

# Identität und öffentlicher Raum

*eine Potenzialanalyse der Stadt Bad Harzburg*



# Identität und öffentlicher Raum

*eine Potenzialanalyse der Stadt Bad Harzburg*

---

## Masterarbeit

zur Erlangung des akademischen Grades  
einer Diplom-Ingenieurin

Studienrichtung: Architektur

Susanne Elisabeth Roth, BSc.

Technische Universität Graz  
Erzherzog-Johann-Universität  
Fakultät für Architektur

Betreuerin: Univ.-Prof. Dr.phil. Simone Hain  
Institut für Stadt- und Baugeschichte

*September 2015*



# Danksagung

Ich möchte mich bei allen bedanken, die mich während der Zeit meines Studiums und insbesondere während meiner Diplomarbeit begleitet und unterstützt haben.

Allen voran bei meiner Familie, die mich zu jeder Zeit rückhaltlos unterstützt hat.

Andreas danke ich für seine Geduld und Unterstützung, seine fachkundige Kritik und seine Kochkünste, die mich aus so manchem Stimmungstief gerettet haben.

Alicia, die es bestimmt nicht immer leicht hatte mir gegenüber konzentriert an ihre Diplomarbeit zu arbeiten, danke ich für eine sehr schöne, produktive und lustige Zeit.

Stephan, Chrizzly und Nathalie danke ich für die konstruktive formale wie inhaltliche Kritiken.

Ich danke den Bewohnern der Stadt Bad Harzburg, allen voran Herr Plaster, der mir sein umfangreiches Archiv geöffnet hat und Familie Ellenfeld, ohne die ich mich nie so intensiv mit der Stadt hätte beschäftigen können.

Des weiteren möchte ich noch allen Interviewpartner danken, die sich Zeit für mich genommen haben.

Meine Freunde waren mir in dieser Zeit eine große Hilfe. Sie haben sich meine Klagen über das Elend des Diplomierens ohne zu Meckern angehört und für die notwendige Ablenkung gesorgt, auch wenn, vor allem in den letzten Monaten, das Gejammer immer lauter wurde.

Den AZ Turm und seinen Mitgliedern, der mir über die Jahre hinweg eine schöne Arbeitsatmosphäre geboten hat, werde ich vermissen.

Zuletzt möchte ich mich herzlichst bei meiner Betreuerin Frau Professor Hain bedanken, die sich immer Zeit genommen und mich unterstützt hat. Sie hat mit langen Gesprächen und konstruktiven Vorschlägen, diese Arbeit in dieser Form erst ermöglicht.

## Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen/Hilfsmittel nicht benutzt, und die den benutzten Quellen wörtlich und inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Graz, am 25.09.2015 .....

## Statutory Declaration

I declare that I have authored this thesis independently, that I have not used other than the declared sources / resources, and that I have explicitly marked all material which has been quoted either literally or by content from the used sources.

Graz, 25.09.2015 .....

## Gleichheitsgrundsatz

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wurde in dieser Arbeit darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Ich möchte jedoch ausdrücklich festhalten, dass die bei Personen maskuline Form für beide Geschlechter zu verstehen ist.

# Inhaltsangabe

<b>1. Einleitung</b>	14
1.1 Ausgangslage	14
1.2 Standort	15
<b>2. Geschichte</b>	18
2.1 Burgphase (10. Jh. - 16. Jh.)	18
2.2 Entwicklung vom Fund der Solequelle im 16. Jh. bis zum Ende des Ersten Weltkrieges 1918	19
2.3 Zwischenkriegsphase 1918-1938	22
2.4 Zweiter Weltkrieg und Leave-Center 1939 - 1955	24
2.5 Nachkriegszeit ab 1956 – 1988	26
2.6 Wendezeit und Nullerjahre 1989 – 2010	29
<b>3. Identität</b>	36
3.1 Identität allgemein	36
3.2 Gleichheit und Differenzierung	36
3.3 Tradition und Vision (Globalisierung → Modernisierung)	37
3.4 Kollektivität und Individualität (Dazugehören und Abgren- zen)	37
3.5 Global und Lokal	38
3.6 Bad Harzburgs Identität	38
<b>4. Aktuelle Raumsituation</b>	46
4.1 Stadtstruktur	46
4.2 Ortsbild	52
<b>5. Tourismus und Gesundheit / Wellness</b>	58
5.1 Allgemein	58
5.2 Tourismus und Gesundheit (barrierefrei und altengerecht)	58
5.3 Tourismusgebiet Harz	59
5.4 Entwicklung in Bad Harzburg	60
5.5 Auswirkung auf die Innenstadt	61
<b>6. Demografie</b>	66
6.1 Allgemein	66
6.2 Demografischer Wandel Deutschland	66
6.3 Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig	68
6.4 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Goslar und Bad Harzburg	68
6.5 Infrastruktur des Landkreises Goslar und Bad Harzburg	70
6.5.1 Gesundheit	70
6.5.2 Wohnen	70
6.5.3 Bildung	70
6.6 Fazit	72

<b>7. Mobilität</b>	78
7.1 Allgemein	78
7.2 modal split und modal shift im Großraum Braunschweig	79
7.3 Überregionale Anbindung Bad Harzburgs	80
7.4 Bestandssituation Bad Harzburgs	82
7.5 Wegenetz in Bad Harzburg	82
7.6 Innenstadt Bad Harzburgs: Herzog-Wilhelm-Straße	84
7.7 Motorisierter Individualverkehr	88
7.7.1 Bestandssituation der B4 in Bad Harzburg	88
7.7.2 Erreichbarkeit der Innenstadt Bad Harzburgs	90
7.8 ÖPNV und nichtmotorisierte Verkehrsmittel	96
7.8.1 Bestandssituation des ÖPNV in Bad Harzburg	98
7.8.2 Bestandssituation des Fahrrades in Bad Harzburg	100
7.8.3 Bestandssituation für Fußgänger in Bad Harzburg	102
7.8.3.1 Spielstraße	104
7.8.3.2 Fußgängerzone	104
7.9 Fazit	105
<b>8. Wirtschaft und Handel</b>	108
8.1 Wirtschaft	108
8.2 Einzelhandelsstandort Innenstadt	109
8.2.1 Großraum Braunschweig	111
8.2.2 Einzelhandel Bad Harzburg	112
8.2.2.1 Innenstadt	112
• Bahnhof	115
• Tempo 30 Zone	115
• Spielstraße	115
• Fußgängerzone	115
8.2.2.2 Belebung des Einzelhandels	118
8.3 Gastronomie	118
8.4 Marktbetrieb	119
8.5 Dienstleistung und Handwerk	119
8.6 Temporäre Attraktoren	120
8.6 Belebung der Innenstadt abseits des Einzelhandel	120
<b>9. Innenentwicklung</b>	124
9.1 Vernachlässigung der Innenstadt im ländlichen Raum	124
9.2 Attraktivierung der Innenstadt	125
9.3 Großraum Braunschweig	126
9.4 Bad Harzburg	126
9.4.1 Eigen- und Fremdwahrnehmung	128
9.4.2 Leerstand	128
9.4.2.1 Verein	129
9.4.2.2 Zwischennutzung	129

9.4.3 Wohnen	129
9.4.4 Öffentliche Funktionen und Kultur	130
9.5 Fazit	132
<b>10. Öffentlicher Raum</b>	<b>136</b>
10.1 Allgemein	136
10.2 Entwicklung	136
10.3 Zugänglichkeit	137
10.3.1 Sicherheit	138
10.3.2 Demografischer Wandel	138
10.4 Multifunktionalität und Nutzungskonkurrenz	139
10.4.1 Bad Harzburg	139
10.4.1.1 Funktionen für Kinder und Jugendliche	140
10.4.1.2 Temporäre Veranstaltungen und Feste	142
10.5 Harte und weiche Standortfaktoren	144
10.5.1 Gestaltung der Oberflächen und Finanzierung	144
10.6 Unterschiedliche Orte im öffentlichen Raum	145
10.6.1 Grünraum	146
10.6.2 Begegnungszonen	146
10.6.3 Temporäre Nutzungen	148
10.6.4 Neue Medien	148
10.7 Kommunikation und Partizipation	148
10.8 Fazit	149
<b>11. Detailbericht</b>	<b>152</b>
11.1 Bahnhofplatz	154
11.2 Tempo-30-Zone	156
11.3 Spielstraße	158
11.3.1 Jungbrunnen	160
11.4 Fußgängerzone	162
11.4.1 Port-Louis-Platz	164
11.4.2 Querungspunkt zwischen Stadtpark und Badepark	166
11.4.3 Stadtpark	168
11.4.4 Badepark	170
11.4.5 Karl-Franke-Platz	172
11.5 Berliner Platz	174
11.6 Kurpark	176
11.7 Querverbindungen	178
11.8 Kastanienallee	180
11.9 Fazit	180
<b>12. Ziele und Maßnahmenkatalog</b>	<b>184</b>
12.1 Zielgruppe	184
12.2 Festlegung des Wirkungsgebietes	184
12.3 Maßnahmen	185
12.3.1 Allgemein	185
12.3.2 Nachverdichtung der Kernstadt	186
12.3.3 Alternative Mobilität fördern	188

12.3.4 Fördern der Fußgänger und Fahrradfahrer in der Innenstadt	190
12.3.5 Stärkung der Querverbindungen für Fußgänger und Fahrradfahrer	192
12.3.6 Längsausrichtung der Innenstadt aufbrechen	194
12.3.6.1 Tempo-30-Zone	196
12.3.6.2 Spielstraße	198
12.3.6.3 Bummelallee	200
12.3.6.4 Kurpark	202
12.3.7 Initialzündung	204
12.3.7 Gegliederter Ablauf	206
12.4 Ziel	206
12.5 Zukunftsvision	207
<b>13. Schlussfolgerung</b>	<b>210</b>
<b>14. Anhang</b>	<b>214</b>
14.1 Literaturverzeichnis	214
14.1.1 Bücher	214
14.1.2 Aufsätze / Artikel	214
14.1.3 Tabellen	216
14.1.4 Andere Quellen	217
14.2 Abbildungsverzeichnis	217



# 1. Einleitung

*1.1 Ausgangslage*

*1.2 Standort*

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Es gibt gravierende Unterschiede zwischen den Ballungsräume der Städte und dem ländlichen Raum. Die großen Städte sind Anziehungspunkte vieler und mit stetigem Bevölkerungswachstum konfrontiert. Dadurch steigen die Miet- und Kaufpreise am Immobilienmarkt, was viele vor finanzielle Herausforderungen stellt. Im ländlichen Raum hingegen hat man oft mit gegenteiligen Tendenzen zu kämpfen. Menschen wandern ab und zurück bleiben meist die älteren und weniger flexiblen. Dadurch fallen zwar die Immobilienpreise, allerdings wird die Versorgung des täglichen Bedarfs wegen einer zu geringen Nachfrage oft schwierig.

Dieses Projekt beschäftigt sich am Beispiel der Stadt Bad Harzburg mit diesen Transformationsprozessen denen der ländliche Raum ausgesetzt ist. Dadurch sollen ortsspezifische Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie die Stadt und ihre Bewohner mit der Lage umgehen können.

## 1.2 Standort

Bad Harzburg liegt an den nördlichen Ausläufern des Harzes. Der Harz ist das nördlichste Mittelgebirge Deutschlands und umfasst eine Gesamtfläche von 24.700ha. Der Brocken ist mit 1141m über Normalnull die höchste Erhebung. Die drei Bundesländer Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen teilen das Gebiet auf.<sup>1</sup> Bad Harzburg gehört zu dem Landkreis Goslar, der ca. 965km<sup>2</sup> groß ist und rund 137.833 Einwohner umfasst.<sup>2</sup>

Bad Harzburg selbst zählt 21.764 Einwohner (Stand: 31.12.2012)<sup>3</sup> und hat damit eine Bevölkerungsdichte von 354 Einwohner pro Quadratmeter.



Abb. 1. Deutschlandkarte mit Landeshauptstädten

- 1 Vgl. Bad Harzburg: Teufelsstieg, <[www.bad-harzburg.de/wanderland/wandern-aktiv/teufelsstieg.html](http://www.bad-harzburg.de/wanderland/wandern-aktiv/teufelsstieg.html)> (31.05.2014).
- 2 Vgl. Landkreis Goslar: Zahlen, Daten, Fakten, <<https://www.landkreis-goslar.de/index.phtml?mNavID=1749.9&sNavID=1749.90&La=1>> (05.01.2015).
- 3 Vgl. Stadt Bad Harzburg: Zahlen, Daten, Fakten, <<http://www.stadt-bad-harzburg.de/Meine-Stadt/Zahlen-Daten-Fakten>> (30.03.2015).



## 2. Geschichte Bad Harzburg

2.1 *Burgphase (10. Jh. - 16. Jh.)*

2.2 *Entwicklung vom Fund der Solequelle im 16.Jh. bis zum Ende des ersten Weltkrieges 1918*

2.3 *Zwischenkriegsphase 1918 - 1938*

2.4 *Zweiter Weltkrieg und Leave-Center 1939 - 1955*

2.5 *Nachkriegszeit ab 1956 - 1988*

2.6 *Wendezeit und Nullerjahre 1989 - 2010*

## 2. Geschichte Bad Harzburg

Dieses Kapitel widmet sich der geschichtlichen Entwicklung Bad Harzburgs von seinen Anfängen bis in die Gegenwart. Hierbei wird versucht, eine sinnvolle, phasenweise Einteilung vorzunehmen und die aus Verfassersicht jeweils wichtigen Teilaspekte der Historie herauszustellen, deren konkrete Auswirkungen (zumindest teilweise) bis heute wirksam sind und denen entsprechend in weiterer Folge bei der Analyse und Konzeptfindung eine wichtige Bedeutung zukommt. Bad Harzburg hat eine sehr lange und traditionsreiche Geschichte (Funde aus der Jüngerer Steinzeit belegen eine erste Besiedelung bereits seit dem 5. Jahrtausend v. Chr.) – allein aus diesem Grund kann an dieser Stelle keine vollständige geschichtliche Abhandlung erfolgen. Vielmehr werden die im Rahmen dieser Arbeit relevanten Entwicklungen fokussiert betrachtet. Bei weiterführendem Interesse wird auf das Literatur und Quellenverzeichnis verwiesen.

### 2.1 Burgphase (10. Jh. – 16. Jh.)

Nach heutigem Erkenntnisstand hat sich „Alt-Harzburg“ vermutlich aus den drei Gemeinwesen Schulenrode, Hartesborch und „Neustadt unter der Harzburg“ entwickelt.<sup>1</sup>

Von 1066 bis 1068 ließ Heinrich IV. den Bau der Harzburg auf dem heutigen Burgberg zum Schutz der Residenz und Reichsvogtei gegen die Sachsen durchführen, von denen sie 1074 geschleift wurde.<sup>2</sup> Nur zwei Jahre später wurde die Burg teilweise wieder aufgebaut und 1180 von Friedrich I., Barbarossa, weiter ausgebaut. Ab 1488 war die Burg nach mehrmaligem Besitzerwechsel bis 1572 der ständige Amtssitz der Herzöge von Braunschweig-Wolfenbüttel.<sup>3</sup> Nach dem 30 jährigen Krieg war die Burg eine Ruine, deshalb veranlasste Herzog August der Jüngere, im Einvernehmen mit der Bevölkerung, die Reste völlig abzureißen.



Abb.2. Die alte Kaiserpfalz Harzburg um 1070

- 1 Vgl. Stadt Bad Harzburg: Geschichtliche Entwicklung, < <http://www.stadt-bad-harzburg.de/Meine-Stadt/Stadtgeschichte> > (10.08.2014)
- 2 Vgl. Förderverein Historischer Burgberg Bad Harzburg e.V., < <http://www.die-harzburg.de/geschichte.html> > (05.07.2014)
- 3 Vgl. Stadt Bad Harzburg: Geschichtliche Entwicklung, < <http://www.stadt-bad-harzburg.de/Meine-Stadt/Stadtgeschichte> > (10.08.2014)

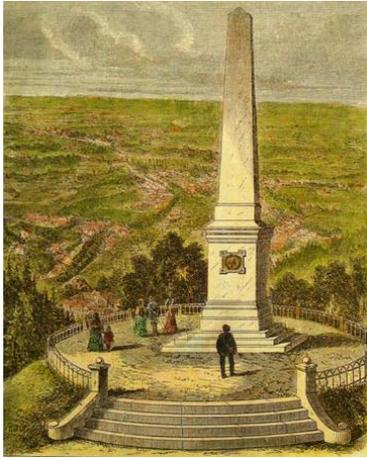


Abb. 3. Canossa-Säule mit Ausblick auf das Harzvorland

Zum heutigen Zeitpunkt ist nur mehr eine kaum sichtbare Ruine vorhanden. Dennoch spielt die ehemalige Burg in der Erinnerung eine bedeutende Rolle. Sie ist der Namensgeber für die Stadt selbst als auch für den topografisch wichtigsten Orientierungspunkt: der 483m hohe „Burgberg“, zu dessen Füßen sich die Stadt erstreckt. Sie ist ein wichtiger Bestandteil der Harzburger Identität.

Darüber hinaus erkannte man, als Bad Harzburg später zum Kurort wurde, das Potenzial des Burgberges für den Tourismus. Bis heute ist er ein beliebtes Ausflugsziel, da von hier aus ein weiter Blick auf das nördliche Harzvorland gegeben ist. Darüber hinaus bildet er nunmehr den Startpunkt vieler Wanderrouten.<sup>4</sup> Die 1877 am Aussichtspunkt errichtete Canossa-Säule ist durch ihre prominente Platzierung weithin sichtbar und stellt heutzutage ein wichtiges Wahrzeichen und Aushängeschild der Kurstadt dar.

## 2.2 Entwicklung vom Fund der Solequelle im 16. Jh. bis zum Ende des Ersten Weltkrieges 1918<sup>5</sup>

1569 wurde die Solequelle gefunden und ab 1575 begann die regelmäßigen Salzproduktion.<sup>6</sup> Herzog Julius stiftete das Salzfest, was noch heute im August einen jährlichen touristischen und gesellschaftlichen Höhepunkt darstellt. 1831 markiert den Beginn des Kur- und Badelebens. Seit diesem Zeitpunkt wurde die Sole neben der Salzgewinnung auch zu Badezwecken verwendet.

