

# Stadtkernsanierung Heidenheim

Martin Hornung

Heimat- und Altertumsverein  
Heidenheim an der Brenz e.V.

---

# Jahrbuch

1985/86

**Jahrbuch 1985/86**  
**des Heimat- und Altertumsvereins Heidenheim an der Brenz e.V.**

Auszug

**Stadtkernsanierung Heidenheim**

Martin Hornung

**Herausgegeben vom Heimat- und Altertumsverein Heidenheim an der Brenz e.V.**

Bearbeitet von Helmut Weimert

© Heimat- und Altertumsverein Heidenheim an der Brenz e.V., 1986, eBook-Version 2021

Jeder Aufsatz aus dem Jahrbuch wurde als eBook und PDF aufgearbeitet. Es wurde die Rechtschreibung dieser Zeit belassen. Die Aufsätze sind auf unserer Homepage

<https://hav-heidenheim.de>

zum kostenlosen Download bereitgestellt.

Die physikalische Version wird nur noch in einer kleinen Auflage gedruckt. Bei Bedarf bitte beim Vorstand anfragen.

Aus Mangel an Verfügbarkeit der Originale mussten wir die Bilder aus dem Buch übernehmen, was leider Qualitätsverluste verursacht. Sollten wir in irgend einer Weise Zugriff auf die Originale erhalten, werden wir die ersetzen.

# Inhaltsverzeichnis 1985/86

Winfried Reiff	Beziehung Zwischen Landschaftsform und Gesteinsausbildung bei Heidenheim/Brenz
Herbert Jantschke, Herbert Schäffler	Höhlen im Stadtgebiet von Heidenheim
Dieter Planck	Eisen in der Vor- und Frühgeschichte Baden-Württembergs
Kurt Bittel	Die „Schanze“ auf dem Kreuzbühl nordöstlich von Aufhausen
Helmut Weimert	Wirtschaftliche Aspekte des römischen Heidenheim
Matthias Knaut	Die alamannischen Gräberfelder von Neresheim und Neresheim-Kösing, Ostalbkreis
Hans Wulz	Älteste Heidenheimer Familiennamen zwischen 1300 und 1600
Alfred Weiss	Der Klosterwald Königsbronn
Ernst Guther	Auszüge aus dem Heidenheimer Oberamtsbericht von 1790
Hans Wulz	Die zweite Heidenheimer Apotheke 1796 bis 1801
<b>Martin Hornung</b>	<b>Die Stadtkernsanierung in Heidenheim</b>
Wolfgang Walz	1200 Jahre Herbrechtingen
Horst Moferdt	Das Untere Härtsfeld – geschichtlicher Überblick
Heinz Bühler	Zur Geschichte des Schnaitheimer Schloßleins
Heinz Bühler	Das Benediktinerkloster Anhausen an der Brenz
Wolfgang Walz	Der Heimat- und Altertumsverein Heidenheim 1979 – 1986
Wolfgang Hellwig	Der Heimat- und Altertumsverein Heidenheim im Jahr 1986

# Stadtkernsanierung Heidenheim

Martin Hornung

## I. Einleitung

Im kommunalen Geschehen wird nicht selten von „Jahrhundertwerken“ gesprochen. Nicht immer ist eine solche Bewertung berechtigt, wohl aber dann, wenn ein größeres Projekt nach menschlichem Ermessen höchstens einmal in 100 Jahren verwirklicht wird. So gesehen können in Heidenheim mindestens drei in den letzten 20 Jahren fertiggestellte bzw. in Angriff genommene große Einzelprojekte als Jahrhundertwerke bezeichnet werden: Die 1969 begonnene Verlegung der B 19, das 1972 bezogene neue Rathaus und das 1977 eingeweihte Hallenfreizeitbad Aquarena. Nicht als Einzelprojekt, sondern als eine umfangreiche Gesamtmaßnahme stellt sich die Stadtkernsanierung dar. Ihr kommt zweifellos auch die Qualität eines Jahrhundertwerks zu. Man kann dafür ebenso gut den deutschen Begriff Innenstadt-Erneuerung verwenden. In der trockenen Gesetzessprache wird dieselbe folgendermaßen definiert: „Sanierungsmaßnahmen sind Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Mißstände, insbesondere durch Beseitigung baulicher Anlagen und Neubebauung oder durch Modernisierung von Gebäuden, Wesentlich verbessert oder umgestaltet wird. Sanierungsmaßnahmen umfassen auch erforderliche Ersatzbauten und Ersatzanlagen (§ 1 Abs. 2 StBauFG)“

Einfacher und verständlicher ausgedrückt hat die Stadtkernsanierung die grundlegende Verbesserung der Lebensqualität der Innenstadt zum Inhalt. Dazu gehört insbesondere die Renovierung erhaltungsfähiger alter Bausubstanz und, soweit unbedingt notwendig, die Herstellung neuer Gebäude in Anpassung an ihre historische Umgebung. Aber auch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Strukturverbesserung gehören zum wesentlichen Inhalt einer jeden Stadtkernsanierung. Schon daraus erhellt, daß es sich bei einer solchen städtebaulichen Gesamtmaßnahme um eine sehr komplexe Thematik handelt.

Sie kann deshalb i.d.R. auch nicht von einer Generation vollständig bewältigt werden, vielmehr ist es häufig eine Aufgabe, der sich mehrere Generationen unterziehen müssen. Dabei ändern sich nicht selten die Ziele im Lauf der Jahre teilweise bzw. müssen, entsprechend den sich ständig im Fluß befindlichen Lebensverhältnissen, ergänzt werden.

## II. Warum Stadtkernsanierung?

Vielfältiges städtisches Leben, vor allem in kultureller, sozialer und Wirtschaftlicher Hinsicht ist eines der wichtigsten Kriterien für eine lebendige Stadt.

Je mehr sich dazuhin die Bürger mit ihrer Stadt identifizieren, desto umfassender wird sich solche Vielfalt im Leben der Stadt erreichen lassen. Kevin Lynch hat in seiner Untersuchung „Das Bild der Stadt“ dargelegt, welche orientierungswirksamen Elemente der Stadt das Bewußtsein ihrer Bewohner bestimmen. Er kommt zu dem Ergebnis, daß Identifikation aus dem Bedürfnis der Menschen entsteht, durch Gliederung und Kenntlichmachung der Umgebung die Umwelt zu etikettieren. Nach Lynch bietet ein charakteristisches Stadt-Milieu nicht nur Sicherheit, sondern es vertieft und intensiviert auch das menschliche Erleben.

Die Überlegungen eines anderen Stadtforschers, Gerd Albers, in seiner Abhandlung „Was wird aus der Stadt?“ gipfeln in der Feststellung, daß der Bürger einer Stadt „weder Chaos noch Monotonie als angenehm empfindet: Er wünscht ein gewisses Maß an Ordnung, das jedoch nicht zu einem auf den ersten Blick ablesbaren Schema erstarren darf, sondern Raum für Abwechslung, Differenzierung und Überraschung bieten muß.“

Alexander Mitscherlich hat diese Erkenntnis schließlich auf folgende Formel gebracht: „Die gestaltete Stadt kann Heimat werden, die bloß agglomerierte nicht.“

In derart grundsätzlichen Aussagen sind der Hintergrund und die Motivation zu jeglicher Stadtkernsanierung zu sehen. Dabei kommt es bei der Entwicklung der Konzeption wie bei der Verwirklichung der verschiedenen Ziele entscheidend darauf an, den der jeweiligen Stadt entsprechenden Ausgleich zwischen Tradition und Fortschritt zu suchen, d.h. das bewährte und für die Stadt charakteristische Alte zu belassen, erforderlichenfalls zu renovieren und das für eine zukunftssträchtige Entwicklung der Stadt notwendige Neue, Sofern es den einzuhaltenden Rahmen nicht sprengt, zu fördern.

