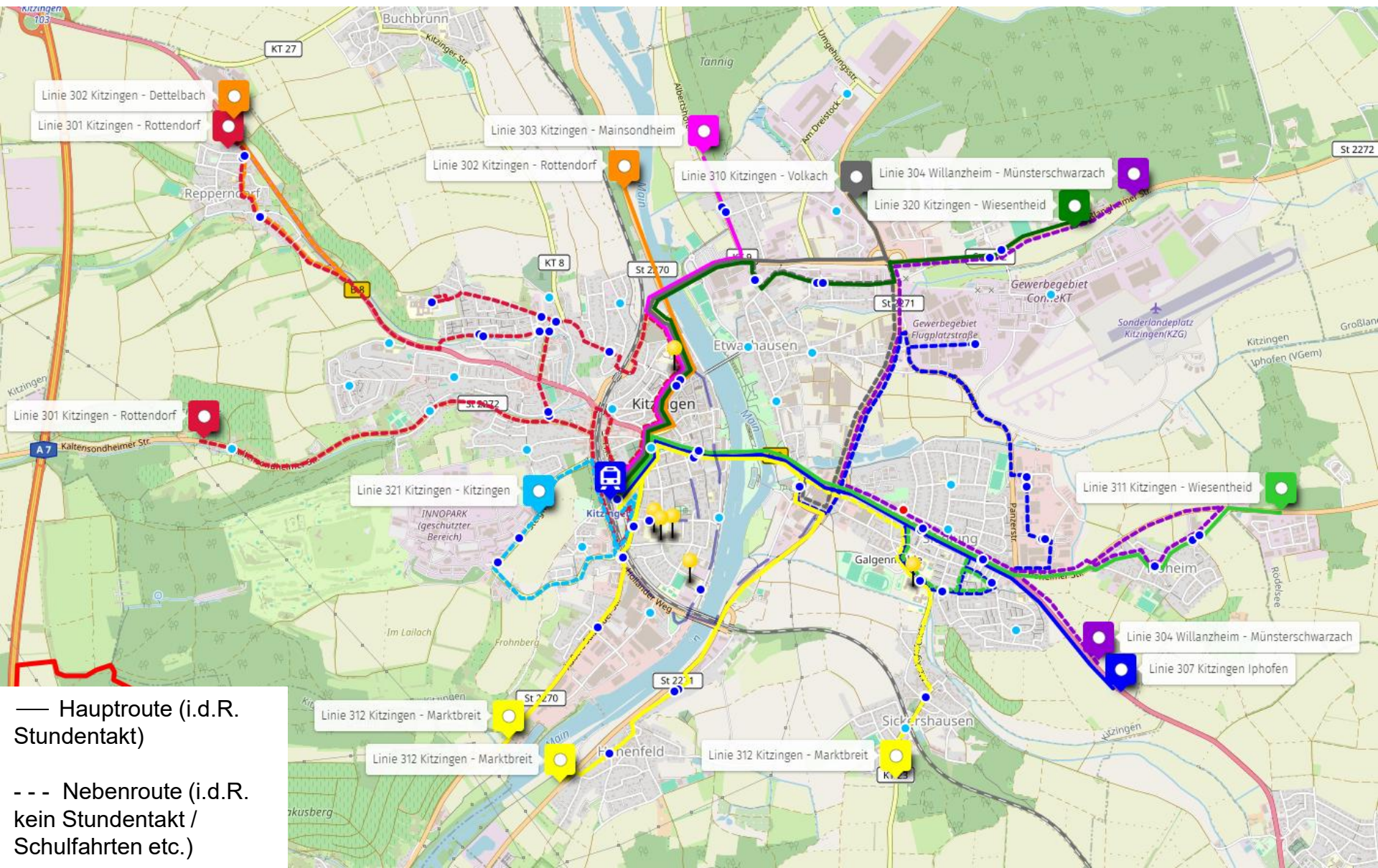


Entwicklung der Förderquote der ÖPNV-Zuweisung



3. Der Stadtbus als mögliche Alternative zum Anrufsammeltaxi

Bestehende Landkreislinien innerhalb der Stadt Kitzingen



Bestehende Landkreislinien innerhalb der Stadt Kitzingen

- Viele Haltestellen inkl. der AST-Haltestellen bieten großes Potential für einen Stadtbus
- Sickershausen, Etwashausen, Marshall Heights, Innopark, ConneKT West...
- Mögliche Ziele:
 - Bahnhof
 - Innenstadt
 - Schulen
 - Krankenhaus
 - Gewerbegebiete
- Ergänzungen durch reduzierten AST-Verkehr, z.B. neuer Friedhof & Wochenend- und Abendverkehr sind möglich