Durch den Bau der Eisenbahn von Braunschweig nach Neustadt-Harzburg, die 1843 in Betrieb genommen wurde, erfolgte die Anbindung an das öffentliche Schienennetz. Dies bewirkte einen touristischen und allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung. Bad Harzburg wurde zu einem regional wichtigen Umsteigepunkt im Personenverkehr und Umschlagspunkt für Waren für den Oberharz. Die Stadt wurde das „Tor zum Harz“.



Abb. 4. Bahnhof um 1905

<sup>4</sup> Vgl. Röttger 2004, S. 4-5.

<sup>5</sup> Vgl. Meier/ Neumann 2001, S. 563-586.

<sup>6</sup> Vgl. Stadt Bad Harzburg: *Geschichtliche Entwicklung*, < <http://www.stadt-bad-harzburg.de/Meine-Stadt/Stadtgeschichte> > (10.08.2014)

Die erhöhte Zugänglichkeit brachte nun vermehrt Auswärtige zur Sommerfrische in die Stadt und war ein günstiger Transportweg für Waren aus der Harzregion in die Städte: die Eisenbahn bildete die wirtschaftliche Grundlage für die lokalen Steinbruchbetriebe, den traditionellen Erzbergbau und die damit verbundenen Verhüttungsanlagen. Ab 1870/71 erfolgte eine weitere Ansiedlung von Schwerindustrie. Damit einhergehend wurde die Entwicklung der Stadt als Kurort durch Steintransporte durch die innere Stadt bis zum Bahnhof immer wieder beeinträchtigt. Die Ausweitung des Arbeitsplatzangebotes führte in diesem Zeitraum zu einem Anstieg der Einwohnerzahl.



Abb.5. Mathildenhütte um 1910

Eine Besonderheit in der Entwicklung der Stadt stellt die Dualität des Wachstums in diesem Zeitraum dar, denn gleichermaßen wie die Ausweitung der Industrie voranschreitet, erweitert sich das touristische Angebot. 1850 wurde die Herzog-Wilhelm-Straße angelegt und es setzte der Bau großer Hotels ein. Die Mitte des 19. Jahrhunderts markiert die Gründerzeit Neustadt-Harzburgs und die starke Bautätigkeit dieser Zeit prägte die grundlegende Stadtstruktur und das historische Ortsbild.

1870 wird die Harzburger Aktiengesellschaft gegründet um den Status der Stadt als Heilbad zu verbessern und erwirbt das Gelände „Unter den Eichen“ und das Terrain, auf dem die beiden repräsentativen Bauten Harzburger Hof und das Kurhaus 1874 eingeweiht wurden.<sup>7</sup> Ab 1880 finden erste Pferderennen statt, die zu einer bis heute andauernden, jährlichen Tradition wurden. Der verstärkt einsetzende Fremdenverkehr wurde zur Haupteinnahmequelle. Neustadt-Harzburg hatte den Charakter eines sich dynamisch verändernden Ortes. Das Werben durch Broschüren und in vielen Zeitungen Europas wirkte sich aus: Gäste aus vielen Ländern, sogar aus Übersee, stiegen in Neustadt Harzburg ab. Diese fanden ein für diese Zeit äußerst reichhaltiges touristisches Angebot vor.



Abb.6. Badende um 1900

Am 22. Mai 1892 wurde Neustadt-Harzburg zu Bad Harzburg und erhielt am 1. April 1894 das Stadtrecht. Ende des 19. Jhr., Anfang des 20. Jhr. wurde Bad Harzburg von zahlreichen Prominenten aus Adel und Politik zum Reiseziel und als Kurort auserkoren. Es ist die Epoche des „Luxusbades“ die Zahl der Gäste und Einwohner stieg konstant.

Es wurden große Hotels und großmaßstäbliche Villen mit umliegenden Gärten in Holzbauweise errichtet. Die Villen entstanden als Ergebnis des Bestrebens Bad Harzburg zu einem Dauerwohnsitz wohlhabender Leute zu machen. Darüber hinaus entstanden in dieser Zeit weitere für den Kurort repräsentative und touristisch wichtige Gebäude wie beispielsweise die Wandelhalle. Das Kurhaus wurde der Mittelpunkt des vornehmen Badelebens. Es entstand das typische historische Ortsbild einer hölzernen Kurstadtarchitektur, welche bis heute als Bestandteil der

<sup>7</sup> Vgl. Schlegel, Holger: *Es war einmal ... Harzburger Hof vor dem Brand*, in: *Goslarsche Zeitung*, 22.05.2014, S. 7.

gebauten Identität Bad Harzburgs gelesen werden kann (obgleich bauliche Veränderungen seit den 60er Jahren hier massive Abstriche zeitigten). Das innerstädtische Wachstum ist hierbei als Folge der Ausweitung seiner Funktionen als Kurstadt zu verstehen. Das periphere Wachstum hingegen ist tendenziell auf die Steigerung der industriellen Unternehmungen zurückzuführen.



*Abb. 7. Einweihung des alten Badehauses 01.06.1898*

Anfang des 20. Jh. wurde die Infrastruktur weiter verbessert und nicht nur die Gäste profitierten vom Aufschwung - auch die innerstädtische Infrastruktur wurde verbessert. Das Ostviertel der Stadt wurde Baugebiet - hierfür wurde die bislang dort angesiedelte Pferderennbahn auf die Nord-Westseite der Stadt verlegt. Zwischen 1897 und 1907 wurden 160 Wohnhäuser gebaut. 1910 erfolgten weitere Verbesserungen der Infrastruktur. 1913 konnten insgesamt 43.403 Gäste gezählt werden. Bis zum ersten Weltkrieg erlebte die Stadt dank der weiter verbesserten Bahnverbindungen einen Aufschwung. Die Eisenbahnstrecke Bad Harzburg-Ilsenburg wurde eröffnet, damit entstand eine Direktverbindung nach Berlin. 1909 begann zwischen Bad Harzburg, Goslar und Braunlage der fahrplanmäßige Busverkehr. 1912 wurde die Bahnlinie von Bad Harzburg nach Oker eröffnet. Pläne über eine Hauptbahn über den Harz mit Durchgangsbahnhöfen in Braunschweig und Bad Harzburg scheiterten an den strategischen Vorbehalten Preußens.

Vermehrt stiegen Persönlichkeiten aus Staat, Armee und Wirtschaft ab. Ausländische Gäste erreichten einen Anteil von knapp 10%. Sie kamen überwiegend aus Russland und den Niederlanden. Die Sole hatte dem Ort zu bedeutsamem Aufschwung verholfen.

Mit Ausbruch des Krieges wurde der Kurbetrieb eingeschränkt und aus vielen Hotels und Pensionen wurden Reserve-Lazarette. 1915 verzeichnete die Statistik trotz Krieg noch 16.000 Kurgäste doch im Verlauf

des Krieges und mit der vermehrten Ankunft Verwundeter wurde der Kurbetrieb eingestellt. 1918 waren noch tausende verwundete Soldaten in Bad Harzburg untergebracht. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die Stadt aufgrund seiner Funktion als Lazarettstandort von Kriegsschäden verschont blieb. Insgesamt lässt sich festhalten, dass in diesem Zeitraum der Grundstein für den bis heute wichtigen Tourismus- und Pflegesektor gelegt wurde.

### 2.3 Zwischenkriegsphase 1918 – 1938<sup>8</sup>

Nach dem Ersten Weltkrieg kam der Kurbetrieb zunächst wieder in Gang. Für Ausländer mit stabiler Währung war ein Kuraufenthalt schnell wieder finanzierbar. Die Villen und Landhäuser der Stadt waren darüber hinaus als Kapitalanlage interessant. 1921 war Bad Harzburg, an Besucherzahlen gemessen, nach Baden-Baden und Bad Neuenahr das drittgrößte Bad Deutschlands.

Ab 1923 machte sich der Unmut über den Versailler-Vertrag mit dem Boykott französischer und belgischer Gäste bemerkbar. Bald war auch die Kurindustrie von der schlechten wirtschaftlichen Lage Deutschlands betroffen, vorerst konnte sich die Fremdenindustrie trotzdem aufgrund zahlreicher ausländischer Gäste aus den Niederlanden einigermaßen halten. Nach der Währungsstabilisierung traf es die Geschäftswelt besonders hart: Die Zahl derer, die sich noch Kuren leisten können, hatte nun sprunghaft abgenommen und zu guter Letzt blieben 1924 ausländische Gäste gänzlich aus.

Danach trat die Republik in eine kurze Phase der Stabilität ein, woraufhin sich die Lage des Tourismus konsolidieren konnte. Allerdings fehlte das dringend erforderliche Geld für den Ausbau der Kureinrichtungen. Das „Luxusbad“ mit Spielcasino und erlesenem, zahlungskräftigem Publikum war nun ein vergangener Wunschtraum. Trotz einiger Investitionen im Bestand stagnierte nun auch die vormals rapide Bautätigkeit: außer dem „Zentral-Hotel“ wurden keine weiteren Hotelneubauten errichtet. Des Weiteren kam es zu einer Verschiebung innerhalb der Gästegruppen: die Internationalität nahm als Kriegsfolge ab und es kamen hauptsächlich Einheimische aus den großen Städten Deutschlands: Berlin, Magdeburg, Hannover, Leipzig, Halle, Köln und Dresden. Das Ausland war nun nur mehr durch Niederländer und Amerikaner vertreten.

Um dieser Stagnation im Tourismussektor entgegenzuwirken wird von der Seite der öffentlichen Hand bis Ende der 20er Jahre auf eine Erweiterung des Angebotspektrums gesetzt. Es wurden neue Quellen erbohrt (eine weitere Solequelle und eine Schwefelquelle), Wanderkarten erstellt und das vorhandene Wegenetz ausgebaut und beschildert. 1929 wurde die lang geplante Schwebebahn auf den Burgberg errichtet, welche bis dato eine der Hauptattraktionen darstellt.

8 Vgl. Meier/ Neumann 2001, S. 586-613.



Abb. 8. Burgbergbahn um 1930

Mit Anfang der 30er Jahre verschiebt sich der Schwerpunkt der getätigten Investitionen vom Ausbau des Kurbetriebs zu infrastrukturellen Maßnahmen. Um der aufkommenden Wohnungsknappheit entgegenzuwirken, die 1928 einen zeitweiligen Höhepunkt erreicht hatte, wurden mehrere Siedlungshäuser, städtische Wohnhäuser und 34 Familienhäuser gebaut. Hierfür wurde das durch die Verlegung der Rennbahn frei gewordene Ostviertel genutzt, das sich die Stadt im Rahmen der vorausschauenden Grundstücks politik in den letzten Jahrzehnten gesichert hatte. Nachdem die Stadt bisher überwiegend linear in Nord-Süd-Richtung gewachsen war, markierte dies den Beginn des Wachstums in die Ost-West-Richtung, den topografischen Gegebenheiten folgend.

Der öffentliche Verkehr wird mit neuen Autobuslinien weiter ausgebaut. Gleichzeitig nimmt ebenfalls der Lasten- und Autoverkehr weiter zu, weshalb Parkplätze und Tankstellen angelegt werden. Ab 1933 wird die Infrastruktur durch den Ausbau und die Erneuerung der Straßen und Wege, zur Stärkung der Standortfaktoren für die (Schwer-)Industrie, weiter verbessert. Der Transport des Gabbro-Steinmaterials zum Bahnhof wurden von nun an mit einem Sattelschlepper durchgeführt was zu teils erheblichen Zielkonflikten mit dem schon stagnierenden Kurgeschehen führte. In der Umlandgemeinde Harlangerode wurde 1934 eine neue große Zinkhütte gebaut. In folge dessen wird der Grundstein für die neue Gemeinde Göttingerode gelegt, um Wohnraum für die Arbeiter zu schaffen. Gleichmaßen wie die Stadt begonnen hatte sich räumlich auszudehnen, begannen nun auch die peripheren Umlandgemeinden in die Fläche zu wachsen.



Abb. 9. Zinkhütte Harlangerode/  
Oker um 1935

Aufgrund der getätigten Investitionen sieht sich die Stadt in den 1930ern erstmals finanziellen Schwierigkeiten gegenüber – trotz laufenden Kurbetriebes und Rekordbesucherzahlen im Wintersportbetrieb. Instandhaltungsmaßnahmen der Kurbetriebe wurden auf das Allernötigste reduziert und der Glanz des ehemaligen Luxusbades verblasste zusehends. 1937 wurde der Zustand der Kureinrichtungen öffentlich stark bemängelt.

Der Paradigmenwechsel in der Investitionskultur der Stadt ist in direkter Verbindung mit der Machtergreifung Hitlers 1933 zu sehen, dessen faschistische Anhängerschaft in Bad Harzburg besonders stark vertreten war. In diesem Zusammenhang sei kurz auf ein besonders dunkles Kapitel der Stadt hingewiesen. Am 11. Oktober 1931 versammelte sich der Führungskader der NSDAP und eine Vielzahl weiterer rechtsnationaler und antidemokratischer Parteien und Verbände zu einer Großveranstaltung, der sogenannten „Harzburger Front“<sup>9</sup>, um ihrer Verachtung der Weimarer Republik Ausdruck zu verleihen und die Einigkeit in ihrer Zielsetzung zum Sturz ebendieser zu demonstrieren. Entsprechend entflammt prä-sentierete sich die Bevölkerung in ihrer Partizipation bei den Novemberprogromen 1938 gegen verbliebene Mitbürger jüdischen Glaubens. Seit diesem Jahr gab es keine jüdischen Betriebe mehr.

Während vormals die Funktion als Kurstadt gleichermaßen für Wachstum gesorgt hatte, zeigte sich in dieser Entwicklungsphase überwiegend die Entwicklung des sekundären Sektors für das Wachstum der Stadt und ihrer Gemeinden verantwortlich. Letztendlich setzte mit heran-nahendem Kriegsbeginn auch hier eine Stagnation ein. Die Arbeitslosen-zahlen stiegen, trotz aller national-populistischer Subventionen für den Harzer Bergbau.

## 2.4 Zweiter Weltkrieg und Leave-Center 1939 – 1955<sup>10</sup>

Mit Ausbruch des 2. Weltkriegs 1939 wurde Bad Harzburg erneut zur Lazarettstadt, wodurch sie weiterhin vor Zerstörung und unmittelbaren Kriegseinwirkungen geschützt war. Die besten Hotels wurden zu Reserve-Lazaretten umfunktioniert. Der Kurbetrieb ging zunächst in den ersten Kriegsjahren noch relativ ungestört weiter. Ab 1942 mussten schlussendlich auch das Badehaus mit sämtlichen Einrichtungen der Wehrmacht zur Verfügung gestellt werden.<sup>11</sup> Ab diesem Zeitpunkt wurden Freizeitveranstaltungen und Propagandamärsche vornehmlich im Rahmen der Verwundetenbetreuung und des Winterhilfswerkes abgehalten. Neben den Verwundeten erholten sich viele Kriegsdienstleistende in der Kurstadt Bad Harzburg.

Ab 1943 mussten immer mehr Ausgebombte, Flüchtlinge und Vertriebene in der Umgebung von Bad Harzburg aufgenommen werden. 1945 folgt der Aufruf, für Bombengeschädigte und Flüchtlinge besonders in den Kurorten Platz zu machen. In einem kurzen Zeitraum stieg die Einwohnerzahl von ca. 6.000 auf über 13.000. Anfang 1945 wird der Kur und Reiseverkehr ganz eingestellt. Dennoch halten sich noch Gäste in Bad Harzburg auf. Der Einmarsch der Amerikaner am 11. April erfolgte glücklicherweise ohne Blutvergießen.



Abb.10. Canossasäule

<sup>9</sup> Vgl. Meier/ Neumann 2001, S. 193-314

<sup>10</sup> Vgl. Ebda, S. 613-633.

<sup>11</sup> Vgl. Ebda, S. 267.

Nach Kriegsende wurde das Land Braunschweig, zu dem Bad Harzburg seit 1941 wieder gehört, im Juni 1945 von den Amerikanern an die Engländer übergeben. Diese richteten in Bad Harzburg das sogenannte „Leave-Center“, ein Erholungszentrum für die Besatzungstruppen, ein. Die bis dahin als Lazarett dienenden Hotels, Häuser und Wohnungen wurden beschlagnahmt und Möbel nach Bedarf requiriert. Die deutschen Verwundete wurden aus den Lazaretten in die Gefangenschaft transportiert.

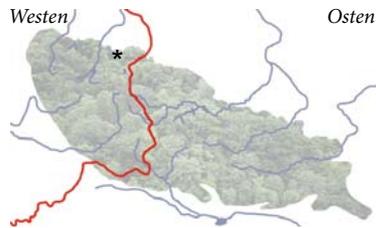


Abb. 11. Innerdeutscher Grenzverlauf im Harz

Die Verhandlungen der Engländer mit sowjetischen Offizieren im Rheinischen Hof, welche zur Definition der Zonengrenzen unter den Besatzungsmächte führen sollte, fixierten die endgültige Grenze zwischen der britischen und der sowjetisch besetzten Zone an der Ecker. Zunächst wurden die Radau und die Reichsstraße durch die Stadt als Demarkationslinie gehandelt. Allerdings konnten die Briten durch einen Abtausch des Brockengebiets an die Sowjets den Verbleib Bad Harzburgs im britischen Sektor sichern. Bad Harzburg wurde Grenzstadt.

Nachdem während des Krieges zahlreiche Einwohner der zerstörten Städte nach Ostdeutschland evakuiert wurden, setzte nun eine Rückwanderung in die Heimatstädte ein. Die Polizei nahm die Rückwanderer, täglich fast 500, an der Zonengrenze in Eckertal in Empfang, um ihnen über Goslar eine Weiterfahrt in ihre Heimatstädte zu ermöglichen. Andere Flüchtlinge wurden in Lagern in Westerode, Bettingerode und Schlewecke untergebracht.

Diese Bevölkerungsexplosion durch Flüchtlinge, während und nach Ende des Krieges, führte zu einem erneuten Wohnungsnotstand. Als Reaktion darauf wurde ein Wohnungsamt geschaffen und eine Wohnungskommission eingesetzt, schließlich sah man sich aber am 9. September 1945 aufgrund der nicht enden wollenden Flüchtlingsströme doch gezwungen, eine komplette Zuzugssperre zu verhängen.

