

Gemeinderat muss entscheiden

Weshalb beim Heidenheimer Stadtbusverkehr Abstriche drohen

Seit 2003 gibt es in Heidenheim einen Stadtbusverkehr mit festem Takt auf sämtlichen sieben Linien. Jetzt stehen erhebliche Kürzungen des Angebots im Raum. Das ist der Grund:

29. April 2026, 06:00 Uhr, Heidenheim von Michael Brendel



Dreh- und Angelpunkt des Heidenheimer Stadtbussystems: die Zentrale Omnibushaltestelle (ZOH) an der Marienstraße. Foto: Rudi Penk

Die von Höchststand zu Höchststand springenden Treibstoffpreise veranlassen immer mehr Menschen, das eigene Auto stehen zu lassen. Um eine überzeugende Alternative darzustellen, muss der Bus eine attraktive Mischung aus Preis und Angebot bieten. Beides steht im Mittelpunkt, wenn der Gemeinderat jetzt aufgefordert ist, über die Zukunft des Heidenheimer Stadtbussystems zu entscheiden.

Auf den Weg gebracht wurde dieses im Mai 2003 mit der Eröffnung der Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) an der Marienstraße. Seither decken sieben Buslinien weitgehend im Halbstundentakt einen Großteil des Stadtgebiets ab. Weil sie sich an der ZOH kreuzen, ist von einem Rendezvous-Verkehr die Rede.

Mehr Geld für Zusatzleistungen

Dieses Angebot hat seinen Preis, und er entscheidet letzten Endes, ob alles so bleibt, wie es ist, oder ob Abstriche gemacht werden müssen. Hintergrund: Der Mai 2003 markiert auch den Beginn zusätzlicher Fahrleistungen, die fortan zu bezahlen waren. Sie schlugen der Stadtverwaltung zufolge von 2003 bis 2011 mit jährlich 440.000 Euro zu Buche. Stadt und Landkreis übernahmen jeweils die Hälfte.

Kostensteigerungen führten dazu, dass der zusätzliche Betrag zwischen 2012 und 2018 bei 495.000 Euro pro Jahr lag. Einem Grundsatzbeschluss des Kreistags vom März 2011 folgend, übernahm der Landkreis nur noch 30 Prozent, den Rest hatte die Stadt zu schultern. Auf sie entfielen somit 347.000 Euro.

Eine grundlegende Änderung ergab sich zum 1. August 2018. Jetzt erbrachte die [Heidenheimer Verkehrsgesellschaft \(HVG\)](#) die Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich. Bedeutet: Das Unternehmen kam ohne finanzielle Zuschüsse der Stadt und des Landkreises aus.

Stadtbus fährt Defizit ein

Das hat sich geändert. Dem Papier zufolge, mit dem sich der Gemeinderat am Donnerstag, 30. April, zu befassen hat, entstehen im Stadtbusverkehr nunmehr „dauerhaft hohe Defizite, welche das Gesamtbetriebsergebnis der HVG belasten und aus Unternehmersicht nicht mehr hinnehmbar sind“.

Zu erwarten ist deshalb, dass die HVG nach Paragraph 21 des Personenbeförderungsgesetzes einen Antrag auf Entbindung von der Betriebspflicht stellt. Tritt dieser Fall ein, dann ist die Eigenwirtschaftlichkeit im Heidenheimer Stadtbusverkehr zum 31. Juli 2027 zumindest bis auf Weiteres Geschichte.

Keine Ausschreibung erforderlich

Aufgrund der bestehenden Eigentumsverhältnisse muss anschließend keine Ausschreibung erfolgen, stattdessen ist eine Direktvergabe an die HVG möglich. Für dieses Vorgehen hat sich der Kreistag bereits ausgesprochen. Der Zeitplan sieht vor, im Mai 2026 den Prozess zur Neuvergabe einzuleiten, die dann zum 1. August 2027 erfolgen könnte.

Rückblick: 2020 übernahm der Landkreis Heidenheim Anteile von der Transdev-Gruppe und wurde mit 51 Prozent Mehrheitsgesellschafter der HVG. Gebannt war somit die Gefahr, nach den Linienbündeln West und Nord/Ost – für sie hatte nach einer europaweiten Ausschreibung die Süddeutsche Verkehrslinien GmbH & Co. KG (SVL) den Zuschlag erhalten – auch dasjenige mit der Bezeichnung Süd zu verlieren. Stattdessen war nun der Weg zu einer Direktvergabe an die HVG geebnet. Vor der Entscheidung des Gemeinderats zu diesem Schritt war unverhohlen über die Gefahr diskutiert worden, die Existenz des Unternehmens könne in Gefahr geraten.

Geht es jetzt um den Heidenheimer Stadtbus, so spielen in Zeiten klammer Kassen die finanziellen Auswirkungen die entscheidende Rolle für das künftige Angebot. Einer Berechnung des Rathauses zufolge legten die HVG-Busse in Heidenheim vor der ZOH-Inbetriebnahme jährlich 615.000 Kilometer zurück – komplett finanziert vom Landkreis.

Mit Ausweitung des Angebots kamen ab 2003 rund 165.000 Kilometer pro Jahr hinzu. Legt man für 2027 Kosten von 3,61 Euro für jeden gefahrenen Kilometer zugrunde, so ergeben sich Mehrkosten in Höhe von ca. 596.000 Euro. Dem vereinbarten Verteilungsschlüssel zwischen Landkreis (30 Prozent) und Stadt (70 Prozent) zufolge hätte Letztere 417.000 Euro im Jahr zu tragen.

Drei verschiedene Varianten

Die Stadträtinnen und Stadträte haben nun die Wahl zwischen drei Varianten: Sollen die seit 2003 geltenden Verbesserungen beibehalten werden, also der heutige Stand weiterhin gelten, dann muss die Stadt Heidenheim besagte Mehrkosten von 417.000 Euro tragen.

Ein Verzicht auf die seinerzeit eingeführten Neuerungen hätte hingegen zur Folge, dass es zwar beim bisherigen finanziellen Aufwand bliebe, einige Wohngebiete aber nur noch stündlich und nicht mehr im Halbstundentakt angefahren würden. Betroffen wäre voraussichtlich die Linie 4 Richtung Oststadt/Osterholz. Die Linie 5 verkehrte nur noch zu den Hauptverkehrszeiten zwischen ZOH und Reuteneu.

Entscheidung liegt beim Gemeinderat

Besonders einschneidend klingt der dritte Vorschlag. Er ließe sich ebenfalls mit den aktuellen finanziellen Mitteln umsetzen, bedeutete jedoch, dass die Busse von Montag bis Donnerstag nur bis 19 Uhr im Einsatz wären, freitags bis 22 Uhr. Wie bei der zweitgenannten Variante gäbe es an den Wochenenden lediglich „ein stark reduziertes Grundangebot mit wenigen Einzelfahrten auf den Stadtbuslinien“, wie es in der Beschlussvorlage des Gemeinderats heißt.

Gemeinderat tagt in der Feuerwache

Der Gemeinderat tagt am Donnerstag, 30. April, ab 15 Uhr in der Feuerwache an der Darwinstraße. Auf der Tagesordnung stehen neben dem Heidenheimer Stadtbusverkehr unter anderem eine Imagekampagne der Freiwilligen Feuerwehr, die damit neue Mitglieder gewinnen möchte, und die Verpflichtung von Markus Fache, der für Christoph Weichert in das Gremium nachrückt.