Sachstand Mobilitätskonzept Landkreis Kitzingen 2024

Zur **Erschließung** der mit den überörtlichen Linien nicht erreichbaren Bereiche der **Stadt Kitzingen** sowie für die **Sicherstellung einer attraktiven innerstädtischen Mobilität** sollen zwei Stadtbuslinien eingeführt werden, die jeweils nach dem Bedienstandard "Ergänzungsnetz Stadtverkehr" bedient werden

→ Mögliche Busmodelle:

→ Kleinbus (max. ca. 20 Plätze)



→ Midi-Bus (20-40 Plätze)



→ AST (PKW; in Randzeiten)

Quelle: <https://www.stadtwerke-marburg.de>

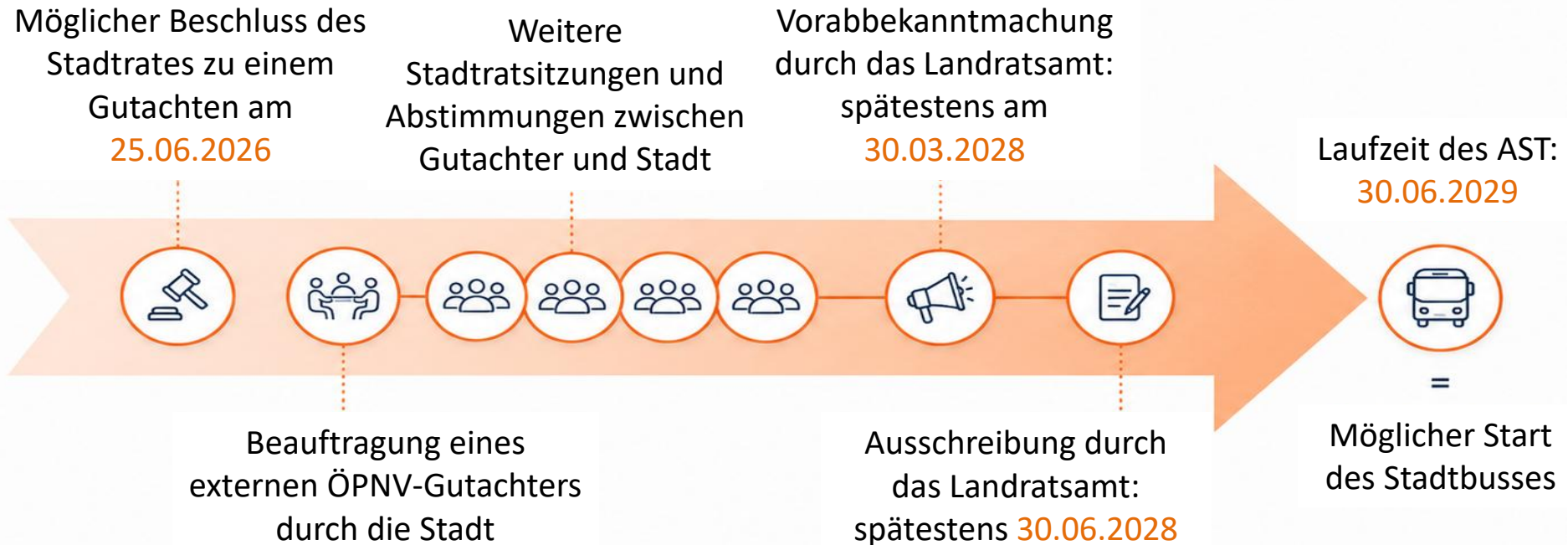
Sachstand Mobilitätskonzept Landkreis Kitzingen 2024

Vorschlag für mögliche Buslinien:

- **51** | Marshall-Heights-Ring – Jahnstr. – Bahnhof – Rathaus – Gartenstr. – Gewerbegebiet Flugplatzstr. – Gewerbegebiet conneKT – Gewerbegebiet Goldberg, anschließend weiter als Linie 52 über Klettenberg und Südbrücke zum Marshall-Heights-Ring
- **52** | Marshall-Heights-Ring – Muldenweg – EKZ Dagmar-Voßkühler-Str. – Eselsberg – Rathaus – Bahnhof – Realschule – Südbrücke – EKZ Marktbreiter Str. – Erich-Kästner-Schule – Böhmerwaldstr. – Klettenberg – B8/Egerländer Str. – Gewerbegebiet Goldberg, anschließend weiter als Linie 51 über Gewerbegebiet conneKT und Jahnstraße zum Marshall-Heights-Ring

→ Das gesamte Mobilitätskonzept ist **lediglich ein Vorschlag** und müsste von einem Gutachter genauer betrachtet werden, der anschließend auch eine Kostenschätzung etc. vornehmen kann.