Ab 1949 entspannte sich die Flüchtlingssituation im Amtsbezirk durch Umsiedlungsaktionen in die französisch besetzte Zone. Der erhebliche Anstieg der Bevölkerungszahlen ging mit einer entsprechenden räumlichen Ausdehnung der Wohngebiete innerhalb der Stadt einher. Die schnell aufgelegten Wohnungsbauförderungsprogramme des Bundes und des Landes zielten auf die rasche Errichtung von Wohnraum ab. Auf diese Weise kam es in den ersten Nachkriegsjahren aufgrund der massiven Flüchtlingsbewegungen zu einem starken Wachstum der Bevölkerungszahlen und der Flächenausdehnung der Wohngebiete.

Unterdessen arrangierte sich die Bevölkerung schnell mit den Besatzern. Schon ab 1945 fanden für die Besatzer und die Bevölkerung bereits wieder touristische und kulturelle Veranstaltungen aller Art statt. Im Laufe des Jahres 1946 normalisierten sich die Verhältnisse soweit, dass auch der Kurbetrieb in beschränktem Ausmaß wieder aufgenommen

werden konnte - wobei zunächst nur 135 Betten zur Verfügung standen. Anfang der 1950er wurde das Angebot wieder vielfältiger und die Übernachtungszahlen stiegen erneut.

Ein entscheidender Grund hierfür war, dass Bad Harzburg immer noch einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt darstellte, um in das Naherholungsgebiet Harz zu gelangen. Bad Harzburg war weiterhin aus verkehrstechnischer Sicht - als Endpunkt der aus dem Norden kommenden Bahnverbindungen - das „Tor zum Harz“. Mit der Auflösung des Leave-Centers nach dem Ende der Besetzung 1955 entbrannte eine öffentliche Diskussion über die zukünftig anzustrebende Ausrichtung der Stadt: Sollte der Kurort ein Heilbad, ein Amüsierbad, ein Erholungszentrum oder ein Sportbad werden?

Gleichzeitig wurden viele der Hotels für die Öffentlichkeit wiedereröffnet, jedoch standen von den vormals 4.500 Betten nur noch 2.200 zur Verfügung. Nach 16 Jahren Besetzung waren etliche Einrichtungen stark renovierungsbedürftig.

Allerdings war die Finanzlage der Stadt nach Ende der Besetzung, trotz einsetzender Zonenrandförderung (eine Sonderzuwendung für Grenzregionen im interkommunalen Finanzausgleich der BRD), angespannt, wodurch ein entsprechender Gestaltungsspielraum fehlte. So scheiterten zu dieser Zeit im Endeffekt die Initiativen für eine grundlegende Sanierung der Hotels und Kureinrichtungen. Gleichzeitig befand sich die nach dem Zweiten Weltkrieg noch ansässige Industrie, die aus Bergbau, Metallverhüttung, Kalkgewinnung und Holzindustrie bestand, bereits auf dem Rückzug und begann ihre Bedeutung als Wirtschaftsfaktor für die Region zu verlieren.

## **2.5 Nachkriegszeit ab 1956 – 1988<sup>12</sup>**

Im Zuge der Diskussionen um eine Neuausrichtung gelang es der Kurstadt sich als Standort für Seminare und Tagungen zu profilieren. Die großen Hotels boten zunächst gute Voraussetzungen um diese neue Klientelgruppe über Jahrzehnte zu erschließen. Weiterhin ließ sich die Grenzlage zur DDR bis zur Wiedervereinigung werbewirksam verwerten. Immer wieder waren hochrangige Politiker und auch Prominente zu Gast, die ihre Solidarität mit den Grenzregionen demonstrieren wollten. Kulturell und sportlich fanden sowohl die Bürger als auch die Gäste erneut ein attraktives Freizeitangebot vor.

Die 1960er und 70er waren Jahrzehnte großer Veränderungen und des Aufschwungs. Trotz kritischer finanzieller Lage seitens der Stadt, konnten größere Investitionen im Wohnungsbau, bei der städtischen Infrastruktur und bei den Kureinrichtungen getätigt werden. Das Kurhaus wurde nach der Wiedereröffnung zum gesellschaftlichen Mittelpunkt. 1965 wurde im

---

<sup>12</sup> Vgl. Meier/ Neumann 2001, S. 633-667.

Kurpark mit einer Bohrung nach Sole begonnen, um ein Thermal-Sole-Hallenbad errichten zu können. 1971 nimmt das neue Bad den Betrieb auf. Darüber hinaus beginnt 1969 der Bau des weiträumigen Golfplatzes auf dem Gelände am Goslarer Stadtstiege. Dieser kann ebenfalls ab 1971 bespielt werden. Letztendlich stiegen auch die Nächtigungszahlen wieder. Im gleichen Jahr wird auf der Aktienweise mit der Errichtung des „Apart-Hotels“ begonnen – ein mit 272 Eigentumswohnungen kombiniertes Hotel, in Form von drei vergleichsweise hohen Türmen mit stark reduzierter Waschbetonfassade, die keinerlei Bezüge zum gewachsen Ortsbild aufnehmen. Zahlreiche weitere Großbauprojekte fallen in diese Zeit: Schulen, Seniorenresidenzen oder Siedlungen mit Eigentumswohnungen, etc.

Die Spielbankkonzession, die Anfang der 1920er wegen moralischer Bedenken entzogen wurde, wurde 1974 wiedererlangt und brachte dem Kurbetrieb zusätzlichen Auftrieb. Allorts wird vermehrt Bauland ausgewiesen, inzwischen in immer weiter von dem Zentrum entfernten Lagen.

Durch die rege Bautätigkeit in dieser Zeit veränderte sich das Stadtbild maßgeblich. Viele der ortsbildprägenden Bauten waren renovierungsbedürftig und wurden nun umgebaut, umgenutzt oder abgerissen. Oft kam es zu spontanen Bränden der historischen, zum Teil nur schwierig umnutzbaren Holzbauten. Die Brandruinen konnten anschließend wesentlich einfacher durch Neubauten ersetzt werden.



Abb. 12. Bau der Bummelallee 1976

Unterdessen werden auch Eingriffe im öffentlichen Raum vorgenommen: Vorhandene Plätze werden neu gestaltet und die Planungen für ein weiteres Großprojekt, die geplante Fußgängerzone in der oberen Herzog-Wilhelm-Straße, begonnen. 1976 wurde diese als „Bummel-Allee“ eingeweiht. Vorangegangene Proteste wichen bald allgemeiner Zustimmung, weshalb zeitnah eine Erweiterung bis zum Berliner Platz erfolgte.

In dieser Zeit rückte der Burgberg wieder in den Fokus. 1969 erwarb die Stadt das Burgbergplateau von der Forst. Auf dem Burgberg wurde statt eines zunächst geplanten Großhotels (mit 250 Betten und einem rotierenden Panoramacafé), nur ein bescheideneren Ansprüchen genügendes, aber dennoch viel kritisiertes Café genehmigt. 1973 wird das alte Burgberghotel abgerissen. Grabungen auf dem Burgberg legten etwa 10% der alten Burgfundamente frei.

In Anbetracht der vielen in kurzer Zeit realisierten Bauvorhaben wurde 1978 eine Stadtbildkommission zur Verbesserung des Ortsbildes gegründet. Zu guter Letzt wurde erkannt, dass sich in den letzten 20 Jahren das Stadtbild sehr verändert hatte und oftmals eher zum schlechteren. Allerdings wurde keine verbindliche rechtliche Grundlage für die Arbeit der Kommission geschaffen, etwa durch die kommunalen Gesetze oder Instrumente der Raumplanung, so dass im Endeffekt ein weiteres Verschwinden der alten Bausubstanz nicht aufgehalten werden konnte. Immerhin wurden vereinzelt Objekte renoviert und zu alter Pracht zurückgeführt.

Ein nachhaltiger Schutz des Ortsbildes und seine Verankerung und Bedeutung als lokaler Identitätsbaustein konnte nicht erreicht werden.

1972 wurde eine bereits seit 20 Jahren diskutierte Gebietsreform umgesetzt. Der Amtsbezirk Harzburg wurde dem Landkreis Goslar zugeordnet und verlor so seine traditionelle Bindung an Wolfenbüttel. Die Gemeinden Bettingerode, Bündheim, Harlingerode, Westerode und Bad Harzburg wurden zu der Einheitsgemeinde Bad Harzburg zusammengeschlossen. Das Stadtgebiet umfasst zu diesem Zeitpunkt 65,42 km<sup>2</sup> mit etwa 25 000 Einwohnern. Seine größte Nord-Süd-Ausdehnung ist 5,6 km und seine größte Ost-West-Ausdehnung 5,8 km. Eckertal ist, bedingt durch die Grenzziehung zur DDR, eine Exklave. Höchster Punkt ist der Burgberg mit 483m über dem Meeresspiegel. Der tiefste liegt bei Bettingerode mit 173m über Normalnull.

Die Gebietsreform ermöglichte letztendlich 1977 ein Sanierungsprogramm zur Aussiedlung der für den Kurbetrieb abträglichen Gewerbebetriebe aus der Kurzone nach Harlingerode und in die obere Nordhäuserstraße. Diese Verlagerung sollte eine Vergrößerung ansässiger Betriebe ermöglichen und somit neue Arbeitsplätze schaffen. Gleichzeitig konnte so für die lang ersehnte Entflechtung von Kurbetrieb und Industrie gesorgt werden.

So rückte letztendlich ein sich stetig vergrößerndes Problem in den Fokus: der Individualverkehr. An manchen Feiertagen und Wochenenden bewegte sich ein ununterbrochener Verkehr durch die Kurstadt Richtung B4 zum Oberharz. Die Lärmbelastung hatte in den letzten Jahrzehnten stark zugenommen. Die Stadt präsentiert sich weiterhin als Tor zum Westharz (seit 1960 Naturpark), inzwischen allerdings nicht mehr als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs, sondern vielmehr als ein Nadelöhr für den motorisierten Individualverkehr.

Um dem Verkehrsproblem Herr zu werden, wurde der Ausbau der B4 von 1962-69 umgesetzt. Sie wurde als Schneise, überwiegend unterflurig durch die Stadt geführt. Ihr mussten das alte Schulgebäude, das Paulmannsche Fachwerkhaus und 20 Wohnhäuser weichen. Die durchgehende B4 zerschneidet die Stadt zwar nun, tröstlicherweise war es aber die kostengünstigste Lösung. Mit Fertigstellung der B4 konnte der Verkehr in den Oberharz nun Bad Harzburg direkt passieren und marginalisierte auf diese Weise letztendlich seine Bedeutung als Tor zum Harz. Die Stadt selbst ist, bedingt durch die tiefe Lage der B4, vom Automobil aus wenig sichtbar und wurde zu einem Ort des mehr oder weniger ungebremsten Transits in den Oberharz.

Letztlich konnte aber auch die neu angelegte B4, sowie weitere Ausbauten und eine Verordnung von 1974 zur Bekämpfung gesundheitsgefährdenden Lärms keines der avisierten Probleme lösen. War Anfang des Jahrhunderts die Industrie abträglich für den Kurbetrieb, so ist es seit



Abb.13. Renovierte Gründerzeitvilla



Abb.14. Geplanter Verlauf der B4 mitten durch Bad Harzburg

den 1950ern der Individualverkehr. Laut einer Umfrage aus dem 1974er Jahr war das Heilbad vor allem eins: zu laut und zu teuer. Ironischerweise wurde der für den Aufschwung mitverantwortliche Bahnverkehr, in dieser Zeit durch Gleisdemontagen zwischen Bad Harzburg und Oker und Einstellung einzelner Haltepunkte verschlechtert.



Abb. 15. Unterflurig ausgeführte B4

Ende der 1970er und 1980er verschlechterte sich die wirtschaftliche Situation der Stadt zusehends. Die ansässige Schwerindustrie war nicht mehr konkurrenzfähig und musste so Anfang der 80er Jahre viele Arbeiter entlassen. Ende der 1980er schloss eine Vielzahl der Betriebe gänzlich. Das führte zu einem stetigen Rückgang der Einwohnerzahlen und zu einem Anstieg der Arbeitslosigkeit, die Ende der 80er mit 15,4% den Spitzenplatz des Landkreises belegte. Trotzdem wurde auf den gestiegenen Wohnflächenbedarfs pro Person und die Vergrößerung der Haushalte mit der Ausweisung weiterer Wohngebiete reagiert. Dieses neue Bauland findet sich vor allem in eher peripheren Lagen der eingemeindeten Dörfer.

Bedingt durch den allgemeinen Wandel im Reiseverhalten hatte auch der Tourismus mit starken Einbußen zu kämpfen. Viele Deutsche reisten inzwischen ins Ausland, anstatt wie früher ihren Urlaub im eigenen Land zu verbringen. Dies führt auch in Bad Harzburg dazu, dass Hotels vermehrt Konkurs anmelden mussten oder einen Investorenwechsel vollzogen. Als sich selbst verstärkendes Phänomen führten die notwendigen drastischen Einsparungen in einzelnen Einrichtungen aufgrund der ausgebliebenen Besucher, zu weiteren empfindlichen Besuchereinbußen.

## 2.6 Wendezeit und Nullerjahre 1989 – 2010<sup>13</sup>

Mit der Wiedervereinigung 1989 rückte Bad Harzburg wieder in die Mitte Deutschlands und erstmals seit 38 Jahren konnte der Brocken als höchster Berg wieder begangen und der Harz als Ganzes erlebt werden.

<sup>13</sup> Vgl. Meier/ Neumann 2001, S. 668-702.

Tausende Menschen drängten nach Westdeutschland und 70.000 DDR Bürger brachten einen Besucherrekord in der Innenstadt. Die Übernachtungszahlen erreichten 1990 fast die 700.000er Marke. Auch die Einwohnerzahlen erlangten 1992, aufgrund des kurzfristigen Zuzugs aus den neuen Bundesländern, mit 24.112 Einwohnern einen letztmaligen Höchststand. Die Folge waren ein Wohnungsmangel und dementsprechend starker Mietanstieg. Durch die Wiedervereinigung hat sich die Lage des östlichen Niedersachsens stark verbessert und vor allem die Wirtschaftsräume Wolfsburg, Gifhorn, Helmstedt und der Harzraumes sehen sich mit einer hohen Entwicklungsdynamik konfrontiert.



Abb.16. Nach der Grenzöffnung 1989 in der Innenstadt

Im gleichen Zuge waren auch negative Begleiterscheinungen zu verzeichnen: eine erhöhte Kriminalitätsrate, ein Anstieg des KFZ-Verkehrs und der Unfälle. 1991 verlor die Stadt aufgrund erhöhter Luftverschmutzung den Titel „Heilklimatischer Kurort“, den sie erst 1997 durch Schaffung von Parkplätzen, Erdgasbussen und Verkehrsberuhigung wieder erlangten.

Der Aufschwung war allerdings nur von kurzer Dauer. Die Besucher- und Übernachtungszahlen sanken ab 1992 trotz Investitionen kontinuierlich und so hielt die anfängliche Euphorie nicht lange an.

Auch die zwischenzeitliche Ausrichtung der Hotelbetreiber auf Konferenzen und Seminare war nun immer weniger erfolgreich. Zwar kamen in den 1990er Jahren immer noch regelmäßig russische Besuchergruppen und Teilnehmer an Fortbildungsseminaren in die Stadt, doch war die ehemals ideale Infrastruktur inzwischen nicht mehr zeitgemäß und adäquat, so dass sich auch hier langsam ein Rückgang abzuzeichnen begann.

Der Wegfall der Zonenrandförderung 1991 verschlechterte die ohnehin angespannte finanzielle Lage des Landes und der Stadt. Um die städtische Schuldenlast zu verringern, wurden Grundstücke und Anteile an

den Kur- und Wirtschaftsbetrieben verkauft und Förderungen für Vereine gestrichen. Dem gegenüber standen die Kommunen des Ostharzes. Durch die Sonderförderungen im Rahmen des „Aufbau Ost“ konnten dort im Laufe der 1990er Investitionen getätigt werden. So wurden beispielsweise die Innenstädte von Wernigerode oder Blankenburg, deren historische Bausubstanz nach 41 Jahren sozialistischer Planwirtschaft sich oft in desolatem Zustand befand, unter denkmalpflegerischen Aspekten aufwendig und ansprechend restauriert. Gleichermaßen erwies es sich nachträglich gesehen als Segen, dass diese Altstädte vom westdeutschen Bauboom der 1960er und 70er Jahre verschont geblieben waren. Auf diese Weise erwuchs der Kurstadt in direkter Nachbarschaft eine zunehmend ernstzunehmende Konkurrenz im Tourismussektor.<sup>14</sup>

Die Gesundheitsreform und die Kostensenkungspolitik des Bundes Ende der 1990er führten im therapeutischen Sektor zu Rückgängen. Auch hiervon war Bad Harzburg aufgrund seiner sich ausweitenden Spezialisierung in diesem Bereich unmittelbar betroffen.

Hotelneubauten dieser Zeit scheiterten meist an den Verhandlungen der Investoren mit der Stadt. Investiert wurde pflegebezogen in neue Kurreinrichtungen und Seniorenheime, Wohnanlagen und Kliniken wurden gebaut. Langfristig konnte Bad Harzburg sich im therapeutischen Sektor etablieren und seit 1998 wurde im Pflegesektor ein Beschäftigungswachstum verzeichnet. Seit 2014 ist es der wichtigste Wirtschaftszweig der Kurstadt.

Zwischenzeitlich erreichte die Arbeitslosigkeit allerdings 1997, bereits 5 Jahre nach dem Rekordjahr, mit 17,7% einen Höchststand. Diesem Negativtrend konnte auch ein 1996 neu ausgewiesenes Gewerbegebiet nichts entgegenwirken. Ab 1998 ging die Arbeitslosigkeit wieder langsam zurück, wobei sie ab 2001, aufgrund der Gesamtdeutschen wirtschaftlichen Situation, auch in Bad Harzburg bis 2004 wieder anstieg. Die finanzielle Lage der Stadt blieb weiterhin angespannt,<sup>15</sup> trotzdem wurden immer wieder Investitionen getätigt, beispielsweise in einen Windpark und eine neue Klinik.