Solchen Grundsatz-Leitlinien wußte und weiß sich auch die Heidenheimer Stadtkernsanierung verpflichtet. Daraus wurden durch Gemeinderat und Stadtverwaltung die konkreten Ziele entwickelt, die im Abschnitt V dieses Beitrags im einzelnen dargelegt sind.

## III. Räumliche Einteilung bzw. Begrenzung der Sanierungsgebiete in der Heidenheimer Innenstadt

1. Sanierung i. e. S. = Sanierung im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet. In Heidenheim gibt es folgende drei derartige Sanierungsgebiete:
  - a) Gebiet Hauptstraße/Hintere Gasse/ Am Wedelgraben mit 3,2 ha Gesamtfläche
  - b) Gebiet westlicher Eugen-Jaekle-Platz/Schloßstraße/Clichystraße mit 0,7 ha Gesamtfläche

Diese beiden Gebiete wurden mit Beschluß des Gemeinderats vom 28. April 1977 als förmlich festgelegte Sanierungsgebiete gem. § 5 Abs. 1 Städtebauförderungsgesetz ausgewiesen.

c) Gebiet südöstlicher Eugen-Jaekle-Platz mit 0,7 ha Gesamtfläche.

Dieses Gebiet hat der Gemeinderat am 16.03.1978 als förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet beschlossen.

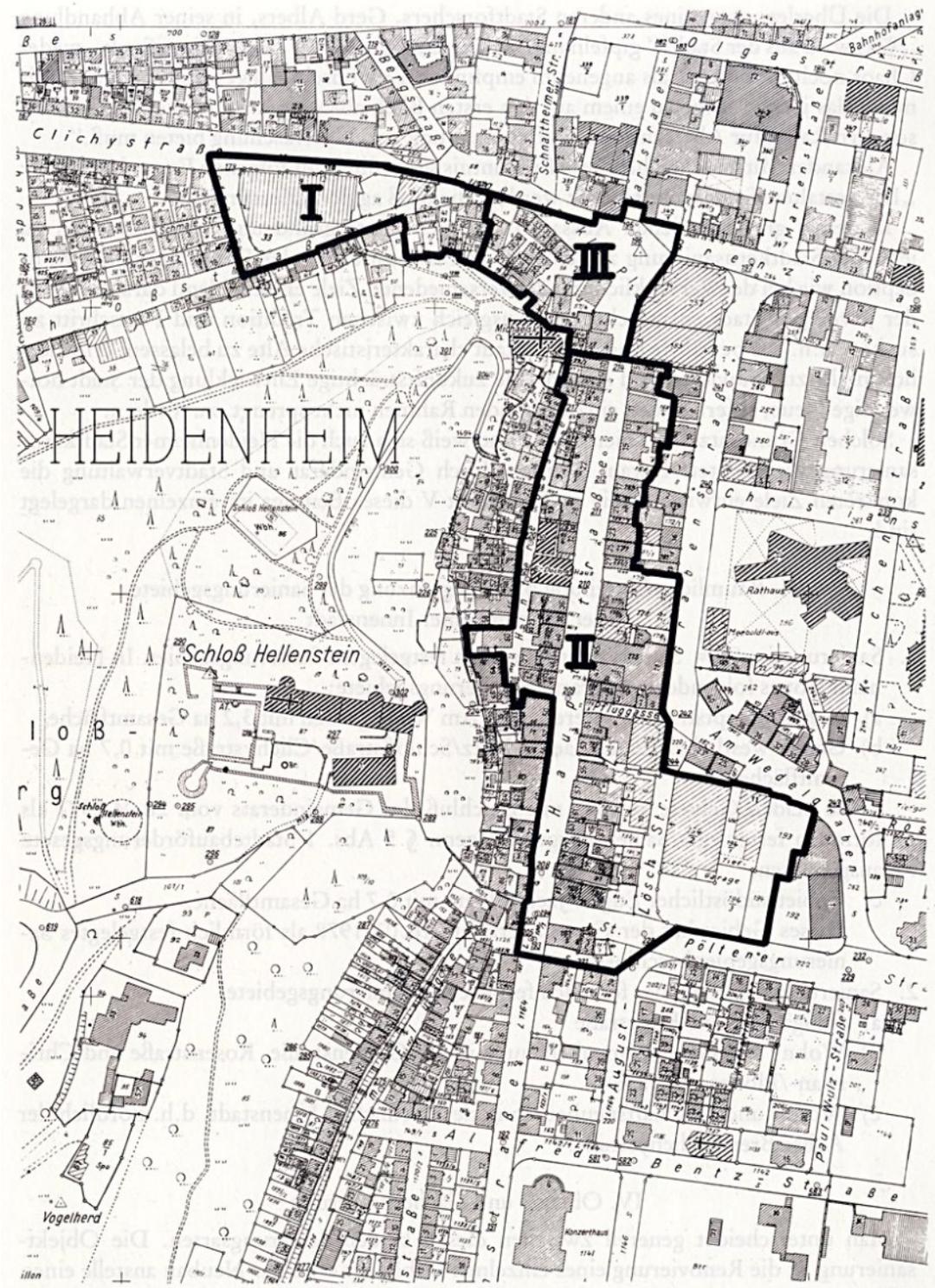
2. Sanierung außerhalb der förmlich festgelegten Sanierungsgebiete:

a) Fußgängerzone Karlstraße

b) Wohn- und Geschäftsneubauung in der Grabenstraße, Rosenstraße und Christiam/Ploucquetstraße

c) Wohn- und Geschäftsneubauten in der nördlichen Innenstadt, d.h. nördlich der Achse Brenz-Clichystraße.

#### IV. Objekt- und Flächensanierung



Förmlich festgelegte Sanierungsgebiete:

I 0,710 ha

II 3,256 ha  
III 0,656 ha  
zusammen 4,622 ha

Man unterscheidet generell zwischen diesen beiden Sanierungsarten. Die Objektsanierung ist die Renovierung eines einzelnen Gebäudes oder der Neubau anstelle eines Altbaues ohne unmittelbaren Zusammenhang mit benachbarten Gebäuden. Jedoch erfolgt auch die Objektsanierung i.d.R. entsprechend einem städtebaulichen Rahmenplan bzw. einem Bebauungsplan. Der überwiegende Teil der Sanierungsprojekte in Heidenheim wurde im Wege einer solchen Objektsanierung realisiert. Als wesentliche Beispiele hierfür seien die Neubauten in der Grabenstraße und in der Hauptstraße sowie die zahlreichen renovierten Gebäude in der Hauptstraße, der Hinteren Gasse und der Pfluggasse erwähnt.