4. Ausblick



Fortlaufend enge Abstimmung mit dem ÖPNV-Team des Landratsamtes Kitzingen

Abstimmungen zwischen Gutachter und Stadt

1. Bedarfsanalyse & Netzabstimmung

- Recherche der zu bedienenden Gebiete.
- Abgleich mit bestehenden Landkreislinien, um Parallelverkehr zu vermeiden.
- Sicherstellung der Anschlussmöglichkeiten an den Bahnhof (Zugankunft- und -abfahrt).

2. Haltestellenkonzept

- Festlegung bestehender und neuer Haltestellen.
- Prüfung neuer Haltestellen auf Verkehrssicherheit (Polizei, Verkehrsbehörde, ÖPNV).
- Vorbereitung von Förderanträgen für neue Haltestellen.

3. Fahrplanentwicklung

- Bestimmung der Linienanzahl und Taktzeiten.
- Berücksichtigung des Bahnhofsanbindung, Schulverkehr und Fahrzeiten
- Festlegung von erster/letzter Fahrt, Haltestellenfolge und Fahrzeuggröße.
- Optional: Entwicklung von Namen und Logo für den Stadtbus.

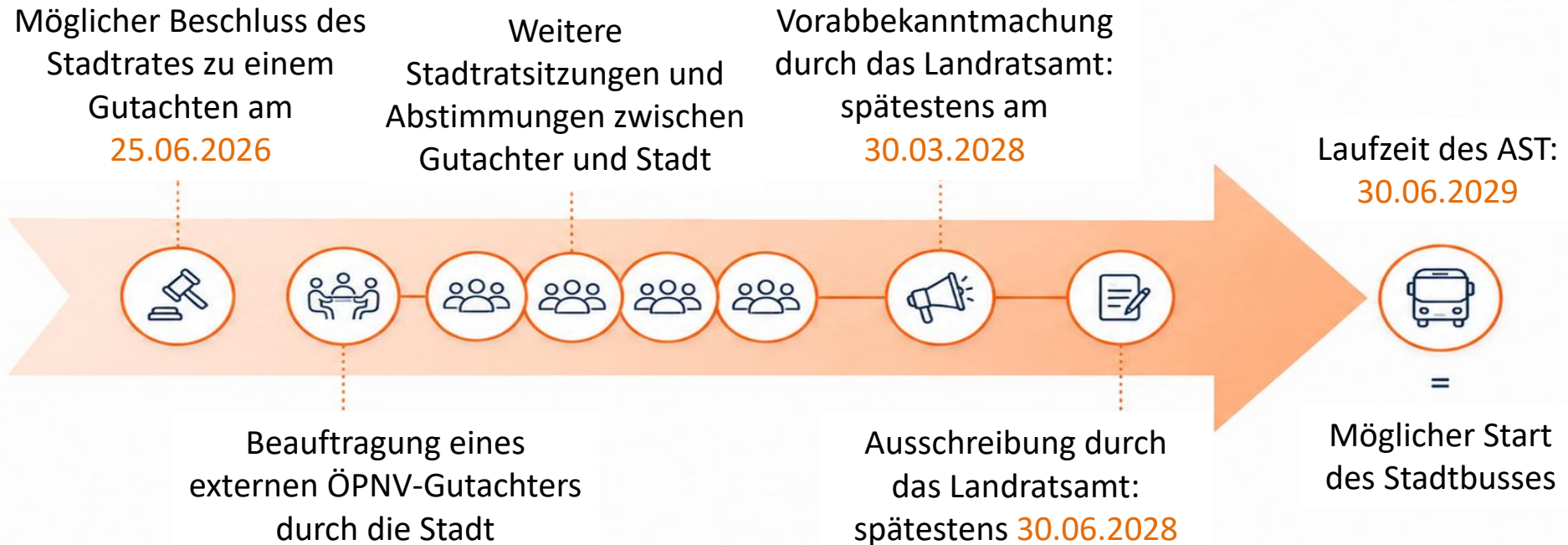
4. Verfahren & Genehmigungen

- Vorlage des Entwurfs beim LRA zur Prüfung, Durchführung notwendiger Korrekturen.
- Erstellung einer Kostenschätzung.
- Beschlussfassung im Stadtrat.

5. Ausschreibung

- Einreichung des finalen Konzepts beim LRA zur Ausschreibung.

4. Ausblick



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!