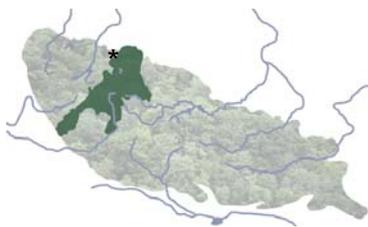


Abb.17. Nationalpark Harz

Nach der Wiedervereinigung wurde die Entwicklung der Infrastruktur in Hinblick auf eine Anbindung der neuen Bundesländer auf Hochtouren vorangetrieben. Das letzte Teilstück der A 395 wurde 1994 fertiggestellt und Bad Harzburg verfügt seitdem über eine schnelle Direktverbindung mit Braunschweig, welche wiederum in die B4 übergeht. Dies ist heutzutage die Hauptzufahrtsroute in den Oberharz. 1990 wurde der Hochharz zum Nationalpark erklärt und ist eines der beliebtesten Naherholungsgebiete Norddeutschlands. Durch den allgemeinen Siegeszug des motorisierten Individualverkehrs und die damit einhergehende Erweiterung

<sup>14</sup> Vgl. Jung/ Hentschel, *Regionalbericht Norddeutschland 2005*, S. 88.

<sup>15</sup> Vgl. Tabelle p9400001, Zeile: *Überschuss des Verwaltungshaushaltes*.

der als selbstverständlich akzeptierten Mobilitätsradien, ist das Verkehrsaufkommen über die Jahre kontinuierlich gestiegen. Mitte der Nullerjahre wurde die B6 angebunden. Diese ist die Hauptverkehrserschließung entlang des nördlichen Harzrandes. Sie verbindet den West- mit dem Ostharz und schließt die Lücke von Goslar über Halle bis nach Leipzig. Im Gegensatz zu diesen übergeordneten, MIV-bezogenen Infrastrukturmaßnahmen wurde die Bahnverbindung nach Bad Harzburg immer weiter eingeschränkt und auch die örtlichen Straßen verschlechterten sich zusehends.

Hinsichtlich der kommunalen Infrastruktur lässt sich festhalten, dass Ausstattung und Qualitäten im Laufe der Jahre stetig zurückgefallen sind. Auf diese Weise ist absehbar, dass bei baulichen Anlagen langfristig sogar überhöhte Reparaturaufwendungen notwendig werden könnten.<sup>16</sup> Dabei steht Bad Harzburg im interkommunalen Vergleich vergleichsweise gut dar. Viele der umliegenden Gemeinden sehen sich mit wesentlich größeren finanziellen Problemen konfrontiert.

Auch nach der Wende verliert das Ortsbild weitere prägende Bauten. Besonders deutlich wird das entlang der B4, wo sich ursprünglich eine Vielzahl großer Hotels befanden. Die dünnwandigen Holzbauten waren allein aufgrund des Lärmpegels nicht mehr nutzbar, und konnten darüber hinaus die zeitgenössischen Anforderungen an die Bauwerke hinsichtlich Brandschutz, Wärmeschutz, Nutzungssicherheit, Barrierefreiheit nicht mehr erfüllen. Infolgedessen wurden etliche dieser Gebäude über Jahre dem Verfall preisgegeben – Instandsetzungen und Umnutzungen waren meist nicht wirtschaftlich darstellbar. Letztendlich kam es tragischerweise meist zu Bränden und es folgte der Abriss. Immerhin vereinzelt gelang es aber durch Renovierung einige gestaltbildende Gebäude aus der Gründerzeit zu retten.

Als wesentlichste Maßnahme zur Requalifizierung des öffentlichen Raumes wurde 1997 die Umgestaltung der Herzog-Wilhelm-Straße, der zentralen städtischen Entwicklungssachse, die seit 1975 in ihren oberem Abschnitt, als „Bummelallee“, auf fast 750m in eine Fußgängerzone umgewandelt wurde. Im unteren Teil, der sogenannten „Kastanienallee“ wurden die Oberflächen auf einer Länge von 1,6 km erneuert, bzw. ausgetauscht. Darüber hinaus wurden die Straßenquerschnitte leicht verändert und über eine Widmung als Spielstraße, bzw. Tempo-30-Zone verkehrsberuhigt (siehe auch Kapitel Mobilität).

---

16 Vgl. Beckmann, Werner: *Berliner setzten auf Haus Prinz und Harz*, in: *Goslarsche Zeitung* 30.12.2014, S. 19





## 3. Identität

3.1 *Identität allgemein*

3.2 *Gleichheit und Differenzierung*

3.3 *Tradition und Vision (Globalisierung → Modernisierung)*

3.4 *Kollektivität und Individualität (Dazugehören und Abgrenzen)*

3.5 *Global und Lokal*

3.6 *Bad Harzburgs Identität*

## 3. Identität

Dieses Kapitel nähert sich dem Thema Identität auf der Basis theoretischer Betrachtungen und der kurzen Zusammenfassung sozial- und kulturanthropologischer Argumentationslinien. Es werden verschiedene Mechanismen der Identitätskonstruktion beschrieben, in weiterer Folge im Konkreten auf die Stadt Bad Harzburg übertragen und letztlich versucht die Historie einer lokalen Identität nachzuvollziehen, um so Schlussfolgerungen für mögliche zukünftige Entwicklungen ziehen zu können.

### 3.1 Identität allgemein

*„Architektur drückt aus, wie sich eine Kultur, eine soziale Gruppe, selbst erfährt, sie verkörpert ihre Ideale und die Art, wie diese von anderen aufgenommen werden.“ Rieger-Jandl 2009, S. 10.*

Identität lässt sich schwer erfassen und es kann auf keine allgemeingültige Definition zurückgegriffen werden. Einerseits wird dem Begriff in Zeiten der Globalisierung und vermeintlicher Homogenisierung eine immer größere Bedeutung gegeben, andererseits ist die Gesellschaft seit jeher in ständigem Wandel begriffen. Seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts steigt die Geschwindigkeit der Veränderungsprozesse exponentiell, was zu Unsicherheiten und einer kritischen Betrachtung etablierter Muster führt.<sup>1</sup> Dabei kommt es zu einer neuen Bewusstseinsbildung im Umgang mit Prozessen der Identifikation und zu einer neuen Suche nach dem Eigenen, das sich unter äußeren Einflüssen permanent neu definiert. Die Suche wird von einer Unsicherheit begleitet, die sich erst durch das Finden eines übergeordneten Konsenses wieder beruhigt, jedoch lässt sich nie ein Endzustand erreichen. Identität ist somit konstruiert, kontextabhängig und veränderlich. Dieser Argumentation folgt Grossbergs Auffassung, dass es keine authentischen Identitäten gibt, die auf einen gemeinsamen Ursprung oder gemeinsame Erfahrungen zurückgehen. Vielmehr sind Identitäten immer relational, unvollständig und daher prozesshaft und können damit nie statisch sein.<sup>2</sup> In diesem Zusammenhang entstehen spannungsgeladene Dualitäten, die in direktem Zusammenhang stehen.

### 3.2 Gleichheit und Differenz

In der Encyclopaedia of Social and Cultural Anthropology wird Identität in einem dualen Maße als „Gleichheit“ und als „Differenz“ definiert.<sup>3</sup> Beide schließen sich demnach nicht aus, sondern sind als gleichwertige

---

<sup>1</sup> Vgl. Rieger-Jandl 2009, S. 9-11.

<sup>2</sup> Vgl. Grossberg 1996, S. 87-107.

<sup>3</sup> Vgl. Byron 1996.

Komponenten anzusehen, die sich gegenseitig bedingen. Im Moment wird im Zusammenhang mit Identität meist einseitig von Differenz gesprochen und das Gemeinsame stark vernachlässigt, da man sich in einer vermeintlich gleichgeschalteten Welt von der Masse abheben möchte. Diese Einseitigkeit wird von vielen Anthropologen kritisiert. Sie sind der Ansicht, dass sich Identität und Subjektivität neben der Differenz des „Anders-Seins“ auch ein positives „Dazugehören“ des Einzelnen mit einschließt. Es gibt demnach keine eindeutig bestimmbare, separate und unterschiedliche Identität.<sup>4</sup>

### 3.3 Tradition und Vision (Globalisierung → Modernisierung)

Die Industrienationen leben in einer hochindividualisierten Gesellschaft, die auf Innovation und Fortschritt ausgerichtet ist. Dadurch kommt es zur Vernachlässigung von Traditionen und Geschichte, die aber für Sicherheit und Verortung wichtig sind. Deshalb führt die Suche nach Identität meist zu einer Rückbesinnung auf Traditionen, weil sie grundlegende Schlüsselfaktoren für Kontinuität und eine identifizierbare Umwelt darstellen.<sup>5</sup> Doch eine rückwärts gerichtete kollektive Identität, die allein auf Vergangenenem beruht, vernachlässigt Visionen als verbindende Elemente,<sup>6</sup> welche Klarheit und Vertrauen in die Zukunft mit einbringen können. Daher kann Identität nicht nur auf Geschichte basieren sondern sollte auch Visionen beinhalten.

### 3.4 Kollektivität und Individualität (Dazugehören und Abgrenzen)

Ähnlich wie bei Gleichheit und Differenz verhält es sich mit kollektiver und individueller Identität. In der *Encyclopedia of Social and Cultural Anthropology*<sup>7</sup> wird Identität als ein Ausdruck von „Selbst-Identität“, die das „Besonders sein“ kennzeichnet beschrieben, als etwas, das eine Person von allen anderen unterscheidet und als Individuum einzigartig macht, aber auch das „Dazugehören“ einschließt. Das heißt, dass Identität sowohl auf Eigen- als auch auf Fremdzuschreibung beruht und sich diese gegenseitig bedingen. Trotzdem wird der Individualität ein höherer Stellenwert eingeräumt. Soziologen sind sich einig, dass persönliche Identität ein selbstreflexiver, subjektiver Prozess des Individuums mit sich selbst und seiner Umwelt ist.<sup>8</sup> Für die Überbetonung des Individuums macht Marc Augé die Modernisierungsprozesse verantwortlich, die das Individuum aus dem Kollektiv herauslösen und somit jeden einzelnen zwingen sich selbst zu definieren.<sup>9</sup> Eine ausschließliche Eigenzuschreibung, die sich komplett von der Außenwelt abkoppelt ist nicht möglich. Laut Kreff führt ein zunehmender kultureller Transfer über Gruppengrenzen hinweg

---

4 Vgl. Rieger-Jandl 2009, S. 12-28.

5 Vgl. Ebda, S. 12-16.

6 Vgl. Eder 2000, S. 59.

7 Vgl. Byron 1996.

8 Vgl. Rieger-Jandl 2009, S. 22-36.

9 Vgl. Augé 1994.

zu vermehrter Heterogenität und Differenzierung<sup>10</sup> - unter anderem weil Identitätsbilder von außen herangetragen werden und dann in die Eigenzuschreibung übernommen werden.<sup>11</sup> Deshalb ist persönliche Identität direkt verwoben mit sozialer Interaktion. Auf diese Weise wird kollektive Identität ständig neu definiert und von verschiedenen Gruppen überarbeitet, um ihren eigenen Interessen gerecht zu werden. Folglich kommt kollektive Identität nicht ohne die Definition von Grenzen aus, um handlungsfähig zu sein. Es kommt zu automatischen Prozessen von Inklusion und Exklusion.<sup>12</sup>

### 3.5 Global und Lokal

Wie auch bei den vorangegangenen Dualitäten bedingen sich die globale und lokale Ebene gegenseitig und können nicht völlig unabhängig voneinander betrachtet werden. Die Anthropologie geht davon aus, dass Globalisierung auf die koloniale Expansion und die darauffolgende Bildung von Nationalstaaten aufbaut. Alle Orte der Erde rücken einander kontinuierlich näher, Interaktionsprozesse führen zu neuen Abhängigkeiten in einem „planetarischen Zeitalter“. Wir werden uns unserer planetarischen Identität bewusst und kreisen ständig in Bildern und Phantasien um den gesamten Erdball. Fernsehen und Internet vermitteln uns Bilder von einem weltumspannenden Raum, in dem Distanzen vernachlässigbar werden. Die internationale Verflechtung führt dazu, dass in vielen Regionen der Erde Lokalkulturen innerhalb kürzester Zeit einer „Globalkultur“ untergeordnet werden. Dadurch werden verbindende Werte und Ideologien untergraben. Diese mangelnde Legitimation führt zu Unsicherheit und fehlenden Identifikationsmerkmalen. Die „Übermoderne“ geht davon aus, dass geografische Einordnung sinnlos geworden ist. Obwohl es lokal spezifische Widersprüche gibt, ist der Kontext immer planetarisch zu sehen, da jede lokale Gegebenheit zwar verschieden, aber doch vernetzt ist.<sup>13</sup> Dennoch führt Globalisierung zu einer Suche nach Halt in kleineren Identifikationseinheiten und zum Wunsch nach der Bildung lokaler Identitäten. Diese formieren sich aus einem Netzwerk regionaler Verflechtungen, die sich auf soziale, wirtschaftliche, religiöse und politische Faktoren stützen.<sup>14</sup>

### 3.6 Bad Harzburgs Identität

*„Architektur als kulturelles, identitätsstiftendes Konstrukt zu betrachten gelingt daher immer nur im übertragenen Sinn, indem die gebaute Form als physischer Ausdruck persönlicher oder kultureller Identität wirkt.“ Rieger-Jandl 2009, S. 20.*

Bad Harzburg bezieht seine Identität aus der Gründerzeit um 1900

---

10 Vgl. Kreff 2005, S. 36.

11 Vgl. Rieger-Jandl 2009, S. 72-88.

12 Vgl. Eder 2000.

13 Vgl. Augé: Nicht-Orte.

14 Vgl. Rieger-Jandl 2009, S. 89-108.

als sich die Stadt als vielbesuchtes „Luxusbad“ und als „Tor zum Harz“ erfolgreich etabliert hatte. Damals erlebte die Stadt einen großen Aufschwung, was eine hohe Bautätigkeit zur Folge hatte und zu der prägenden Architektur des Ortes mit großen Hotels und Villen beigetragen hat. Der Harzburger Hof sowie das Kurhaus, welche beide 1874 eingeweiht wurden, sind für diese Zeit und Architektur repräsentativ und reflektieren die Geschichte der Stadt als bauliche Zeitzeugen. Die Zeit war von dynamischen Entwicklungen geprägt und es gab klare Visionen für die Zukunft des Heilbades.



Abb. 18. Harzburger Villen und Hotels 1894

Das Kurhaus bildete den Mittelpunkt des öffentlichen Lebens und der Harzburger Hof wurde als das beste Hotel im ganzen Harz bekannt. Sie standen für den Aufschwung und die Glanzzeit. Sie waren die Aushängeschilder und Bausteine der geliebten Harzburger Identität. Selbstwahrnehmung und Fremdzuschreibung fanden zu diesem Zeitpunkt der Geschichte einen Abgleich. Das „Besonders-Sein“ war tatsächlich besonders und fand seinen gebauten Ausdruck in Form der typischen Holz- und Kurortarchitektur, die lange Zeit das Ortsbild dominierten. Auf diese Zeit geht das traditionelle und geschichtsverbundene Identitätsbild zurück.



Abb. 19. Harzburger Hof und Kurhaus im Bau 1872/73

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde diese gebaute Identität sukzessive geschwächt und durch neue Architektur ersetzt. Viele der großen Hotels sowie das Kurhaus waren nach jahrelanger Besetzung renovierungsbedürftig, mussten Infrastrukturprojekten weichen oder wurden abgerissen. Es kam zu einer Überformung des Besonderen durch das Unspezifische. Eine überwiegend gesichtslose Nachkriegsarchitektur verdrängte immer mehr der historischen Bausubstanz. Dabei handelte es sich meist um eine generische Architektur, die überall hätte stehen können, auch wenn manche der Projekte allein aus architektonischer Sicht durchaus als ambitionierte Vorhaben zu bewerten sind. Der Kontext und mögliche gewachsene historische Bezüge fanden wenig Berücksichtigung, was sich auch zumindest teilweise aufgrund der wirtschaftlichen Ausgangslage und des damaligen Zeitgeistes erklären lässt.



Abb.20. Harzburger Hof und Apart-Hotel

Dennoch war das geschichtsverbundene Selbstverständnis lange Zeit noch prägend. Darauf lassen auch die massiven Investitionen in den 70er Jahren schließen, die einen sicherlich mit besten Absichten unternommenen Versuch darstellten, die Stadt wieder als touristisch und wirtschaftlich erfolgreichen Kurort zu requalifizieren. Die schiere Größe mancher Projekte aus dieser Zeit erklärt sich nicht zuletzt aus der ehemaligen Führungsrolle um die Jahrhundertwende.

Gleichzeitig veränderte sich die gesamte Tourismusbranche massiv. Die Gästezahlen waren rückläufig. Bad Harzburg konnte trotz des kurzen Aufschwungs der Nachkriegsjahre nie mehr an seine Glanztage der Gründerzeit anknüpfen. Nur punktuelle Neuausrichtungen, wie zum Beispiel die zeitweise Akquirierung von Konferenz- und Seminargruppen, was letztendlich bereits eine Abkehr vom Kurbadbetrieb darstellt.

Schleichend verlor so das tradierte lokale Selbstverständnis den Abgleich mit der gebauten und wirtschaftlichen Realität und wurde zu einem rückwärtsgewandten, heroisch-verklärten Wunschtraum. Selbst-



Abb. 21. Brand eines Gründerzeitbaus

wahrnehmung und Fremdzuschreibung begannen sich mehr und mehr auseinander zu entwickeln. Die gelebte Identität befand sich ungewünscht aber unaufhaltsam im Wandel. Das ehemalige herrschaftliche Luxusbad wandelte sich zu einem Mittelzentrum einer strukturschwachen Region. Darüber hinaus „verbrannte“ es im Laufe der Jahre große Teile seines Potenzials und seines herausragenden Alleinstellungsmerkmals durch einen vernachlässigten Ortsbildschutz: eine ursprünglich in dieser Häufung de facto einzigartige Kurortarchitektur in Holzbauweise, die darüber hinaus eine besondere Stadtstruktur produziert hatte, welche sich deutlich von anderen klassisch gewachsenen Städten mit einem mittelalterlichen Ortskern unterscheidet.