Im Gegensatz zur Objektsanierung hat die Flächensanierung eine Neubebauung mit mehreren oder zahlreichen aneinander grenzenden Neubauten zum Inhalt, die in einem unmittelbaren planerischen Zusammenhang stehen. Voraussetzung für eine Flächensanierung ist deshalb immer ein städtebaulicher Rahmenplan und i.d.R. auch ein entsprechender Bebauungsplan. Eine Flächensanierung verändert das bisherige städtebauliche Bild in aller Regel mehr oder weniger. Wir in Heidenheim, insbesondere Stadtverwaltung und Gemeinderat, waren deshalb darauf bedacht, so wenig wie möglich Flächensanierungen in Angriff zu nehmen. Das für Heidenheims Altstadt typische Bild sollte – im Gegensatz zu Planungen der 60er Jahre – so weit wie irgend möglich, erhalten bleiben. Wir wollten und wollen keine super-moderne Stadt. Andererseits mußte berechtigten Entwicklungstendenzen, die für eine Strukturverbesserung unserer Innenstadt notwendig waren, durch eine entsprechende städtebauliche Planung Rechnung getragen werden.

Wir wogen alle diese Gesichtspunkte untereinander ab. Das Ergebnis war, daß durch entsprechende Gemeinderatsbeschlüsse lediglich zwei Gebiete für eine Flächensanierung festgelegt wurden.

Darunter hat eines, nämlich das Quartier zwischen „Wedelgraben“ und St.-Pöltener-Straße eine Größe von 0,5 ha; während das zweite sogar lediglich knapp 0,15 ha umfaßt; es ist dies das Quartier westlicher Eugen-Jaekle-Platz/Schloßstraße.

Sowohl die Neubauten zwischen Wedelgraben und St-Pöltener-Straße als auch die neue Gebäudegruppierung am Westrand des Eugen-Jaekle-Platzes fügen sich harmonisch in das jeweilige Ortsbild ein. Das ist auch von vielen Bürgern Heidenheims und nicht zuletzt von zahlreichen Besuchern unserer Stadt bestätigt worden. Diese beiden Flächensanierungsgebiete stellen mithin eine städtebauliche Bereicherung dar.

## V. Ziele der Heidenheimer Stadtkernsanierung

Ziele der Heidenheimer Stadtkernsanierung, die bis jetzt erreicht wurden:

### 1. Strukturverbesserung baulicher und wirtschaftlicher Art

So wichtig es ist, das Bild der im Lauf vieler Jahrzehnte gewordenen Innenstadt so weit wie möglich zu bewahren, so sehr muß auch darauf Wert gelegt werden, veraltete, d.h. nicht oder nur sehr reduziert nutzbare bauliche und wirtschaftliche Strukturen zu verbessern bzw. zu modernisieren. Ohne das könnte das Ziel, die Innenstadt wieder anziehender zu machen und ihr damit mehr Lebensqualität zu verschaffen, nicht erreicht werden. So wirken beispielsweise eng begrenzte Geschäftsräume oder solche mit zu kleinen Schaufenstern nicht anziehend auf Kunden. Ebenso wenig sind heutzutage i.d.R. Wohnungen ohne Bad zu Vermieten. Diese zwei simplen Beispiele machen am ehesten deutlich, um was es bei der Strukturverbesserung einer Innenstadt im Grunde geht. Eine solch qualitative Verbesserung des Stadtzentrums ist in Heidenheim durch die Stadtkernsanierung bereits in beachtlichem Umfang erreicht worden. Das hat auch dazu geführt, daß die vorhandene Kaufkraft - ebenfalls ein wichtiges Strukturelement – in viel geringerem Maß als zuvor in andere Städte abfließt.



Blick vom Rathaus auf die historische Innenstadt. Die weitgehend im Zuge der Stadtkernsanierung erstellten Neubauten passen sich entgegen einigen Bauten der 60er und Anfang der 70er Jahre der Altäaustanz an. (Foto: Berger, Stadt Heidenheim, Sept. 1986)

## 2. Schaffung von mehr und qualitätvollerem Wohnraum

Dadurch soll zum einen der Rückgang der Einwohner in der Innenstadt gestoppt und ein langsamer Bevölkerungsanstieg erreicht werden. Zum anderen soll den Tendenzen zu einer nur auf Geschäften bestehenden Innenstadt entgegengewirkt werden. Die Innenstadt soll also wieder ein Ort für menschengerechteres Wohnen werden.

Dieses wichtige Ziel der Stadtkernsanierung ist schon weitgehend verwirklicht worden. So sind in den vergangenen 15 Jahren von 1971 – 1985 in der gesamten Heidenheimer Innenstadt nicht weniger als 264 Wohnungen geschaffen worden, davon in den förmlich festgelegten Sanierungsgebieten (i.S. der o. a. Ziff. III, 1) 76 Wohnungen. Demgegenüber mußten nur 163 Wohnungen aufgegeben werden, da sie in ihrer Substanz so schlecht waren, daß eine Renovierung ausschied. Per Saldo sind dementsprechend in den vergangenen Jahren im Stadtzentrum 101 Wohneinheiten zusätzlich entstanden. Das entspricht einer Einwohnerzahl von ungefähr 250. Heidenheims Innenstadt ist also längst nicht mehr nur ein reines Geschäftszentrum.

## 3. Renovierung erhaltungsfähiger historischer Gebäude

Solche Häuser haben das Bild der Innenstadt seit Jahrzehnten, z. T. seit Jahrhunderten geprägt. Sie repräsentieren weitgehend das für die Stadt Typische. Damit tragen sie wesentlich zur Identifizierung vieler Bürger mit ihrer Stadt bei. Das wiederum prägt und fördert heimatliches Bewußtsein. Die Stadt hat dementsprechend in den vergangenen acht Jahren allein in der südlichen – historischen – Innenstadt folgende fünf historische Gebäude grundlegend renoviert: Altes Rathaus, das jetzt als Elmar-Doch-Haus die Zentralstelle der Stadtbibliothek und einen Teil der Volkshochschule beherbergt. Altes Eichamt in der Hinteren Gasse, in dem der Heidenheimer Seniorentreff eingerichtet wurde. Das sog. „Türmle“, der letzte erhaltene und wieder instandgesetzte Rest der mittelalterlichen Stadtmauer; die Stadt hat es nach der Renovierung dem Kunstverein Heidenheim zur Verfügung gestellt. Die alte Oberamtei am Fuße des Schloßberges, die lange Zeit als Vogtshaus diente und heute Wohnungen ausweist. Schließlich die Villa Waldenmaier, ein Ende des 19. Jahrhunderts im Stil der Neurenaissance erstelltes Haus, das die Stadt 1979 erwarb und in den Jahren 1984/85 grundlegend renovierte. Bis auf weiteres wird es für städt. Kunstausstellungen genutzt.

Parallel zur Renovierung historischer Bausubstanz durch die Stadt haben eine Reihe privater Eigentümer historisch beachtenswerte Häuser, die ihnen gehören, ebenfalls grundlegend renoviert. Lediglich beispielhaft seien in diesem Zusammenhang erwähnt die Schloß-Apotheke und das Pelzhaus Hrosch in der Hauptstraße sowie die Gebäude Pelz-Santo, Gasthaus „Lamm“, Druckerei Kopp (alle Hintere Gasse) und der sog. Schandturm (An der Stadtmauer).