Jenes historische Identitätsbild ist im Grunde genommen bis heute immer noch Teil eines gelebten Wunschtraums. Dies zeigte sich zuletzt mit dem Abbrand des Harzburger Hofes im Mai 2014. Die Stadt verlor jenes herausragend identitätsstiftende Gebäude, das seit 140 Jahren ihr Aushängeschild war, den letzten großen Anker eines Anachronismus und eines überlebten Selbstbildes – das maßgebliche Symbol. Obwohl der Harzburger Hof bis in die Nullerjahre betrieben wurde, konnte der Verfall des Gebäudes nicht gestoppt werden und repräsentiert mit seinem Niedergang auch stellvertretend den der Stadt. Obwohl der Patient Harzburger Hof also seit Jahren klinisch tot war, gab es einen großen Aufschrei der Bevölkerung und eine Vielzahl an Menschen drückte ihre tiefe Bestürzung über die Vorgänge bezüglich des ehemals mondänen Luxushotels aus. Gefühlt war mindestens jeder zweite Einwohner über eine persönliche Geschichte mit dem Haus verbunden. Sei es ein festlicher Ballbesuch, ein Gewinn oder Verlust in der dort zeitweilig angesiedelten Spielbank, die Lehre des Großvaters, oder dass die Schwiegermutter einmal dort Hausdame war.



Abb. 22. Brand des Harzburger Hofes im Mai 2014

Ein weiterer Beleg für die Prävalenz der alten Selbsteinschätzung ist die gegenwärtige Baupraxis, bei der seitens der Bauherrenschaft bewusst eine Rückbesinnung auf „die gute alte Zeit“ als vermeintliches Qualitätsmerkmal hervorgehoben wird. Alle größeren, in jüngster Vergangenheit realisierten Bauvorhaben sind historisierend angelehnt an die Gründerzeit.

Sie bleiben dabei banal und formulieren keinen Anspruch in irgendeiner Form zukunftsgerichtete Qualitäten und nachhaltige gestalterische Visionen zu produzieren. Sie sind Ergebnis einer rein rückwärtsgerichteten Sichtweise und werden aus diesem Grund auch nicht zu einer nachhaltigen Identitätsproduktion beitragen können. Dies ist ein ganz wesentlicher Unterschied im Vergleich zu den großen Bauvorhaben der Gründerzeit.



Abb.23. *Historisierende Architektur*

Auf Basis des Pressespiegels und der Reaktionen in den sozialen Medien lässt sich vermuten, dass durch das traumatische Kollektiverlebnis des Brandes, nun bei größeren Teilen der Bevölkerung die Erkenntnis zu reifen beginnt, dass es sich inzwischen um eine Illusion handelt wieder in die heile Welt und in die „gute alte Zeit“ des glorreichen Heilbades zurückkehren zu können. Das geschichtliche Identitätsbild ist wortwörtlich in Flammen aufgegangen und zu Asche zerfallen.

Eine entscheidende Konsequenz des kontinuierlichen Festhaltens am historischen Identitätsbild ist, dass es auf diese Weise zu einem kollektiv-subjektiven Bewertungsmaßstab für die gegenwärtige Situation der Kurstadt wird. Im Vergleich mit dem prosperierenden mondänen Luxusbad einer glorreichen Vergangenheit kann der Status Quo nur verlieren. Daraus resultiert letztendlich eine latente Unzufriedenheit der Bevölkerung.

Tatsächlich ist nun eine dringende Frage zu beantworten: Lässt sich eine zeitgemäß-authentische Identität der Stadt Bad Harzburgs und seiner Bevölkerung formulieren? Wie könnte ein gesellschaftlicher Wertekonsens hinsichtlich aufzugreifender Tradition und Visionen für die Zukunft aussehen und welchen Ausdruck findet dies im Stadtbild? Wie schaut die Lebensrealität der Harzburger aus und wie möchten sie zukünftig leben?

Aus architektonischer und stadtplanerischer Sicht erscheint es sinnvoll die verbliebenen baulichen Spuren der Geschichte wieder besser erlebbar zu machen. Idealerweise sind hierfür zunächst die historischen Gebäude, wie beispielsweise der Bahnhof und die Wandelhalle wieder stärker in das

Zentrum und in das Stadtbild zu integrieren, sowie diese identitätsstiftenden Orte niederschwellig und spielerisch zu verbinden.

In diesem Zusammenhang fällt dem öffentlichen Raum eine Schlüsselrolle zu. Er ist die Bühne des öffentlichen Lebens auf der sich die Menschen begegnen. Seine Bedeutung als identitätsstiftender Ort kann nicht genug betont werden. Dieses Potential allerdings nutzt Bad Harzburg, unter anderem aus Kostengründen, im Moment viel zu wenig (siehe öffentlicher Raum). Theoretisch aber bestünde eine kurzfristige und direkte Durchgriffsmöglichkeit der öffentlichen Hand, um schnell eine Aufwertung herbeizuführen und so positive Impulse in einem Identifikations- und Identitätsbildungsprozess zu setzen. Essentiell für ein dementsprechendes Gestaltungskonzept ist gleichermaßen seine historische Verankerung, wie zukunftsweisende Ausrichtung.

Bei der Gestaltung der öffentlichen Räume ist es aus Verfasserinnen-sicht eminent wichtig die verschiedenen (kommunalen) Akteure, wie die Bevölkerung, Politiker, Behördenvertreter, Investoren, Fachleute, Lead-Citizen, Vereine, etc. miteinzubeziehen, damit für die gesetzten Maßnahmen und Konzepte eine langfristige Akzeptanz entsteht. Gleichzeitig könnte so bereits im Vorfeld ein breitgefächelter Diskurs über ein neues Selbstverständnis Bad Harzburgs begonnen werden. Letztendlich findet sich die gelebte Essenz einer Stadt im öffentlichen Raum, hier formuliert sich auf Basis sozialer Interaktion lokale Identität.



## 4. Aktuelle Raumsituation

*4.1 Stadtstruktur*

*4.2 Ortsbild*

## 4. Aktuelle Raumsituation

### 4.1 Stadtstruktur

Bad Harzburg liegt am Nordrand des Mittelgebirges Harz, der die Entwicklung in südliche Richtung begrenzte. Die Stadt Bad Harzburg besteht aus der namensgebenden Kernstadt und den Gemeinden Bettingerode, Bündheim, Harlingerode, Westerode und Eckertal.

Das Zentrum erstreckt sich entlang der Nord-Süd ausgerichteten Herzog-Wilhelm-Straße, welche am Bahnhof beginnt und am Berliner Platz endet. Die Herzog-Wilhelm-Straße gliedert sich in drei Teile: Vom Bahnhof bis zur Friederickenstraße ist es eine Tempo-30-Zone, daran anschließend bis zum Jungbrunnen eine Spielstraße und dann vom Jungbrunnen bis zum Berliner Platz eine Fußgängerzone. An den Berliner-Platz schließt der Kurpark mit dem für Touristen und Kurgäste wichtigen Funktionen, wie der Burgbergseilbahn, der Soletherme und der Herzog-Julius-Klinik, an. Ebenfalls interessant für Gäste ist die im westlichen Teil gelegene Pferderennbahn, die etwa 1,5km vom Bahnhof entfernte ist.

Bad Harzburg hat eine einzigartige Geschichte und daraus resultierend ein unverwechselbares Stadtbild. Das Ortsbild ist nicht durch eine mittelalterliche Struktur geprägt, sondern erhält seine Typologie aus der Gründerzeit um 1900, in der Bad Harzburg als Kurstadt seine Blütezeit erlebte.



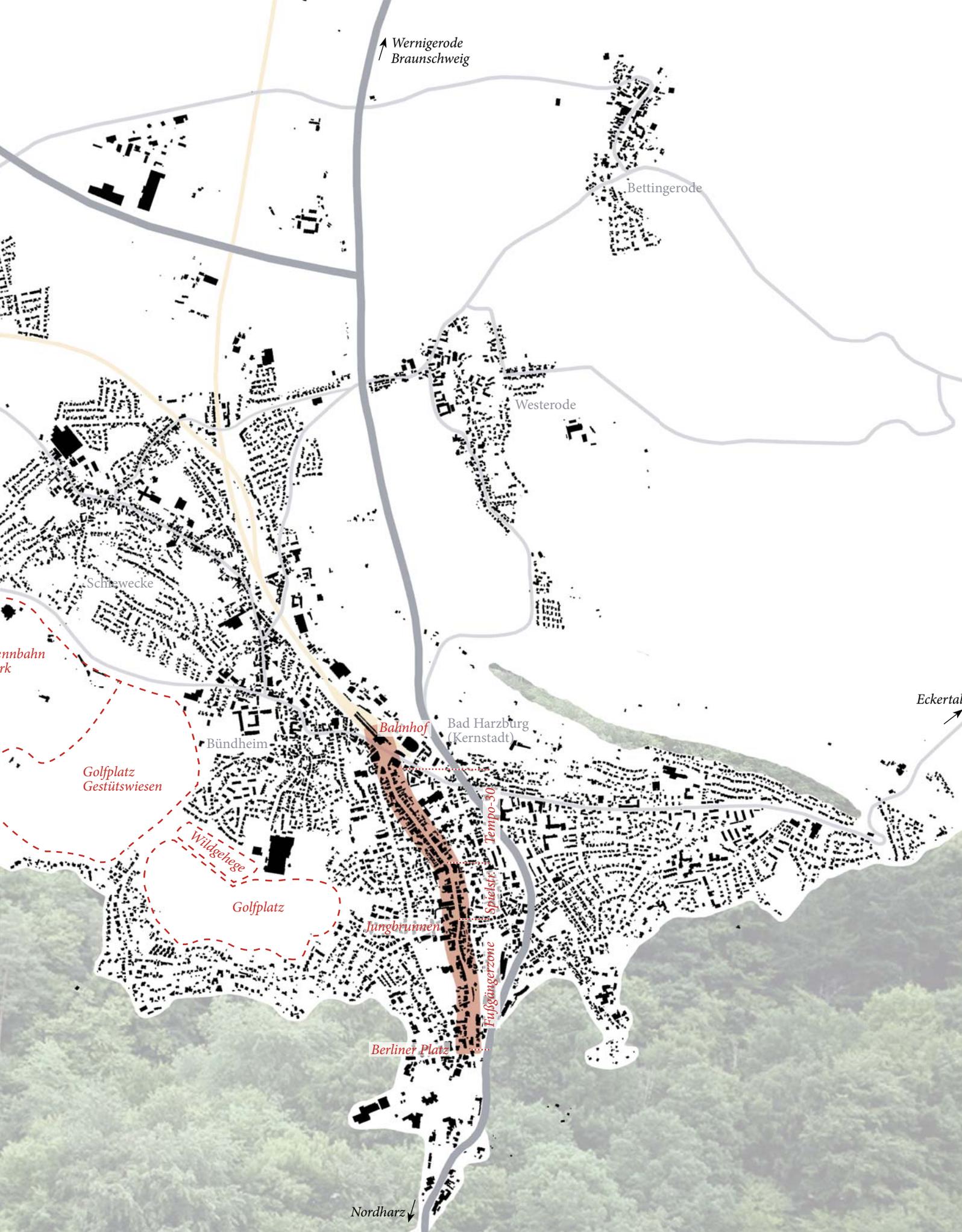
Abb. 24. Gesamtübersicht über das Stadtgebiet Bad Harzburgs

### Legende

Bundesstraße	
Kreisstraße	
Bahngleise	
Innenstadt	



0 500 1,5km



↑ Wernigerode  
Braunschweig

Bettingerode

Westerode

Schiwecke

mbahn  
rk

Golfplatz  
Gestütswiesen

Bündheim

Bahnhof

Bad Harzburg  
(Kernstadt)

Eckertal  
↗

Wildgehege

Golfplatz

Jungbrunnen

Tempo-50  
Spielstr.

Fußgängerzone

Berliner Platz

Nordharz  
↓

Vor dem Aufkommen des Kurbetriebes, gruppierte sich das Zentrum der Ansiedlung um die Lutherkirche. Nachdem der Bahnhof gebaut war,

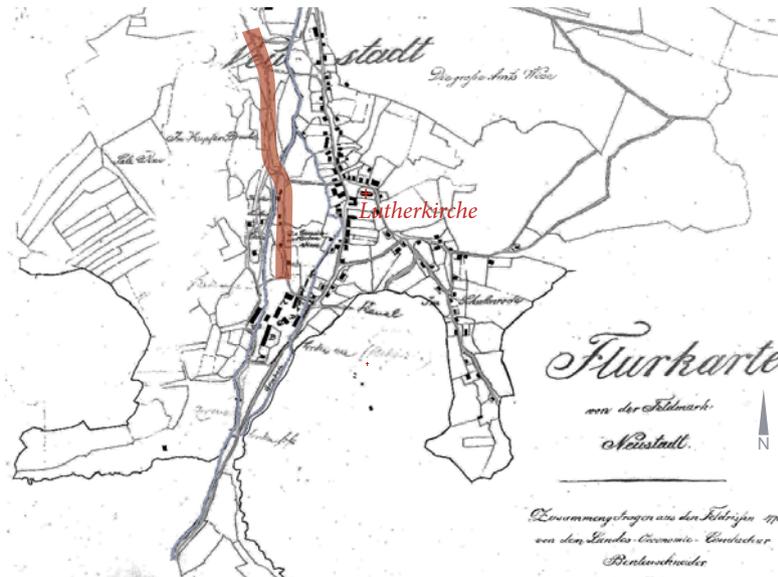


Abb.25. Karte von 1776

### Legende

heutige Innenstadt ———

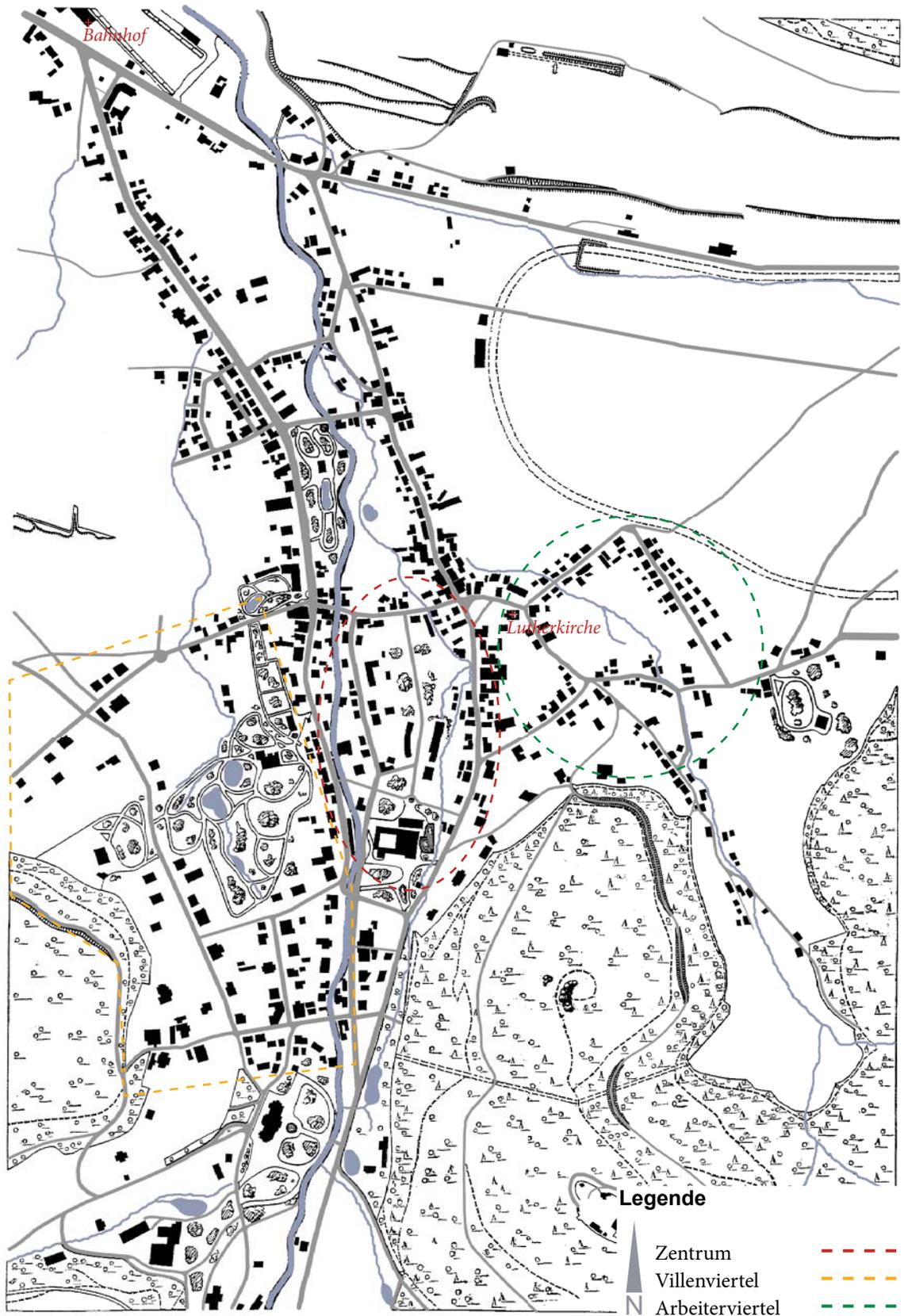
wurde die von Norden nach Süden verlaufende Herzog-Wilhelm-Straße zur maßgeblichen Entwicklungsachse. Sie verband nun den Bahnhof mit dem Soleabbaugebiet. Diese Gebäude wurden in der für die „Sommerfrische“ typischen Holzarchitektur gebaut. Zwar ist im Verlauf der Hauptachse eine gewisse Verdichtung der aus Solitären bestehenden Bebauung feststellbar, allerdings gibt es keinen dichten Stadtverband, wie in mittelalterlich geprägten Ortskernen.

Durch die zunehmende Bedeutung des Kurtourismus erweiterte sich das städtische Zentrum auf das ehemalige Soleabbaugebiet zwischen der Herzog-Wilhelm-Straße und der früheren Entwicklungsachse der Herzog-Julius-Straße, wo wichtige Kureinrichtungen, wie die Bade- und Trinkhalle entstanden waren. In der Folge siedelten sich in diesem Bereich und im Westen große Hotels und Villen an. Reisen und Kuren waren anfangs der wohlhabenden Bevölkerung vorbehalten – entsprechend erhielt Bad Harzburgs Zentrum eine stark bürgerliche Prägung.

Die Kureinrichtungen und Hotels waren die für den Kurort identitätsstiftenden und repräsentativen Gebäude. Sie dominierten das Stadtbild allein durch ihre Größe und Anordnung (z.B. Badehaus, Wandelhalle, Juliusaal, Kurhaus, Harzburger Hof, Bahnhof). Ihre Wichtigkeit lässt sich deutlich aus den historischen Karten ablesen. Die sie umgebenden, groß angelegten Parks und Gärten der Stadtvillen komplettierten die durchlässige Stadtstruktur. Diesem Zentrum direkt zugeordnet waren wichtige öffentliche Gebäude wie Rathaus, die Post und das Krankenhaus.

Gleichermaßen war auch die Industrie zu dieser Zeit ein wichtiger Faktor eines dualen Wachstums. Darauf ausgerichtet entstand im Osten

Abb.26. Karte von 1896 →



der Stadt zur Schaffung von Wohnraum gleichzeitig ein Arbeiterviertel. Auch in der unteren Herzog-Wilhelm-Straße siedelte sich weniger das Bürgertum, als Kaufleute und Arbeiter an.

Als die Epoche des Luxusbades sich dem Ende zuneigte und andere Faktoren an Bedeutung zunahmen, veränderte sich auch die Stadtstruktur. Die Relevanz der Kureinrichtungen und des Bürgertums nahm ab und die Herzog-Wilhelm-Straße mit ihren Geschäften und Dienstleistern rückte verstärkt in den Fokus obschon sie schon immer eine wichtige Achse zwischen Bahnhof und Kurbereich gebildet hatte. Die ehemals großflächigen Gartenanlagen wurden nun in diesem Bereich zum Teil als Baugrund genutzt, zunächst noch in der für das Stadtbild typischen Einzelbebauung.

Die ortsbildtypischen Kurbauten waren nach dem Zweiten Weltkrieg letztlich veraltet und eine Rückkehr zum Luxusbad wurde nicht mehr angedacht. Schritt für Schritt verloren die ehemals prägenden Kurbauten an Bedeutung und wurden alsbald von Gebäuden verdrängt, die keine Bedeutung für die Öffentlichkeit haben. Die vormals durchlässigen Grünflächen wurden mehr und mehr verbaut und wichen zum Teil schmucklosen Geschosswohnbauten, die die vorhandenen Maßstäbe der Stadtstruktur nicht berücksichtigten.

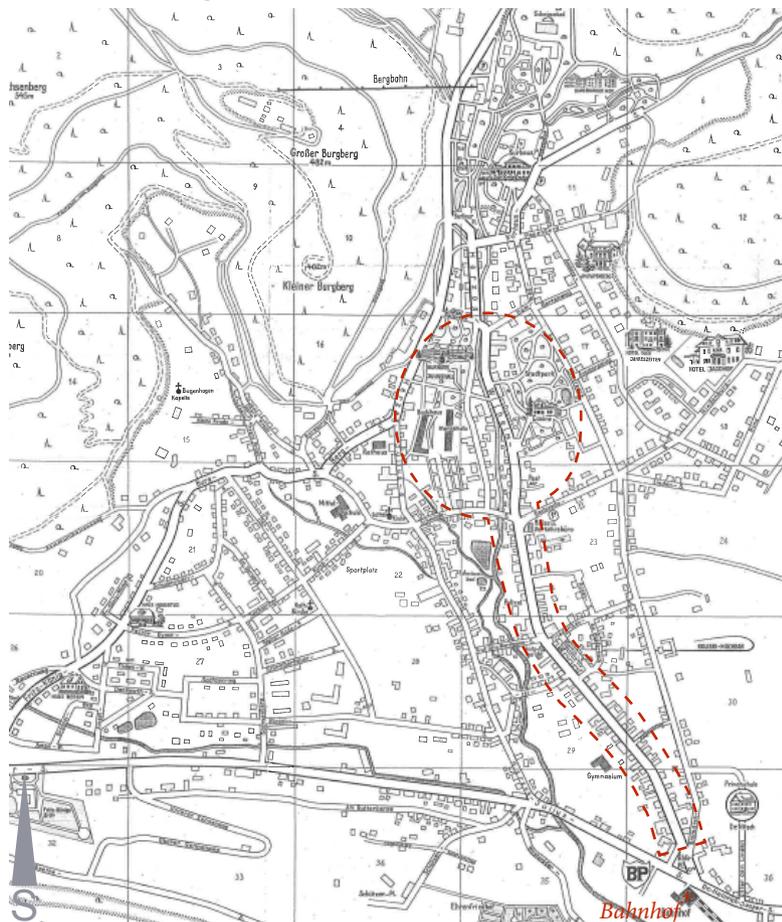


Abb.27. Karte von 1955

**Legende**

Zentrum — — — — —

Der Ausbau der B4 war im wahrsten Sinne des Wortes ein tiefer Einschnitt für das alte mondäne Bad Harzburg. Sie zerteilt bis heute Bad Harzburg fast in der Mitte und war mit dafür verantwortlich, dass sich das Zentrum erneut verlagerte. Der Bau der B4 drängte die Lutherkirche in eine Randposition. Das alte Rathaus musste abgerissen werden und wurde in die untere Herzog-Wilhelm-Straße verlagert. Darüber hinaus konnten viele der früher an die Außenanlagen der Wandelhalle angrenzenden Holzgebäude der Lärmbelastung nichts entgegenzusetzen und wurden ebenfalls abgerissen. Es entstanden in diesem Bereich Raumsituationen, die einer Nutzung des öffentlichen Raums durch die Allgemeinheit abträglich sind. Einen zusätzlichen Beitrag zu unklaren Situationen und Orientierungslosigkeit im öffentlichen Raum lieferte der Individualverkehr und unübersichtliche Verkehrssituationen. Inzwischen haben weitere frequenzbringende öffentliche Gebäude das Stadtzentrum verlassen.

Letztendlich verlagerte sich das Zentrum vom eher kompakten Kurzentrum hin zur langgestreckten Herzog-Wilhelm-Straße mit Fokus um den heutigen Jungbrunnen. Dies hatte im Endeffekt auch Einfluss auf die Erreichbarkeit der umliegenden Wohngebiete. Die Wege wurden länger, unattraktiver und unübersichtlicher. Zu guter Letzt wurde dadurch die Bindung dieses Areal an die Innenstadt geschwächt.

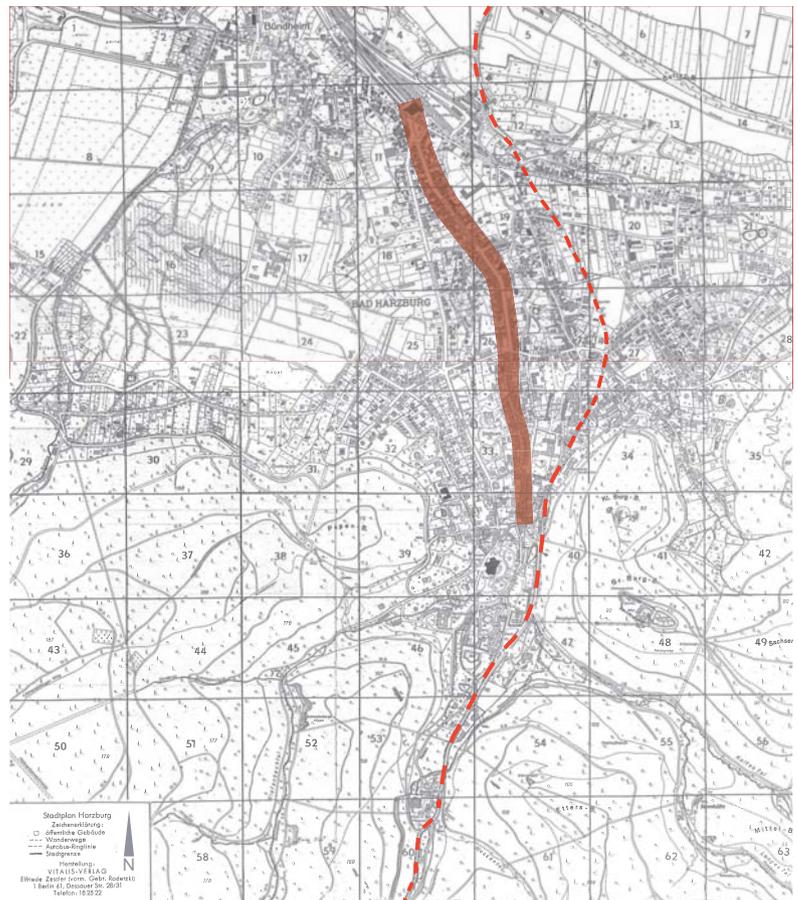


Abb. 28. Karte von 1960

### Legende

heutige Innenstadt ———  
Verlauf der B4 - - - - -

Der Umgang mit der baulichen Struktur und dem öffentlichen Raum ist seit den 1970er Jahren hochgradig unsensibel. Zwar ist die alte Stadtstruktur noch teilweise vorhanden und dadurch auch zu erkennen, doch die vormals einheitliche Gestaltung wurde über lange Zeit in den Planungen nicht berücksichtigt. Vorhandene Wege- und Blickbeziehungen wurden so sukzessive zerstört - eine schleichende Schwächung des historischen Ortsbildes. Ein übergeordnetes städtisches Entwicklungskonzept und eine klare Zielvorstellungen für ein gedachtes zukünftiges Bad Harzburg sind nicht ablesbar.

All diese Entwicklungen zusammengenommen haben letztendlich zu einer Verwässerung der Stadtstruktur geführt. Daraus resultierte eine Fragmentierung des öffentlichen Raumes und ein zunehmend heterogenes Ortsbild.

## 4.2 Ortsbild

Die umgebenden Ortsteile, die im Gegensatz zur bürgerlichen Kernstadt Wohnstätten der Arbeiter waren, sind durch eine Einzelbebauung in Form von Einfamilienhäusern geprägt. Einfamilienhausgebiete in ähnlicher Form finden sich ebenfalls vor allem im Osten und Westen der Kernstadt Bad Harzburgs. Je näher man dem Zentrum kommt, desto eher ist die Bebauung, vornehmlich im Westen, durch die Gründerzeit und die „*Architektur der Sommerfrische*“<sup>1</sup> geprägt. Diese wurde ursprünglich von großzügigen Gartenanlagen umrahmt, die teilweise bis heute das sehr grüne Stadtbild prägen.

Eine Baumallee aus Kastanien durchzieht die Innenstadt vom Anfang bis zum Ende. Dies führt zu einer Betonung der Längsausrichtung, bildet aber einen qualitätvollen und nicht zu letzt identitätsstiftenden Naturbezug. Dazu kommt der Harz, der sich, je weiter man nach Süden kommt, immer mehr in das Blickfeld schiebt. Bad Harzburg präsentiert sich als eine grüne Stadt.

---

1 „Im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts ereignete sich weltweit und mit erstaunlicher Schnelligkeit die Ausbreitung einer Architekturmode, die bald nach dem Ersten Weltkrieg ebenso rasch wieder verschwinden sollte. Charakteristisch für diesen Baustil war die Ausführung ganzer Gebäude oder wesentlicher Teile aus Holz in Zimmermannsarbeit, zumeist in Ständerbauweise mit Lattenverkleidung. Dazu gehörte die Anlage geräumiger Veranden und Balkons sowie weit vorspringender Dächer und die Ausgestaltung mit reichhaltiger Bauornamentik in Laub- und Sticksägebauweise an Dachsäumen, Giebeln, Balkonbrüstungen sowie an Fenster- und Türrahmen. Unzählige Bauten dieser Art entstanden in allen Teilen Europas, [...]. Bis heute existiert noch kein allgemein anerkannter Stilbegriff, der diese Architektur treffend bezeichnen würde. [...] Überall jedoch ist zu beobachten, daß das Auftreten dieses Baustils mit Bauaufgaben individueller Lebensgestaltung und vorwiegend privater Lebensbereiche in Zusammenhang gestanden hat: [...] kurz gesagt [handelt es sich (Anm. der Autorin)] um die frühesten Formen der Freizeitarchitektur.“  
Schwarz 1995, S. 69-70.



*Abb. 29. Ostviertel um 1957*



*Abb. 30. Blick auf das westlich gelegene Villenviertel um 1910*



*Abb. 31. Grünes Ortsbild*

Ab den 1970er Jahren begann sich das Ortsbild durch verschiedene Großbauprojekte (z.B. B4, Geschosswohnbauten, Apparthotel) zu verändern. Die damals vorherrschende Architektur knüpfte nicht in einer zeitgenössischen Weise an das Vorhandene an, sondern ließ den Kontext und den Maßstab völlig außer Acht. Immer wieder überragen diese ortsbilduntypischen Geschosswohnbauten die alte Bausubstanz und lassen das Stadtbild heterogen wirken. Dazu kommt ein fragmentierter öffentlicher Raum mit uneinheitlicher Gestaltung. Der sich schwindenden Identität bewusst werdend, ist man inzwischen dazu übergegangen historisierende, der alten Kurhausarchitektur nachempfundene Gebäude zu bauen.

Wie schon erwähnt bildet die Herzog-Wilhelm-Straße die Hauptentwicklungssachse, war aber vor allem vom Bahnhof bis zum Jungbrunnen nicht so stark von der Kurarchitektur geprägt wie der südliche Teil. Die Gebäude waren kleiner, mit weniger Verzierungen versehen, dennoch aber meist in Holzbauweise. Oft wurden später die Erdgeschosszonen vergrößert, um Geschäftszonen zu erweitern oder zu erhalten. Diese Ausbauten sind immer eingeschossig mit Flachdach ausgeführt. Dadurch entstand eine relativ dichte Erdgeschossverbauung mit einer teils geschlossen anmutender Straßenfassade, die es in Bad Harzburg so ausgeprägt nur in der Herzog-Wilhelm-Straße gibt. Allerdings kommt es durch die vorherrschende Einzelbebauung und Flickschusterei der Einzelmaßnahmen immer wieder zu Einblicken in meist unansprechende Hinterhöfe.

Wie schon in dem Kapitel über die Identität ausgeführt, ist die Identität mit dem historischen Ortsbild verbunden. Dieses gibt es aber in dieser Form nicht mehr. Das vorhandene Ortsbild kann durch die Schwächung des historischen Ortsbildes bei der Bevölkerung, abseits eines Anachronismus, nicht identitätsstiftend wirken. Es braucht zukunftsgerichtete Maßnahmen, die versuchen das historische Ortsbild mit dem vorhandenen Ortsbild zu verbinden, um auf diese Weise wieder eine zeitgemäße Identifizierung der Menschen mit ihrer Stadt zu erreichen.



Abb. 32. Architektur der Sommerfrische um 1899



Abb. 33. Erweiterte Geschäftszone



Abb. 34. Einblicke in die zweite Reihe



## **5. Tourismus und Gesundheit/ Wellness**

*5.1 Allgemein*

*5.2 Tourismus und Gesundheit (barrierefrei und altengerecht)*

*5.3 Tourismusgebiet Harz*

*5.4 Entwicklung in Bad Harzburg*

*5.5 Auswirkung auf die Innenstadt*

## 5. Tourismus und Gesundheit/ Wellness

Wie bereits im Zuge des Kapitels Geschichte dargelegt wurde, haben der Tourismus und der Gesundheitssektor sowohl für den Aufstieg der Stadt als auch in der Gegenwart eine immense Bedeutung. An dieser Stelle werden zunächst übergeordnete, aktuelle Trends herausgestellt und im Folgenden regionale Entwicklungen nachvollzogen, um abschließend die Situation Bad Harzburgs und die (möglichen) Auswirkungen dieses Wirtschaftssektors auf die Innenstadt genauer zu beleuchten.

### 5.1 Allgemein

Der Tourismus in Deutschland ist ein wichtiger und nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor. So trägt er mit 4,4% zur Bruttowertschöpfung bei und mit 7,0% zur Beschäftigung, wobei jeder direkte Arbeitsplatz noch einmal 0,7 indirekte und induzierte Arbeitsplätze schafft. Innerhalb der gesamten touristischen Nachfrage entfallen die höchsten Ausgaben für tourismuscharakteristische Produkte auf Gaststätten- und Beherbergungsleistungen, Luftfahrtleistungen, Dienstleistungen in den Bereichen Sport, Erholung, Freizeit und Kultur sowie auf Treibstoffausgaben. Zudem übernimmt der Einzelhandel eine zentrale Rolle, denn fast ein Viertel der Ausgaben entfallen auf Shopping-Ausgaben für Konsumgüter wie Bekleidung, Schmuck, Elektronikgeräte und Verlagserzeugnisse, die in- und ausländische Touristen während ihrer Reisen in Deutschland erwerben.<sup>1</sup>

### 5.2 Tourismus und Gesundheit (barrierefrei und altengerecht)

Der demografische Wandel betrifft alle Bereiche des Lebens in Deutschland und kann aus diesem Grunde auch von der Tourismusbranche nicht ausgeklammert werden. Auch hier ist es sinnvoll sich auf die gewandelten Anforderungen und die wachsende Zahl älterer Reisende einzustellen. Statistisch lässt sich nachweisen, dass bei älteren Touristen eine stärkere Gesundheitsorientierung vorherrschend ist, Naturerlebnisse, Bildung und Kultur im Vordergrund stehen und sie je Person mehr ausgeben als jüngere. Gleichzeitig kommt ein Angebot, welches sich an den Bedürfnissen einer älteren Klientel orientiert, auch Menschen mit Behinderung und Familien mit Kindern zu gute.

Laut Bundesministerium für Wirtschaft und Energie wurden im Rahmen einer Untersuchung der Tourismusstrukturen in Deutschland folgende, allgemein wichtigen Punkte hervorgehoben:

---

<sup>1</sup> Vgl. BMWi: *Wirtschaftsfaktor Tourismus Deutschland 2012*, S. 4.