Eugen-Jaekle-Platz und Fußgängerzone Hauptstraße. Die Stadt besitzt mit dieser Fußgängerzone einen sehr gut frequentierten Begegnungsraum. (Foto: Badelt/Stadt Heidenheim)

## 4. Einrichtung von Fußgängerzonen und Verkehrsberuhigten Zonen

Die Innenstadt soll nicht nur Ort zum Einkaufen und Wohnen, sondern zugleich ein Ort sein, an dem die Bürger zusammenkommen, miteinander sprechen, bummeln gehen, zuweilen auch feiern, kurz ein Ort, an

dem sie sich wohlfühlen. Dazu bedarf es entsprechenden Raumes. Das heißt, es sind Straßen und Gassen auszuweisen, die nur für die Menschen da sind – Straßenflächen, auf denen sie sich ungestört und ohne Gefährdung durch Kraftfahrzeuge bewegen und aufhalten können. Das ist der eigentliche Zweck einer jeden Fußgängerzone. Freilich müssen dazu mancherlei Voraussetzungen erfüllt sein. So müssen beispielsweise für den Kfz-Verkehr, der ja vorhanden und auch notwendig ist, zuerst neue Straßen hergestellt bzw. vorhandene ausgebaut werden. In Heidenheim waren bzw. sind das die Bahnhofstraße, Ploucquet-Straße und die St.-Pöltener-Straße. Erst danach konnte der starke Kfz-Verkehr aus der Hauptstraße sowie der Hinteren Gasse und der Pfluggasse herausgenommen werden. Dadurch war der Weg frei geworden für den Ausbau der Hauptstraße und der Hinteren Gasse zu Fußgängerzonen; das geschah 1979 bis 1983. Im Jahr 1984 wurde dann noch die Pfluggasse und der südliche Teil der Hauptstraße zur Verkehrsberuhigten Zone ausgebaut, die sich aber äußerlich von der reinen Fußgängerzone nicht unterscheidet, d.h. sie weist den gleichen Bodenbelag und die gleiche sog. Möblierung auf wie der mittlere und nördliche Teil der Fußgängerzone Hauptstraße.

Fußgängerzonen werden indes von den Bürgern erst dann in ausreichendem Maß angenommen, wenn es gelingt, am Rand der Innenstadt genügend Parkhäuser bzw. Tiefgaragen zu erstellen. Erst wenn die Menschen mit ihren Kfz, die sie nun einmal haben, bis in die Nähe der Innenstadt fahren können, sind sie auch bereit, die Innenstadt aufzusuchen. Ohne Parkhäuser am Rand der Innenstadt würde also das Ziel, die City zum Ort menschlicher Begegnung zu machen, nur sehr unvollkommen erreicht werden können.

Deshalb war es ein wesentlicher Bestandteil der Heidenheimer Stadtkernsanierung, geeignete Standorte für Parkhäuser auszuweisen. Inzwischen sind drei derselben gebaut worden, nämlich die Tiefgarage im Rathaus, die Tiefgarage Süd (St-Pöltener-Straße) und das Parkhaus Clichystraße; zusammen bieten sie Platz für rd. 750 Pkw. Ein weiteres Parkhaus in der Nähe des Bahnhofs wird zur Zeit geplant.

#### 5. Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs

Auch nicht motorisierte Bürger sollen die Innenstadt in möglichst kurzer Zeit und auf direktem Weg erreichen können. Dazu ist es notwendig, den öffentlichen Linienbussen die Möglichkeit zu geben, so nah wie möglich an die Innenstadt heranzufahren. Desgleichen sollte in nächster Nähe der City ein zentraler Umsteigeplatz liegen. Praktisch bedeutet das, einen Busbahnhof am Rand der Fußgängerzone einzurichten. Das ist in Heidenheim im Rahmen der Stadtkernsanierung erfolgt. Seit 1982 ist die Grabenstraße von der August-Lösch-Straße bis fast zum Traubengäßle als zentraler Busbahnhof eingerichtet. Es ist zwar ungewöhnlich, eine Straße zum öffentlichen Omnibusbahnhof zu machen. Infolge der topographischen Verhältnisse der Stadt, die im Zentrum für öffentliche Einrichtungen nicht allzu viel Raum lassen, aber auch aus Kostengründen, hat sich der Gemeinderat zu dieser Lösung durchgerungen. Sie wurde übrigens der Stadt von dem renommierten Verkehrsplanungsbüro Schaechterle und Holdschuer, Ulm, auf Grund eingehender Untersuchungen mit stichhaltigen Argumenten empfohlen.

#### 6. Einrichtung kommunaler Institutionen im kulturellen und sozialen Bereich.

Um mehr Möglichkeiten für menschliche Begegnungen in der Innenstadt zu bieten, reichen Geschäfte, Wohnungen und Fußgängerzonen allein noch nicht aus. Gastronomische Betriebe müssen hinzukommen und nicht zuletzt muß Kommunikation der Bürger in kulturellen und sozialen Bereichen ermöglicht werden. Das kann vor allem durch Volkshochschule, Stadtbibliothek, Seniorenzentrum und Jugendhaus geschehen. Deshalb gehörte es von vornherein zu den planerischen Zielen der Stadt, solche Einrichtungen im Stadtzentrum zu schaffen bzw. zu erweitern.

Dementsprechend wurde das alte Rathaus zum Kulturhaus umgebaut. Unter dem Namen Elmar-Doch-Haus beherbergt es seit 1979 die Stadtbibliothek und einen Teil der Volkshochschule. Für den größeren Teil der VHS hat die Stadt unmittelbar am Busbahnhof in den Jahren 1981 und 1982 einen Neubau, das Meeboldhaus, erstellt. Mit der grundlegenden Renovierung des fast 300 Jahre alten Eichamts in der Hinteren Gasse schuf die Stadt zugleich die Räume für den inzwischen bei unseren älteren Mitbürgern sehr beliebten Heidenheimer Seniorentreff.

### **VI. Schritte, die zur Verwirklichung dieser Ziele notwendig waren**

#### 1. Aufnahme der Stadt in das SE-Programm

Hierbei handelt es sich um das Sanierungs- und Entwicklungsprogramm des Bundes und des Landes. Wird eine Gemeinde in dieses Programm aufgenommen, so bekommt sie Bundes- und Landeszuschüsse in Höhe von 2/3 der sog. unrentierlichen Kosten, die ihr bei der Stadtkernsanierung entstehen. Da der Kostenaufwand allein für die kommunalen Sanierungsmaßnahmen bei jeder Stadtkernsanierung viele Millionen DM beträgt, setzt jede sanierungswillige Gemeinde alles daran, in's SE-Programm aufgenommen zu werden. So natürlich auch die Stadt Heidenheim. Diesen jahrelangen, intensiven Bemühungen der Stadt war am 25. 1. 77 ein erster entscheidender Erfolg zuteil geworden. An diesem Tag teilte nämlich das Stuttgarter Innenministerium der Stadtverwaltung mit, daß Heidenheim in's SE-Programm aufgenommen wurde und Bund und Land für das Jahr 1977 einen Zuschuß von je 270.000,- DM

gewähren. Mit dem von der Stadt selbst einzusetzenden Drittelbetrag in gleicher Höhe standen somit erstmals 1977 810.000,- DM für Sanierungszwecke bereit.