- hohe Ansprüche an Service und Qualität
- ein großer Informationsbedarf
- ein ausgeprägtes Sicherheitsbedürfnis
- ein starker Kommunikationswunsch
- eine intakte Urlaubsumwelt
- ein gesundes Klima
- Erlebnisqualität statt Erlebnisstärke
- Jahreszeitenunabhängigkeit
- eine erfahrungs- und empfehlungsbasierte Reise<sup>2</sup>

Der Barrierefreiheit ist hierbei besondere Beachtung zu schenken, da die Mobilität im Alter abnimmt und auch Menschen mit Behinderung das vorhandene Angebot besser nutzen können. Es ist essentiell für eine derartige Zielgruppenspezialisierung, dass die Mobilität am Urlaubsort möglichst uneingeschränkt gewährleistet ist, schon die Reiseinformationen Hinweise auf Barrierefreiheit enthalten und sich deren Gestaltung nicht zu komplex und einfach verständlich präsentiert.<sup>3</sup>

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist ein allgemein steigendes Gesundheitsbewusstseins bei jung und alt, sowie eine Zunahme alterstypischer Erkrankungen. Dahingehend ist ein gesteigertes Interesse an Wellness-, Gesundheit- und Fitnessangeboten, auch am Reiseziel, nachweisbar.

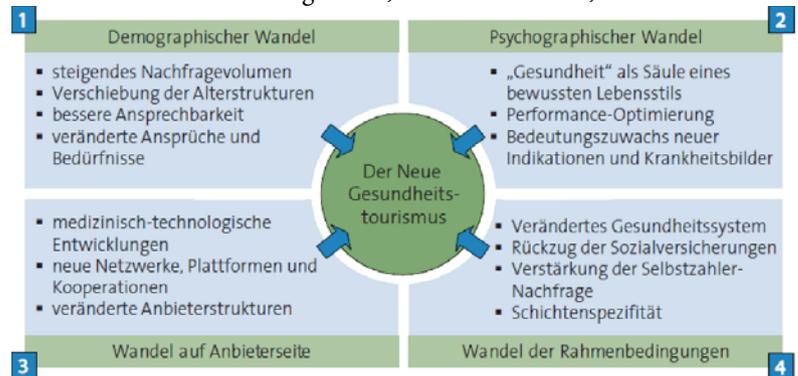


Abb. 35. Wichtige Punkte für den Gesundheitstourismus

### 5.3 Tourismusgebiet Harz

Der Harz ist das nördlichste Mittelgebirge Deutschlands mit einer Gesamtfläche von 2.226 km<sup>2</sup> und dem Brocken mit 1.141m die höchste topografische Erhebung. Aufgrund einer ganzjährigen Erlebnisvielfalt besteht ein hohes Potential für den Tourismus. Dementsprechend zählt der Harz zu den wichtigsten Tourismusebenen Norddeutschlands,<sup>4</sup> wobei die Besucherzahlen im Sommer gegenüber denen im Winter leicht überwiegen.<sup>5</sup> Das Mittelgebirge Harz verteilt sich auf drei Bundesländer. Sachsen-Anhalt beherbergt mit dem Osthartz den flächenmäßig größten Teil, Niedersachsen folgt mit dem Westharz auf Rang zwei und in Thürin-

<sup>2</sup> Vgl. RKW: *Tourismus 50plus 2011*, S. 23.

<sup>3</sup> Vgl. *Ebda*, S. 30.

<sup>4</sup> Vgl. Jung/ Hentschel: *Regionalbericht 2002*, S. 64.

<sup>5</sup> Vgl. *ecostra: Auswirkungsanalyse Goslar 2014*, S. 19.

gen befindet sich mit dem Südhartz der kleinste Teil.

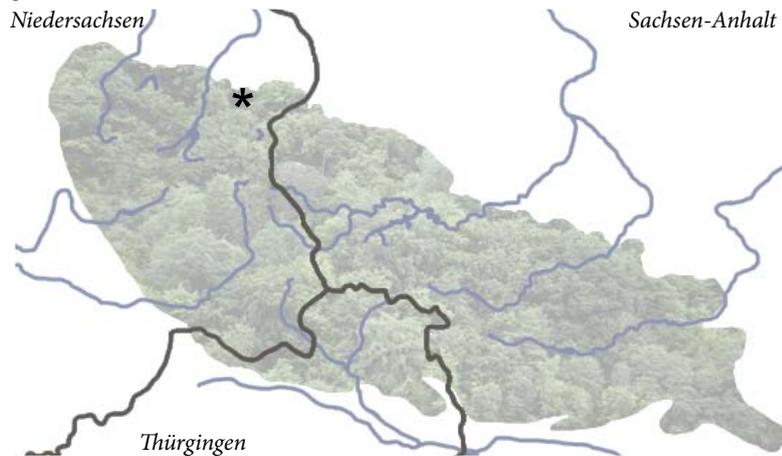


Abb.36. Tourismusgebiet Harz unterteilt in 3 Bundesländer

Im Ostharz konnte seit der Jahrtausendwende ein Wachstum in der Tourismusbranche erreicht werden. Dem gegenüber steht die Entwicklung des Westharzes, der seit 1992 mit rückläufigen Umsätzen der Tourismusbranche konfrontiert war.<sup>6</sup> Zuletzt zeigte sich aber auch hier seit 2009 ein positiver Trend, was auf wirksame Maßnahmen im Marketing und der Kommunikation und auf mehrere länderübergreifende Projekte zurückgeführt wird.<sup>7</sup> Dieser jüngsten Konsolidierung stehen trotz Gemeinschaftsprojekten sinkende Einwohnerzahlen, innerregionale Konkurrenz und teilweise veraltete Anlagen gegenüber.

#### 5.4 Entwicklung in Bad Harzburg

Bad Harzburg ist ein staatlich anerkannter heilklimatischer Kurort und hat seine Entwicklung der Sole zu verdanken. 1831 markierte den Beginn des Kur- und Badelebens, weil die Sole neben der Salzgewinnung seitdem auch zu Badezwecken verwendet wurde. Den Höhepunkt erlebte man um 1900. Zwei Weltkriege und eine lange Besatzungszeit bis 1955 ließen eine veraltete Infrastruktur zurück. Die geografische Lage an der neugeschaffenen Grenze zur DDR erschwerte den Kurbetrieb zusätzlich, doch konnten in den 1960er und 70er Jahren trotz finanzieller Schwierigkeiten Investitionen in den Kurbetrieb getätigt werden, wodurch die Besucherzahlen kurzfristig wieder stiegen. Ende der 1970er und 80er Jahre läutete ein verändertes Tourismusverhalten einen anhaltenden Negativtrend ein.<sup>8</sup> Die Entwicklung Bad Harburgs nach der Wiedervereinigung folgt der Entwicklung des Westharzes. Die Wende bescherte einen kurzen Aufschwung, doch seit 1992 waren die Übernachtungszahlen rückläufig und steigen erst seit 2009 wieder an.<sup>9</sup>

6 Vgl. Niedersächsischer Landtag: „Tourismusoffensive“ Harz, Hannover 2009, S. 2.

7 Vgl. Mitteldeutsche Zeitung: Harz erfährt Aufschwung, 03.03.2013, <<http://www.mz-.eb.de/quedlinburg/uebernachtungsplus-harz-tourismus-erfaehrt-aufschwung,20641064,21990858.html>> (18/02/2015)

8 Vgl. Meier/ Neumann, S. 564-667.

9 Vgl. Tabelle K736001, Spalte: 9.

Für die Stadt war Tourismus und Gesundheit schon immer stark miteinander verknüpft, da sie zu den großen klassischen Heilbädern und heilklimatischen Kurorten Deutschlands gehört. Dementsprechend existiert heute ein vergleichsweise großes Angebot an Gesundheitseinrichtungen, was gegenwärtig hinsichtlich der aktuellen touristischen Trends einen eindeutigen Standortvorteil darstellt. Mit dem Slogan „Wellness Wanderland“ rückt das Stadtmarketing gleichermaßen das Wandern wie die Gesundheit in den Fokus und benennt sie als die zwei wichtigsten touristischen Aushängeschilder Bad Harzburgs. Gesundheit und Tourismus gehören heute bereits zu den wichtigsten Wirtschaftsfaktoren der Stadt und weisen darüber hinaus ein weiteres hohes Zukunftspotential auf.<sup>10</sup>

In Bad Harzburg steht bezüglich der wirtschaftlichen Bedeutung der Gesundheitssektor an erster Stelle, der Tourismus folgt auf Platz vier nach dem Industrie und Handelssektor.<sup>11</sup> Dadurch kann ein breites und sich ergänzendes Angebot in beiden Bereichen geliefert werden.

Die Stadt ist ein beliebtes Tagesreiseziel mit einem Einzugsbereich von ca. 2 Stunden. Tagestouristen reisen zu 71,6% mit dem PKW an, nur 10,5% benutzen kostenpflichtige Verkehrsmittel und 17,9% reisen kostenlos an.<sup>12</sup> Da die Stadt am nördlichen Harzrand Niedersachsens liegt, dient sie häufig als Ausgangspunkt für Ausflüge, weshalb nach wie vor noch gerne von Seiten des Marketing der Terminus „Tor zum Harz“ verwendet wird, obwohl es inzwischen eher zu einem Transitort geworden ist.

Abseits der Hauptattraktoren Seilbahn, Soletherme und Burgberg, existiert noch eine Vielzahl weiterer Sehenswürdigkeiten und ein entsprechendes Programm an Veranstaltungen, die das ganzjährige Angebot abrunden. Bad Harzburg hat als Reaktion auf die örtliche Altersstruktur schon in den letzten Jahren einige Maßnahmen gesetzt um die Barrierefreiheit zu erhöhen (siehe Kapitel Demografie).

## 5.5 Auswirkungen auf die Innenstadt

Die lineare Ausrichtung der Innenstadt hat zur Folge, dass alle bis auf zwei Touristenattraktionen außerhalb des Zentrums liegen. Im Gegensatz dazu befinden sich Hotels und Gastronomie sowohl außerhalb als auch innerhalb. In der Innenstadt dienen neben dem Jungbrunnen die Geschäfte als touristischer Anziehungspunkt. Das Sortiment des Einzelhandels ist insbesondere in der Fußgängerzone erkennbar auf (ältere) Touristen abgestimmt.

Seit dem Neubau der B4 ist die Wahrnehmbarkeit der Stadt für mit dem PKW passierende Touristen deutlich zurückgegangen. Die Innenstadt selbst kennzeichnet sich durch eine geringe Präsenz für Harzbesu-

---

10 Vgl. BMWi: *Grundlagenuntersuchung Freizeit 2010*, S. 58-72.

11 Vgl. Interview: *Bürgermeister Ralph Abrahams, Bad Harzburg 2013*.

12 Vgl. BMWi: *Wirtschaftsfaktor Tourismus 2012*, S. 46.

cher. Angesichts der mehrheitlichen Anreise mit dem PKW in Zusammenhang mit der Lage der touristisch interessantesten Punkte in der Nähe der Großparkplätze im Süden der Stadt, kommen vor allem die Tagesgäste, wenn überhaupt, mit dem Zentrum meist nur bis zum Jungbrunnen in Berührung.

Der Bahnhof, der dem Tourismus ursprünglich zum Aufschwung verholfen hat, liegt ganz im Norden und ist für den Tourismus eher unwichtig. Infolgedessen weist der nördliche Teil der Herzog-Wilhelm-Straße eine niedrige Passantenfrequenz auf. Eine allgemeine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs im Großraum Braunschweig, könnte über eine verstärkte Aktivierung des Bahnhofs die Innenstadt beleben (siehe Kapitel Mobilität). Insgesamt kann der Tourismus als wichtiger Attraktor dienen und zusätzliche Frequenzen für die Innenstadt generieren. Empfehlenswert erscheint, dass Bad Harzburg seine Schwerpunkte Wandern und Gesundheit als vorhandene Stärken weiter ausbaut. Eine Zusammenarbeit innerhalb der Region kann hier helfen über eine gezielte Schwerpunktsetzung eine weitere Schärfung des Angebots zu erreichen, auch wenn die Bundeslandgrenzen erschwerend hinzukommen.



Abb. 37. Touristisch wichtige Punkte in Bad Harzburg

### Legende

- Bundesstraße 
- Kreisstraße 
- Bahngleise 
- Innenstadt 
- Rehaklinik 
- Krankenhaus / Ärztezentrum 
- Sehenswürdigkeiten saisonal 
- Sehenswürdigkeiten ganzjährig 





↑ Wernigerode  
Braunschweig

Bettingerode

Westerode

+ Krodoland

Schewecke

+ Bündheimer Schloss  
Bündheim

Bad Harzburg  
(Kernstadt)

Eckertal  
↑

+ Museum

+ Wildtiergehege

+ Golfplatz

+ Jungbrunnen

+ Kastanien(-blüten)fest  
Salzfest  
Weihnachtsmärkte

+ Wandelhalle  
Spielcasino  
Wochenmarkt

+ Café Winuwuk

+ Kreuz des dt. Ostens

+ Kursaal

+ Haus der Natur

Burgbergseilbahn  
Soletherme

+ Burgberg  
Canossasäule  
Bergbahnstation

+ Eisbahn

+ Märchenwald  
Hochseilgarten  
Baumwipfelpfad

Nordharz

+ Radauwasserfall



## 6. Demografie

*6.1 Allgemein*

*6.2 Demografischer Wandel Deutschland*

*6.3 Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig*

*6.4 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Goslar und Bad Harzburg*

*6.5 Infrastruktur des Landkreises Goslar und Bad Harzburg*

*6.5.1 Gesundheit*

*6.5.2 Wohnen*

*6.5.3 Bildung*

*6.6 Fazit*

## 6. Demografie

Wie bereits mehrfach angedeutet, weicht die Zusammensetzung der Bevölkerung Bad Harzburgs deutlich vom statistischen Mittel ab. In diesem Kapitel wird zunächst kurz die gesamtgesellschaftliche Entwicklung Deutschlands betrachtet, um in weiterer Folge über die fokussierte Einordnung der demografischen Prozesse des Großraums Braunschweig und des Landkreises im Detail, potenzielle Auswirkungen skizzieren zu können.

### 6.1 Allgemein

Demografie ist ein Grundelement gesellschaftlicher Strukturanalyse und beschäftigt sich mit der Entwicklung und Zusammensetzung einer Bevölkerung, welche wesentlich durch soziale Faktoren, wie Geburtenziffern, Lebenserwartung und Wanderung mitbestimmt werden. Quantitative Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur haben vielfältige Rückwirkungen auf die Gesellschaft, soziale Institutionen und die Lebenschancen der Menschen.<sup>1</sup>

### 6.2 Demografischer Wandel Deutschland

Der demografische Wandel in Deutschland kann plakativ mit den Worten „weniger, bunter, älter“ umschrieben werden. Dies bezieht sich auf den allgemeinen Rückgang der Einwohnerzahl, bei gleichzeitig wachsendem Anteil an Zuwanderern und voranschreitender Überalterung der Gesellschaft.<sup>2</sup> Diese Tendenzen erfassen gegenwärtig alle industriellen Dienstleistungsgesellschaften Europas, Nordamerikas und Ostasiens in ähnlichem Maße.

Deutschland kann seit Beginn des 19. Jahrhunderts bis etwa zur Jahrtausendwende ein Bevölkerungswachstum verzeichnen. Nach dem Zweiten Weltkrieg entsteht der Zuwachs durch die sogenannte Babyboomer-Generation, der durch einen massiven Geburtenüberschuss aufgrund des „Wirtschaftswunders“ in Westdeutschland Ende der 1950er bis 60er entsteht.<sup>3</sup> Doch seit 1972 übersteigt die Zahl der Sterbefälle die der Geburten. Der Bevölkerungsgewinn dieser Zeit lässt sich also auf Zuwanderung zurückführen. Die Geburtenrate sinkt seit fast 40 Jahren kontinuierlich. Heutzutage hat Deutschland die geringste Geburtenrate der Europäischen Union. Jede Kindergeneration ist kleiner als die ihrer Eltern.<sup>4</sup> Seit etwa der Jahrtausendwende ist die Zuwanderung geringer als der Gestorbenenüberschuss und die Bevölkerungszahlen entsprechend rückläufig.