Noch im selben Jahr teilte der damalige Staatssekretär und heutige Finanzminister Dr. Palm, Stuttgart, anlässlich eines auf Einladung der Stadt erfolgten Besuchs in Heidenheim mit, daß 1978 der Architekten-Wettbewerb für die Fußgängerzone, die grundlegende Renovierung des alten Rathauses sowie ein Teil des für die Stadtkernsanierung notwendigen Grunderwerbs im Rahmen des SE-Programms zusätzlich finanziell gefördert werden.

Damit war der Startschuß für Heidenheims Stadtkernsanierung gegeben. Im Laufe weiterer Verhandlungen mit dem Land konnte die Stadt erreichen, daß der sog. Förderrahmen für die städt. Sanierungsmaßnahmen im Rahmen des SE-Programms auf 12,72 Mill. DM festgelegt wurde. Nach der gesetzlich festgelegten Kostendrittelung fallen davon auf die Stadt 4,24 Mill. DM. Bund und Land haben dementsprechend 8,48 Mill. DM Mittel gewährt.

Darüber hinaus wurden vom Land Baden-Württemberg aus weiteren Förderprogrammen für das Meeboldhaus (Volkshochschule), die Parkhäuser Süd und Clichy Straße sowie für den Busbahnhof Grabenstraße Zuschüsse in Höhe von rd. 6,5 Mill. DM gewährt. Der Eigenanteil der Stadt an diesen Projekten beträgt 8,75 Mill. DM. Somit beträgt die öffentliche Investitionssumme für die Heidenheimer Stadtkernsanierung insgesamt rd. 28 Mill. DM. Hinzu kommen die noch umfangreicheren privaten Sanierungsprojekte im Innenstadtbereich, südlich der Achse Brenb/Clichystraße, die z. T. ebenfalls mit Landesmitteln gefördert wurden. Der Gesamtbetrag für diese privaten Sanierungsinvestitionen kann nur geschätzt werden; er bewegt sich in einer Größenordnung von etwa 70 Mill. DM.

## 2. Sanierungsträger

Parallel zu den Verhandlungen der Stadt mit dem Land zwecks Aufnahme in das SE-Programm und entsprechender Bezuschussung mußte die Stadtverwaltung geeignete Sanierungsträger finden.

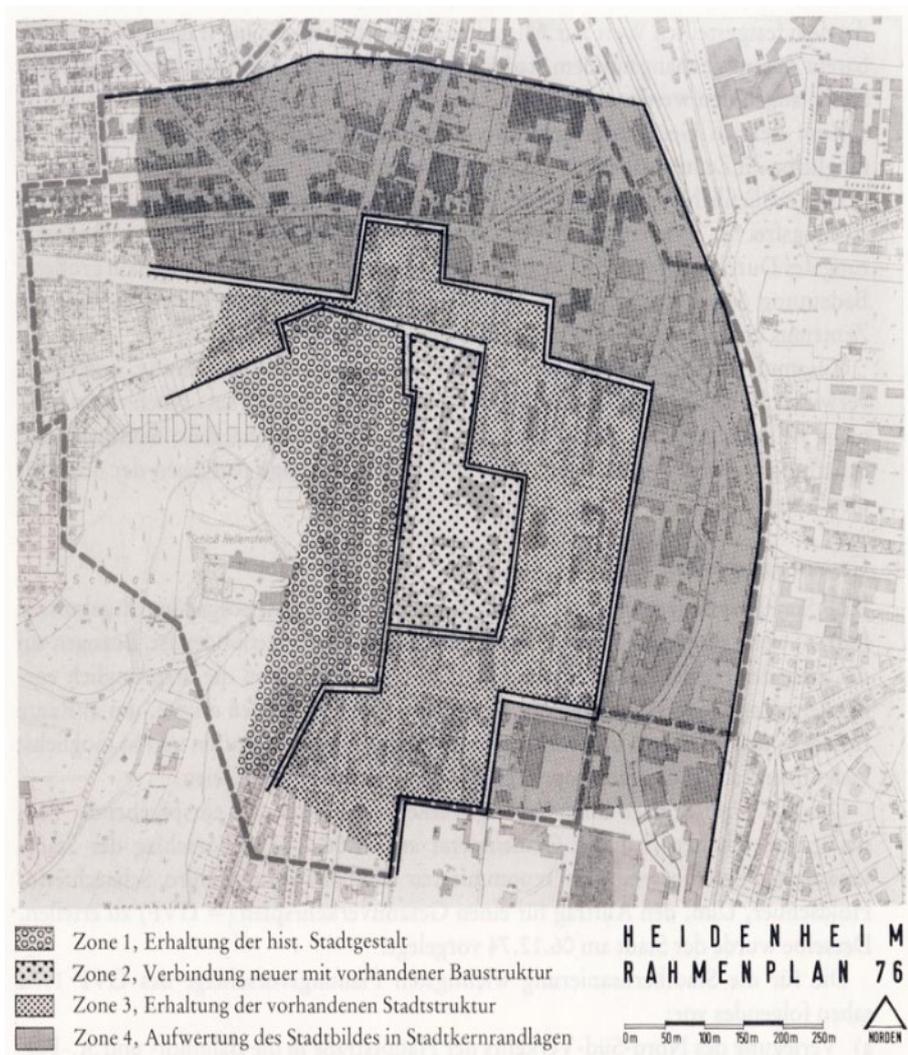
Die Sanierungsträgerschaft übernahmen im Auftrag der Stadt die Gemeinnützige Baugesellschaft Heidenheim AG (GBH) und die Stadtentwicklung Südwest Stuttgart (Steg.) Das Gebiet, für das die GBH als Sanierungsträger zuständig war, wurde folgendermaßen abgegrenzt: Südliche Hauptstraße/Pfluggasse/ Wedelgraben/St.-Pöltener-Straße (1,5 ha). Die Steg bekam das Areal Westl. Eugen-Jaekle-Platz (0,7 ha) als Sanierungsträger zugeteilt. In dem relativ großen Restbereich, der hauptsächlich mittlere und nördliche Hauptstraße und Hintere Gasse beinhaltet, übte die Stadt selbst die Sanierungsträgerschaft aus.

Natürlich hat die Stadtverwaltung alle Beiden Sanierungsträger GBH und Steg tatkräftig unterstützt.

## 3. Vorbereitende Untersuchungen und Rahmenplan für die Stadtkernsanierung

Die Stadtverwaltung mußte vielfältige planerische Unterlagen erarbeiten, damit der Gemeinderat die notwendigen Beschlüsse fassen konnte. Solche Beschlüsse waren vor allem für die vorbereitenden Untersuchungen und den Rahmenplan erforderlich.

Nach § 4 des Städtebauförderungsgesetzes sind die vorbereitenden Untersuchungen gesetzlich unabdingbares Planungsinstrumentarium und Voraussetzung für eine Gemeinde, um in das SE-Förderprogramm aufgenommen zu werden. Am 04.03.76 hat der Gemeinderat beschlossen, die vorbereitenden Untersuchungen und den Rahmenplan an die Steg, Stuttgart, zu vergeben. Schon ein Jahr später hatte die Steg den Entwurf des Rahmenplans erarbeitet. Nach einigen, vom gemeinderätlichen technischen Ausschuß beschlossenen Änderungen bzw. Ergänzungen stimmte der Gemeinderat am 28.04.77 dem Rahmenplan zu. Dadurch hat dieser Plan Rechtswirksamkeit erlangt; er bildet seitdem, wie sein Name sagt, den städtebaulich-planerischen Rahmen für alle Maßnahmen der Heidenheimer Stadtkernsanierung.



Wesentliche Bestandteile dieses Grundlagen–Planes für die Innenstadt-Erneuerung sind die Bestandsaufnahme, die Zielformulierung und die städtebauliche Konzeption. So formuliert der Rahmenplan beispielsweise folgende allgemeine Ziele der Stadtkernsanierung:

Zum Bereich Bevölkerung und Wohnen: Im Stadtzentrum sollen so weit wie möglich Wohnungen geschaffen werden. Der soziale Querschnitt der Bevölkerung soll möglichst dem Querschnitt der Gesamtstadt entsprechen.

Zum Bereich Kultur und Bildung: Der latente Bedarf an Unterhaltungs-, Bildungs-, Erholungs- und Kommunikationsangeboten soll zentral bei fußläufiger Entfernung der einzelnen Einrichtungen zueinander gedeckt werden. Langfristig ist ein Standort für eine Stadthalle vorzusehen.

Zum Bereich räumlicher Aufbau, Stadtbild, Grünanlagen: Der historische Altstadtbereich ist wegen seines hohen Identifikationswertes für die Gesamtstadt zu erhalten. Erneuerungen müssen besonderen Gesetzmäßigkeiten unterworfen werden, die dem festgestellten Wert zur Altstadtcharakteristik Rechnung tragen. In unmittelbarem Zusammenhang mit dem Stadtkern sollten öffentliche Grünanlagen und Grünzonen angeboten werden.

Zum Bereich Geschäftswesen: Die vorhandene Kaufkraft von Heidenheim soll möglichst im Zentrumsbereich umgesetzt werden.

Und schließlich zum Bereich Verkehr: Innerstädtischer Fahrverkehr soll möglichst störungsfrei für andere urbane Aktivitäten sein. Alle Maßnahmen, die zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs dienen, sind, soweit nicht andere Belange von größerer Bedeutung dem entgegenstehen, zu unterstützen. Die günstige Erreichbarkeit des Zentrums und des Parkierungsangebotes muß gewährleistet sein.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Stadtkernsanierung, soweit sie verwirklicht ist, diese Ziele zum überwiegenden Teil erreicht hat. Noch nicht bzw. nicht vollständig realisieren ließen sich bis jetzt vor allem die Ziele Stadthalle und Schaffung weiterer Grünanlagen. Dies sind mithin wichtige Aufgaben der Stadt für die Zukunft.

#### 4. Gesamtverkehrsplan

Eine Stadtkernsanierung kann nur dann zu strukturell befriedigenden Ergebnissen führen, wenn sie in eine sinnvolle Verkehrserschließung eingebunden ist. Bezogen auf die Ziele der Heidenheimer Stadtkernsanierung hieß das, daß die ursprünglich vorhandene Verkehrserschließung der Innenstadt geändert werden mußte, um a) Raum für die Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Zonen zu schaffen und b) möglichst viele Innenstadtstraßen von sog. Fremdverkehrsströmen zu befreien.

Um auf Grund einer umfassenden Verkehrsuntersuchung entsprechende Vorschläge zu erhalten, hat der Gemeinderat am 29.06.72 auf Vorschlag der Stadtverwaltung beschlossen, dem renommierten Verkehrsplanungsbüro Schaechterle/ Holdschuer, Ulm, den Auftrag für einen Gesamtverkehrsplan (= GVP) zu erteilen. Derselbe wurde der Stadt am 06.12.74 vorgelegt.

Die für die Stadtkernsanierung wichtigsten Planungsvorschläge des GVP 1974 sahen folgendes vor:

- a) Verlegung des Nord-Süd-Verkehrs der Hauptstraße in die Bahnhof- und St.-Pöltener-Straße sowie des Süd-Nord-Verkehrs der Grabenstraße in die St.-Pöltener-Straße und Ploucquet-/Friedrichstraße. Dieser Vorschlag ist inzwischen verwirklicht worden. Das war die Voraussetzung für die Einrichtung der Fußgängerzone Hauptstraße und Hintere Gasse sowie für den Busbahnhof Grabenstraße.
- b) Langfristig sollte folgende Konzeption realisiert werden: Der Ostwest- und der Westost-Verkehr im Verlauf der B 466 sollte am Nordrand der Innenstadt im Zuge Friedrichstraße-Bahnhofsvorplatz–Paulinenstraße mit Durchstich unter dem Ottilienberg zur Wilhelmstraße-Clichystraße in beiden Richtungen und deshalb z.T. vierspurig geleitet werden.

Eine solche, mit einem Tunnel durch den Ottilienberg verbundene große Verkehrslösung hätte zwar das Gebiet der verkehrsberuhigten Innenstadt nach Norden bis auf die geplante Querspange Paulinenstraße–Ottilienbergtunnel ausgedehnt. Sie hätte aber andererseits einen sehr hohen finanziellen Aufwand für die Stadt verursacht und hätte überdies einen starken Eingriff in großenteils noch intakte Bausubstanz vor allem im Bereich Schnaitheimer–/ Paulinenstraße zur Folge gehabt. Zudem hätte diese Verkehrslösung den Bahnhofsvorplatz zerschnitten und mithin den Bahnhof von der Innenstadt getrennt. Dieses Ergebnis wäre nur durch eine sehr teure Untertunnelung des Bahnhofsvorplatzes zu verhindern gewesen.

Die Stadt beauftragte deshalb am 06.07.79 die Verkehrsplaner Schaechterle/Holdschuer, ergänzende Untersuchungen zum GVP 1974 durchzuführen mit dem Ziel, alternative Lösungsmöglichkeiten für die Führung des innerstädtischen Verkehrs zu finden.

Diese Untersuchung führte zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

1. Die o.g. große Verkehrslösung (Ottilienbergtunnel mit Querspange Paulinenstraße) wird in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu verwirklichen sein.
2. Mit einem zwei- bis dreispurigen Straßensystem, das im Richtungsverkehr befahren wird, können die Verkehrsbedürfnisse des fließenden Verkehrs befriedigt werden.
3. Die Olga-/Wilhelmstraße bleibt auch in Zukunft als Hauptverkehrsader in Ostwest-Richtung bestehen.
4. a) Der Planungsvorschlag zur Umfahrung der Innenstadt im Richtungsverkehr durch einen Schloßbergtunnel stellt eine diskutabile Planungsalternative für die Innenstadt-Netzkonzeption dar.  
b) Wenn die Schloßbergtunnel-Lösung indes nicht kurz- bis mittelfristig zum Ausbau kommen kann, bleibt der Straßenzug Eugen-Jaekle-Platz/Brenzstraße als Hauptverkehrsader in Westost-Richtung bestehen.
5. Der Ausbau einer Fußgängerunterführung am Eugen-Jaekle-Platz oder in der Clichy-/Schnaitheimer Straße ist nicht erforderlich.

Entsprechend den Ergebnissen Ziff. 2 und 3 sowie 4b und 5 ist inzwischen die Innenstadt-Netzkonzeption verwirklicht worden. Dem Planungsvorschlag „Schloßbergtunnel“ konnte vor allem aus finanziellen Gründen nicht nähergetreten werden, so daß er kurz- bis mittelfristig nicht realisierbar ist. Nach der Ergänzungsuntersuchung durch das Büro Schaechterle/Holdschuer sprechen jedoch eine Reihe von guten Gründen für die dadurch zu gewinnende Innenstadt-Umgehung des Westost- und des Westsüd–Durchgangsverkehrs. In späterer Zeit wird darüber noch einmal eingehend zu beraten und zu befinden sein. Auch daraus ergibt sich, daß die Stadtkernsanierung insgesamt eine Aufgabe von Generationen ist.

#### 5. Ideenwettbewerb Fußgängerzone

Daß die Hauptstraße und die Hintere Gasse, später auch die Karlstraße zu Fußgängerzonen umgestaltet werden sollen, war eine Vorgabe der Stadt und hat deshalb auch im Rahmenplan der Steg seinen Niederschlag gefunden. Damit war aber noch nichts über die Ausgestaltung der Fußgängerzonen im einzelnen und auch noch nichts über den konkreten Ausbau eines zentralen Busbahnhofs gesagt, wie er

generell im Gesamtverkehrsplan von Schaechterle/Holdschuer empfohlen wurde. Hierzu sollte ein Ideenwettbewerb für Architekten entsprechende Vorschläge liefern.

Am 7. September 1977 wurde dieser Wettbewerb von der Stadt ausgeschrieben. Am 20./21. Januar 1978 fand die Jurierung der von den teilnehmenden Architekten eingereichten Wettbewerbsarbeiten statt. Die Jury bestand aus 6 Architekten als Fachpreisrichter sowie aus 3 Stadträten und dem Verfasser als sog. Sachpreisrichtern. Architekt Josef Götz, Heidenheim, erhielt für die planerische Lösung beider Aufgaben – Gestaltung der Fußgängerzonen und des Busbahnhofs - den 1. Preis zuerkannt. Sowohl die Auswahl der Bodenbeläge in der Hauptstraße, Hintere Gasse und Pfluggasse, als auch die Festlegung der Baumpflanzstellen und der sonstigen sog. Möblierung der Fußgängerzonen geht auf seine Planung zurück. In den Jahren 1980-84 wurde dieselbe verwirklicht. Seitdem gehört die Fußgängerzone Hauptstraße/ Hintere Gasse zu den schönsten in Württemberg.

Hinsichtlich der Gestaltung des Busbahnhofs hatte Architekt Josef Götz die Idee, die städtischerseits vorgegebenen Räume für den Fahrkartenverkauf als Teil einer sog. Rathausgarten-Randbebauung zu planen. So ließ sich die weitere Vorgabe der Stadt, in diesem Bereich zusätzlich Räume für die Volkshochschule zu schaffen, in einen gestalterisch gut gelösten architektonischen Rahmen einfügen. Auf diese Weise entstand das Meeboldhaus, das im Erdgeschoß Räume für den Fahrkartenverkauf enthält und im übrigen den zusätzlichen Raumbedarf für die Volkshochschule abdeckt. Daneben sieht die Rathausgarten-Randbebauung zwei weitere Wohn- und Geschäftshäuser vor, von denen inzwischen eines erstellt wurde.

#### 6. Künstlerischer Wettbewerb für den „Knöpfleswäscher-Brunnen“

Unter Ziff. 4 wurde dargelegt, daß das Sanierungsziel Fußgängerzone dazu führen soll, die Menschen zusammenzubringen und die Innenstadt zu einem Ort zu machen, an dem sie sich wohlfühlen. Außer einer entsprechenden Atmosphäre des innerstädtischen Straßenraumes kann dazu auch seine künstlerische Gestaltung einen wertvollen Beitrag liefern. So lag es nahe, den Brunnen, der nach der städt. Vorgabe an der breitesten Stelle der Hauptstraße vor dem alten Rathaus (Elmar-Doch-Haus) entstehen und die „Knöpfleswäscherin“ zum Motiv haben sollte, von Künstlern entwerfen zu lassen. Dementsprechend beschloß der Gemeinderat am 17. 9. 81, einen künstlerischen Wettbewerb durchzuführen.

Dieser Wettbewerb wurde am 1. 7. 82 ausgeschrieben. 36 Künstler aus Baden-Württemberg haben sich daran beteiligt. Die Jury sprach die drei Preise folgenden Künstlern zu: 1. Preis: Karl-Ulrich Nuß, Weinstadt-Strümpfelbach; 2. Preis: Albrecht Kneer, Königsbronn-Zang; 3. Preis: Jörg Failmezger, Pleidelsheim. Am 16. 6. 83 beschloß der Gemeinderat, den 2. Preisträger, Albrecht Kneer, zu beauftragen, den „Knöpfleswäscher-Brunnen“ gem. seinem preisgekrönten Entwurf auszuführen.

Am 5. 9. 84 wurde dieser die Fußgängerzone Hauptstraße prägende Brunnen der Bürgerschaft übergeben.

### **VII. Randbedingungen der Stadtkernsanierung**

#### 1. „Mitziehen“ der Bürger – Engagement der Eigentümer

Eine solch umfangreiche und schwierige kommunale Gesamtmaßnahme wie die Stadtkernsanierung kann von einer Stadtverwaltung nicht ohne Grundkonsens mit der Mehrheit der Bürgerschaft in Angriff genommen werden. Hinzu kommen muß die Bereitschaft der Eigentümer, mitzumachen.

Beides war in Heidenheim erfreulicherweise von Anfang an gegeben. Es gab z. B. keinerlei Bürgerinitiativen gegen die Umwandlung der vorgesehenen Straßen in Fußgängerzonen. Der Anteil der Anlieger bzw. Eigentümer, die sich zunächst dagegen aussprachen, war relativ gering; er betrug nicht mehr als 30%. Die Mehrzahl der Anlieger, auch soweit sie Geschäftsinhaber sind, stand vielmehr von Beginn an den Zielen der Stadtkernsanierung aufgeschlossen gegenüber. Ein nicht geringer Teil von ihnen engagierte sich bei der Objektsanierung in erfreulichem Umfang. So sind zahlreiche Gebäude, insbesondere in der Hintere Gasse, in der Hauptstraße und in der Grabenstraße im Wege der privaten Objektsanierung erneuert worden.

Inzwischen hat sich auch der größere Teil der Geschäftsinhaber, die ursprünglich dagegen waren, mit der Fußgängerzone angefreundet. Dazu trugen die positiven Erfahrungen, die in diesem autofreien Bereich gemacht werden konnten, wesentlich bei.

Ferner war es notwendig, die Bürger, insbesondere die betroffenen Anlieger und Eigentümer, frühzeitig über die vorgesehenen Planungen zu informieren und die Planungsziele mit ihnen zu erörtern. Dies geschah vor allem durch Anliegerversammlungen, Bürgerversammlungen und Bürgergespräche, zu denen der Verfasser einlud. So fanden von 1977-1983 jährlich jeweils mehrere solcher bürgerschaftlicher Informations- und Diskussionsabende statt.

Daneben waren freilich auch z. T. sehr schwierige und langwierige Grunderwerbsverhandlungen erforderlich. Sie wurden vom städt. Liegenschaftsamt und vom Verfasser geführt. Zielstrebigkeit, Geduld und Einfühlungsvermögen waren dabei vonnöten. Erfreulicherweise ist festzustellen, daß alle diese Verhandlungen gütlich abgeschlossen werden konnten. Auch sämtliche notwendigen Umzüge erfolgten

freiwillig.

## 2. Erfahrungen anderer Städte - gute Zusammenarbeit mit Architekten

Der federführende technische Ausschuß des Gemeinderats unternahm, ebenfalls im Zeitraum von 1978-1983, mehrere eintägige und z. T. zweitägige Besichtigungsfahrten. Sie führten jeweils in Städte, in denen bereits fertiggestellte und beispielhafte Projekte der Innenstadtsanierung vorgeführt wurden, wie z. B. Freiburg, Ettlingen, Buchen, Hameln, Lemgo und Bad Pyrmont. Dort konnten für Heidenheim wertvolle Erkenntnisse sowohl hinsichtlich der Grundkonzeption einer Stadtkernsanierung als auch im Hinblick auf die Detailgestaltung gewonnen werden.

Sehr wichtig für das Gelingen einer Stadtkernsanierung ist auch eine gute Zusammenarbeit zwischen Stadt und beauftragten Architekten. Sie war bzw. ist in Heidenheim gegeben. Das gilt zum einen für die Planer, die die vorbereitenden Untersuchungen und den Rahmenplan sowie den Gesamtverkehrsplan und die Ergänzungsuntersuchung hierzu ausgearbeitet haben. Hier sollen vor allem Dipl.-Ing. Holdschuer, Ulm und die Planer der Steg, Stuttgart, sowie die GBH erwähnt werden. Dabei sei darauf hingewiesen, daß bei der Lösung von planerischen Problemen die Heidenheimer Architekten Roland Götz, Willi Oesterle, Günther Schaal, Ewald Weber, Karl-Heinz Wolf und Hans Wunderlich beteiligt waren.

Desgleichen hat die Stadtverwaltung mit den Architekten, die als 1. Preisträger aus dem Architektenwettbewerb bzw. aus den Gutachterverfahren hervorgegangen sind, gut zusammengearbeitet. Dabei handelte es sich um den bereits erwähnten Ideenwettbewerb Fußgängerzone sowie um die beiden Gutachterverfahren „Schwanen-Neubau“ und „Sanierung Quartier Wedelgraben“. Im Ideenwettbewerb erhielt Architekt Josef Götz, Heidenheim, den 1. Platz zuerkannt. Er wurde daraufhin vom Gemeinderat mit der gesamten Ausführung der Fußgängerzone Hauptstraße und des Busbahnhofes Grabenstraße einschließlich Meeboldhaus, beauftragt. Aus dem Gutachterverfahren „Schwanen-Neubau“ ging Architekt Dietrich Raichle, Heidenheim, als 1. Preisträger hervor, während der 1. Preis im Gutachterverfahren „Sanierung Quartier Wedelgraben“ auf Architekt Weber, Heidenheim, entfiel. Beide Architekten wurden jeweils, ganz oder teilweise, mit der Ausführung der entsprechenden Neubauprojekte betraut. Je ein größeres Neubauprojekt im Quartier Wedelgraben wurde Architekt Wittmann, Heidenheim, sowie der Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) übertragen.

Daneben erhielten direkte Planungsaufträge der Stadt Architekt Roland Götz, Heidenheim, für die Sanierungsplanung des „Alten Eichamts“ (jetzt städt. Seniorenbegegnungsstätte) und des „Türmler“ sowie Architekt Oesterle für das Parkhaus Clichystraße. Auch mit diesen beiden Architekten entstand eine gute Zusammenarbeit.

Die Sanierungsplanung für das alte Rathaus (Elmar-Doch-Haus) und die „Villa Waldenmaier“ erfolgte durch das städt. Hochbauamt, während das Stadtplanungsamt zusammen mit dem städt. Liegenschaftsamt als Koordinator die Oberleitung der gesamten Stadtkernsanierung hatte. Einzelne Detailplanungen, insbesondere bezüglich der Bodengestaltung des Quartiers Wedelgraben, erfolgten durch das Stadtplanungsamt selbst.

## VIII. Resümee

Stadtkernsanierung bzw. Stadterneuerung ist im letzten Viertel unseres Jahrhunderts zu einer kommunalen Aufgabe ersten Ranges geworden; darüber gibt es heutzutage keine Meinungsverschiedenheiten mehr. Die Stadt Heidenheim hat dies frühzeitig erkannt. Dementsprechend hat sie seit Mitte der 70er Jahre alle Anstrengungen unternommen, um diese Aufgabe so gut wie möglich zu erfüllen. Sie hat sich dabei weitgehend des planerischen Sachverständs renommierter Stadt- und Verkehrsplanungsbüros sowie zahlreicher qualifizierter Architekten bedient. Die seitens der Planer entwickelten Ideen und Lösungsvorschläge sind vor der jeweiligen Entscheidung sowohl im Gemeinderat und seinen Ausschüssen als auch mit den beteiligten und interessierten Bürgern eingehend erörtert worden. Viele Bürger – Eigentümer und Anlieger – der Innenstadt haben „mitgezogen“, d. h. ihre eigenen Ideen eingebracht und verwirklicht. Die Neugestaltung unserer Innenstadt ist mithin ein Gemeinschaftswerk von Stadt und Bürgern.

Die wichtigsten Ziele der Stadterneuerung sind für die historische Innenstadt, d. h. das innerstädtische Gebiet südlich der Achse Brenz-/Clichystraße, weitgehend erreicht worden. So ist unsere Innenstadt für das Wohnen zurückgewonnen und in wichtigen Bereichen vom Kfz-Verkehr befreit worden. Ihre wirtschaftliche und kulturelle Attraktivität ist gestärkt worden. Durch die Renovierung der historisch bedeutsamen Gebäude wurde die Unverwechselbarkeit unserer Stadt erhalten und dadurch der Erlebniswert gesteigert.

Gleichwohl bleibt für die Zukunft noch einiges zu tun. Die Sanierung der historischen Innenstadt muß zu Ende geführt werden. Maßnahmen notwendiger Erneuerung in der nördlichen Innenstadt müssen in die Wege geleitet werden, wie z. B. in den Bereichen Bahnhofplatz und Umgebung (damit wurde bereits begonnen), Clichystraße, Wilhelmstraße und Schnaitheimer Straße. Auch die weitere Entwicklung der ehemals selbständigen Stadteile darf nicht aus dem Auge verloren werden.

In der Innenstadt erlebt der Bürger seine Stadt – aber nur dann, wenn er sie gerne aufsucht. Daß die Heidenheimer gerne in ihre kleine City gehen, daß sie sich offensichtlich in ihr wohlfühlen - dazu hat die

Stadtkernsanierung wesentlich beigetragen.