---

1 Vgl. Geißler 2014, S. 1.

2 Vgl. Bruckner 2012, S. 5-9.

3 Vgl. Geißler 2014, S. 1.

4 Vgl. Kröhnert 2006, S. 1.

Hinzu kommt die seit fast eineinhalb Jahrhunderten steigende Lebenserwartung. Daraus resultiert eine demographische Alterung, die mit sich verändernden gesellschaftlichen Vorstellungen, sowie einem gestiegenen Wohlstandsniveau zusammen hängt. Dies wiederum hat Einfluss auf die Geburtenrate, die Höhe der Lebenserwartung und auf die Aus- und Einwanderung.<sup>5</sup>

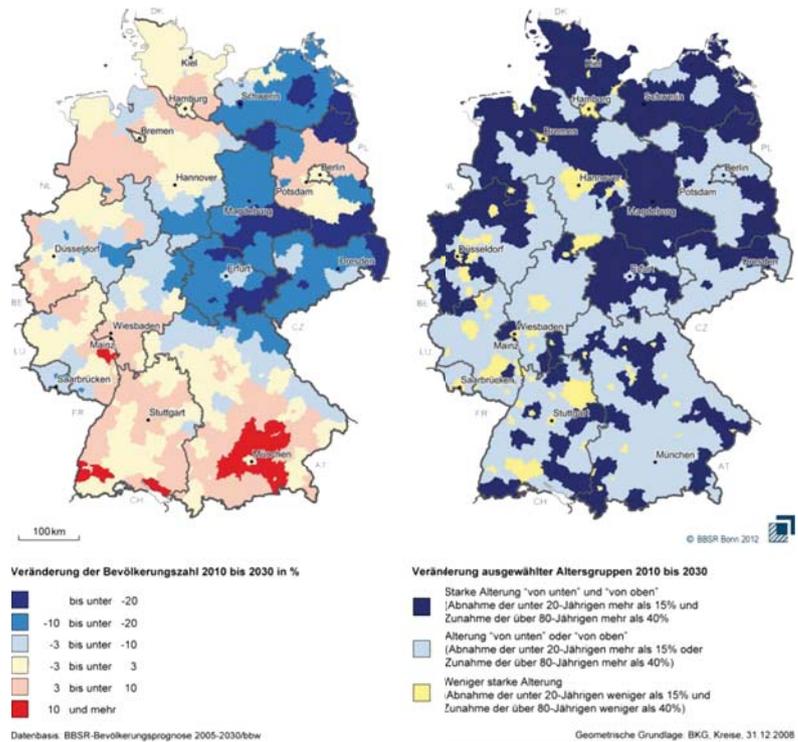


Abb. 38. Veränderung und Alterung der Bevölkerung

Die Folgen des demografischen Wandels in Deutschland betreffen alle gesellschaftlichen Bereiche und können voraussichtlich nicht alleine durch Zuwanderung ausgeglichen werden.<sup>6</sup> Der Anteil jüngerer Menschen an der Gesamtbevölkerung geht unabhängig von der absoluten Bevölkerungszahl zurück und jener der Älteren, Hochbetagten und Pflegebedürftigen steigt.<sup>7</sup> Diese Tendenzen werden durch den Renteneintritt der Babyboom-Generation seit 2010 verschärft. Eine weitere Folge hieraus ist ein Fachkräfte- und Erwerbstätigenmangel. Auf diese Weise entstehen vermehrt Kosten für die Gesellschaft und Belastungen für die sozialen Sicherungssysteme, wie dem umlagefinanzierten Rentensystem, wo nunmehr eine immer geringere Zahl an Beitragszahlern einer immer höheren Zahl an Leistungsempfängern gegenübersteht. Je niedriger der Altenquotient, desto günstiger ist dies im Hinblick auf die Versorgungsaufgabe zwischen den Generationen.<sup>8</sup>

5 Vgl. Geißler 2014, S. 1.

6 Vgl. Köhnert 2006, S. 1.

7 Vgl. Geißler 2014, S. 1-2.

8 Vgl. Bruckner 2012, S. 5-13.

Neben dem zu erwartenden Bevölkerungsschwund spielt die Bevölkerungswanderung eine große Rolle. Vor allem junge Menschen und Zuwanderer wandern in wirtschaftlich prosperierende Metropolregionen auf der Suche nach Arbeit ab,<sup>9</sup> da die vom Strukturwandel betroffenen ländlichen Gebiete, weite Teile Ostdeutschlands und Städte mit alten Industrien ein geringes Arbeitsplatzangebot aufweisen. Es bleiben stark schrumpfende und stark alternde Regionen zurück.<sup>10</sup> Dadurch ist die Infrastruktur eines Ortes massiv gefährdet.<sup>11</sup> Die Angebotsvielfalt und die Chancen für persönliche Entwicklungen sinken und erzeugen zusätzliche Abwanderung. Es entsteht ein Teufelskreis, der weiter zu einem wirtschaftlichen und demographischen Abstieg beiträgt.<sup>12</sup>

### 6.3 Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig

Diese Region ist vom demographischen Wandel unterschiedlich stark betroffen. So können vor allem die Städte Braunschweig und Wolfsburg auf einen positiven Trend in fast allen Bereichen setzen, während mit zunehmender Entfernung zu den beiden Großstädten die negativen Folgen jetzt schon spürbar sind. Das südliche Niedersachsen hat im Landesvergleich die größten Bevölkerungsverluste.<sup>13</sup> Diese Disparitäten schwächen die ganze Region, weshalb in allen Bereichen auf eine Zusammenarbeit gesetzt wird, um die Unterschiede auszugleichen und lokale und regionale Stärken herauszuarbeiten.<sup>14</sup> Die wichtigen Aspekte wie Handel und Stadtentwicklung werden in einem eigenen Kapitel betrachtet. Im weiteren Verlauf wird vorrangig auf den Standort Bad Harzburg eingegangen.

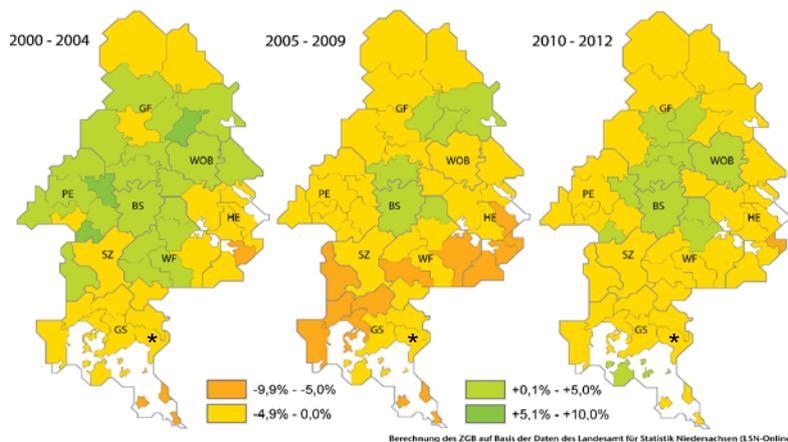


Abb.39. Bevölkerungsentwicklung im Großraum Braunschweig

### 6.4 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Goslar und Bad Harzburg

Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Goslar ist in den letzten Jahren deutlich negativ verlaufen und die Altersstruktur liegt bei den über

9 Vgl. Kröhnert 2006, S. 1.  
 10 Vgl. Bruckner 2012, S. 32-34.  
 11 Vgl. Bundesministerium des Inneren: Jedes Alter zählt, S. 38-47.  
 12 Vgl. Kröhnert 2006, S. 1.  
 13 Vgl. Jung/ Bötcher/ Schiller 2012, S. 29.  
 14 Vgl. ZGB: Masterplan demographischer Wandel 2014, S. 12-20.

65 Jährigen im Vergleich zu Deutschland und Niedersachsen deutlich über dem Durchschnitt, wohingegen der Anteil an jungen Menschen unter 18 Jahren klar unter dem Landes- und Bundesschnitt liegt. Alle Prognosen gehen von einer weiteren Bevölkerungsabnahme im Landkreis aus.<sup>15</sup>

Die Bevölkerungszahl hatte Mitte 1975 mit fast 26.000 Einwohnern in Bad Harzburg ihren Höhepunkt erreicht und sank bis 1989 kontinuierlich. Durch die Grenzöffnung kam es bis 1992 zu einer kurzfristigen Erholung (24.112 Einwohner).<sup>16</sup> Seitdem ist die Stadt von Schrumpfung betroffen, obwohl in fast jedem Jahren, im Gegensatz zu fast allen anderen Kommunen im Landkreis, ein positiver Zuzug verzeichnet werden kann.<sup>17</sup> Es werden 21.764 Einwohner (Stand: 31.12.2012) gezählt.<sup>18</sup>

Gegenwärtig präsentiert sich die Stadt, auf Grund der vorhandenen Freizeiteinrichtungen, der auf ältere Menschen ausgerichteten Infrastruktur, der umgebenden und leicht zugänglichen Natur, sowie der innerhalb fußläufiger Distanzen liegenden Nahversorger als ein bevorzugter Altersruhewohnsitz, vor allem für Menschen aus Norddeutschland. Aus diesem Grund ist ein überdurchschnittlicher Anteil von fast 55% der Bevölkerung über 50 Jahre alt<sup>19</sup> und die demographische Altersstruktur weicht deutlich vom statistischen deutschen Durchschnitt ab.<sup>20</sup> Ein überdurchschnittlicher Anteil der Bevölkerung ist im Rentenalter. Die gegenwärtige Altersverteilung entspricht ungefähr dem statistischen Mittel, welches Hochrechnung für Gesamtdeutschland in 15-20 Jahren prognostizieren. Aus diesem Zusammenhang erklärt sich auch die negative Bevölkerungsentwicklung, trotz positiver Zuwanderungsbilanz: Es existiert ein Gestorbenenüberschuss. Dies hat vielfältige Auswirkungen auf fast alle Bereiche.

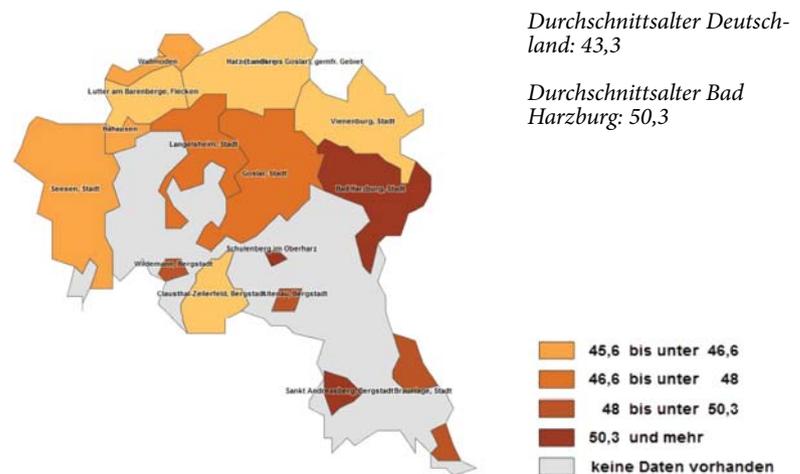


Abb. 40. Durchschnittsalter der Bevölkerung im Landkreis Goslar

15 Vgl. ZGB: Masterplan demographischer Wandel 2014, S. 12-16.

16 Vgl. Meier/ Neumann 2001, S. 668-702.

17 Vgl. Tabelle Z1001694.

18 Vgl. Stadt Bad Harzburg: Zahlen, Daten, Fakten, <<http://www.stadt-bad-harzburg.de/Meine-Stadt/Zahlen-Daten-Fakten>> (30.03.2015).

19 Vgl. Zensus 2011: Bevölkerung nach Alter.

20 Vgl. Jung/ Hentschel: Regionalbericht 2002, S. 8.

## 6.5 Infrastruktur des Landkreises Goslar und Bad Harzburg

Eine funktionierende Infrastruktur ist wichtig um als Standort attraktiv zu bleiben. Durch den Bevölkerungsrückgang droht oft eine Unternutzung.<sup>21</sup> Die Folge sind Arbeitsplatzverluste, Effizienzverluste, steigende Kosten, Leerstand, sinkende Immobilienpreise und eine Verschlechterung der Daseinversorgung.<sup>22</sup> Bad Harzburg kann trotz anhaltender Schrumpfung bislang aufgrund seiner relativen Größe und seiner Nähe zu Braunschweig noch auf eine gute infrastrukturelle Versorgung zurückgreifen. Weiterhin ist die Kurstadt in eine Struktur aus Mittel- und Oberzentren eingebettet. Zusammen mit Goslar, Clausthal-Zellerfeld und Seesen übernimmt die Stadt oberzentrale Aufgabe in den Bereichen (universitäre) Bildung, Wissenschaft und Forschung sowie Gesundheit.<sup>23</sup>

### 6.5.1 Gesundheit

Der Gesundheitsbereich wird auch in Zukunft immer wichtiger werden. Nicht nur die Altersstruktur verändert die Ansprüche an die Versorgung, sondern das allgemeine Bewusstsein in diesem Bereich wächst.<sup>24</sup> Bad Harzburg als traditioneller heilklimatischer Kurort kann auf ein großes Angebot an Gesundheitseinrichtungen zurückgreifen, was letztendlich die grundlegende Rahmenbedingung dafür war, dass der Gesundheitssektor seit 1998 als Wirtschaftszweig in Bad Harzburg an erster Stelle steht.<sup>25</sup> Es gibt ein Krankenhaus, eine orthopädische und eine neurologische Reha-Klinik, eine Soletherme und ein Ärztezentrum. Um die Erreichbarkeit und Benutzbarkeit der Stadt für ältere Menschen zu gewährleisten wurde in eine barrierefreie Gestaltung der Innenstadt investiert (siehe Kapitel Mobilität).

### 6.5.2 Wohnen

Die Altersstruktur wirkt sich gravierend auf den Wohnungsmarkt einer Stadt und die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung aus. Im Großraum Braunschweig weisen die Städte Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter eine vergleichsweise hohe Verdichtung und Zentralität auf, wohingegen die ländlich peripher gelegenen Räume dünner besiedelt sind. Trotzdem ist die gute verkehrliche Anbindung Bad Harzburgs an Braunschweig und die attraktive Landschaft als Wohn- und Erholungsraum als sehr günstig zu bewerten.<sup>26</sup>

Gebäudeleerstände führen zu niedrigen Immobilienpreise und eine geringe Bebauungsdichte zu einem hohen Erschließungsaufwand pro Wohneinheit. Die Hauptzielgruppe für Neubaugebiete (junge Familien mit Kindern) schrumpft. Gleichzeitig kommen immer mehr Häuser von älteren Menschen auf den Markt. In der Folge ist gerade in den peripheren

---

21 Vgl. ZGB: *Masterplan demographischer Wandel 2014*, S. 25-27.

22 Vgl. Bundesministerium des Inneren: *Jedes Alter zählt*, S. 38-47.

23 Vgl. Ackers Partner Städtebau 2011, S. 21.

24 Vgl. ZGB: *Masterplan demographischer Wandel 2014*, S. 56-58.

25 Vgl. Interview: Bürgermeister Ralph Abrahams 2013, *Bad Harzburg*.

26 Vgl. ZGB: *Masterplan demographischer Wandel 2014*, S. 1-2.

Teilräumen des Großraums Braunschweig ein Überangebot an Einfamilienhäuser absehbar, beziehungsweise bereits vorhanden. Der Wohnungsneubaubedarf bei Ein- und Zweifamilienhäusern konzentriert sich vor allem auf die zentralen Kommunen Braunschweig, Wolfsburg und ihr direktes Umland, wohingegen es Wohnungsüberhänge bei diesen Gebäudetypen in den Landkreisen Helmstedt und Goslar gibt. In diesen Regionen steigt gleichzeitig der Bedarf an kleinen barrierefreien oder zumindest barrierearmen Wohnungen, möglichst in der Nähe von Dienstleistungsangeboten und sozialen Kontakten.<sup>27</sup>

Die ältere Bevölkerung Bad Harzburgs lebt hauptsächlich in der mit 9.100 Einwohnern bevölkerungsreichen Kernstadt, wodurch es dort eine große Nachfrage nach altengerechtem Wohnen gibt. Derzeit gibt es allein 533 Plätze in fünf Seniorenheimen. Dazu kommen betreutes Wohnen, Tagespflegen, Tagesbetreuungen und ein Wohnpark. Es sind weitere Projekte dieser Art in Planung.<sup>28</sup> Die Daseinsvorsorge ist im unmittelbaren Wohnungsumfeld gewährleistet (siehe Kapitel Wirtschaft und Handel).

In den umliegenden Ortsteilen, vorwiegend Westerode, haben sich hauptsächlich Familien angesiedelt.<sup>29</sup> Hier wurde in peripheren Lagen großzügig günstiges Bauland ausgewiesen, was aus oben genannten Gründen, als nicht sinnvoll eingestuft werden kann. Dadurch wird gleichermaßen einem Preisverfall bei Bestandsimmobilien und einem weiteren Flächenwachstum der Stadt Vorschub geleistet. Letzteres führt einerseits langfristig zu steigenden Erhaltungskosten bei der städtischen Infrastruktur und zu einer schleichenden Marginalisierung der Innenstadt. Diese Praxis sollte unbedingt einer genauen Prüfung unterzogen werden. Angemessener erscheint es über eine innerregionale, landkreisübergreifende Steuerung eine zielführende Stadtentwicklung zu betreiben. Abstimmungen mit der Gesamtregion sind aus Verfasserinnensicht bei Baulandausweisungen unerlässlich um zukünftig eine nachhaltige und langfristig gesellschaftsverträgliche Siedlungspolitik gewährleisten zu können. (siehe Kapitel Innenentwicklung).<sup>30</sup>

### 6.5.3 Bildung

Ein nicht zu vernachlässigender Aspekt einer Stadt ist das vorhandene Bildungsangebot. Denn zum einen sind die Kinder von heute, so abgedroschen dies klingen mag, die Bürger und Beschäftigten von morgen, zum anderen ist ein ausreichendes Angebot an Kinderbetreuung und Schulen für Bewohner und Zuwanderer ein wichtiges Kriterium bei der Standortwahl. Darüber hinaus fördert eine gute Bildungs-Infrastruktur die Eingliederung und soziale Einbindung in eine Gemeinschaft.<sup>31</sup>

27 Vgl. ZGB: *Masterplan demographischer Wandel 2014*, S. 22-25.

28 Vgl. Schlegel, Holger: *Bei Aldi ziehen bald Senioren ein*, in: *Goslarsche Zeitung* 20.11.2013.

29 Vgl. Interview: *Bürgermeister Ralph Abrahams 2013, Bad Harzburg*.

30 Vgl. ZGB: *Masterplan demographischer Wandel 2014*, S. 22-26.

31 Vgl. *Bruckner 2012*, S. 2-4.

Als Bildungsstandort für Kinder und Erwachsene kann Bad Harzburg auf eine vergleichsweise gute Infrastruktur zurückgreifen. Für Familien gibt es 7 Kindergärten, 3 Krippen und ein komplettes Schulangebot mit 4 Grundschulen, einer Hauptschule, einer Oberschule, 2 Realschulen, 3 Gymnasien, sowie eine berufsbildende Schule und eine Hotelfachschule. Seit den 1960er Jahren hat sich im Bereich der Erwachsenenbildung das „Harzburger Modell“ etabliert. Es handelt sich dabei um eine Wirtschaftsakademie, eine Außenstelle der Kreisvolkshochschule, ein Institut für medizinische Bildung und eine Vorsorge-Reha-Klinik für Mutter und Kind.<sup>32</sup>

## 6.6 Fazit

„Der demografische Wandel hat gravierende Auswirkungen auf die räumliche Siedlungsentwicklung, auf die Verkehrsmittelwahl wie auch auf die Konsumgewohnheiten von Menschen.“ CIMA: Innerstädtischer Verkehr 2011, S. 5.

Das der demografische Wandel einen großen Einfluss auf Deutschland und vor allem auf den ländlichen Raum haben wird, ist unbestritten. Doch die Folgen der demografischen Alterung und Schrumpfung für Wirtschaft und Gesellschaft können proaktiv abgemindert werden. Eine gezielt geförderte Zuwanderung von Familien und Migranten stellt eine Möglichkeit dar den Altenquotienten zu senken, was sich langfristig günstig auf die Versorgungsaufgaben zwischen den Generationen auswirkt.<sup>33</sup> Ein leistungsfähiges Breitbandnetz sollte auch im ländlichen Raum unbedingt zur Verfügung stehen, denn sowohl für die Wirtschaft als auch für immer mehr Privatpersonen ist das eine Voraussetzung bei der Standortwahl.<sup>34</sup>

32 Vgl. Stadt Bad Harzburg: Familie und Bildung, < <http://www.stadt-bad-harzburg.de/Meine-Stadt/Familie-Bildung> > (30.01.2015)

33 Vgl. Bruckner 2012, S. 9-13.

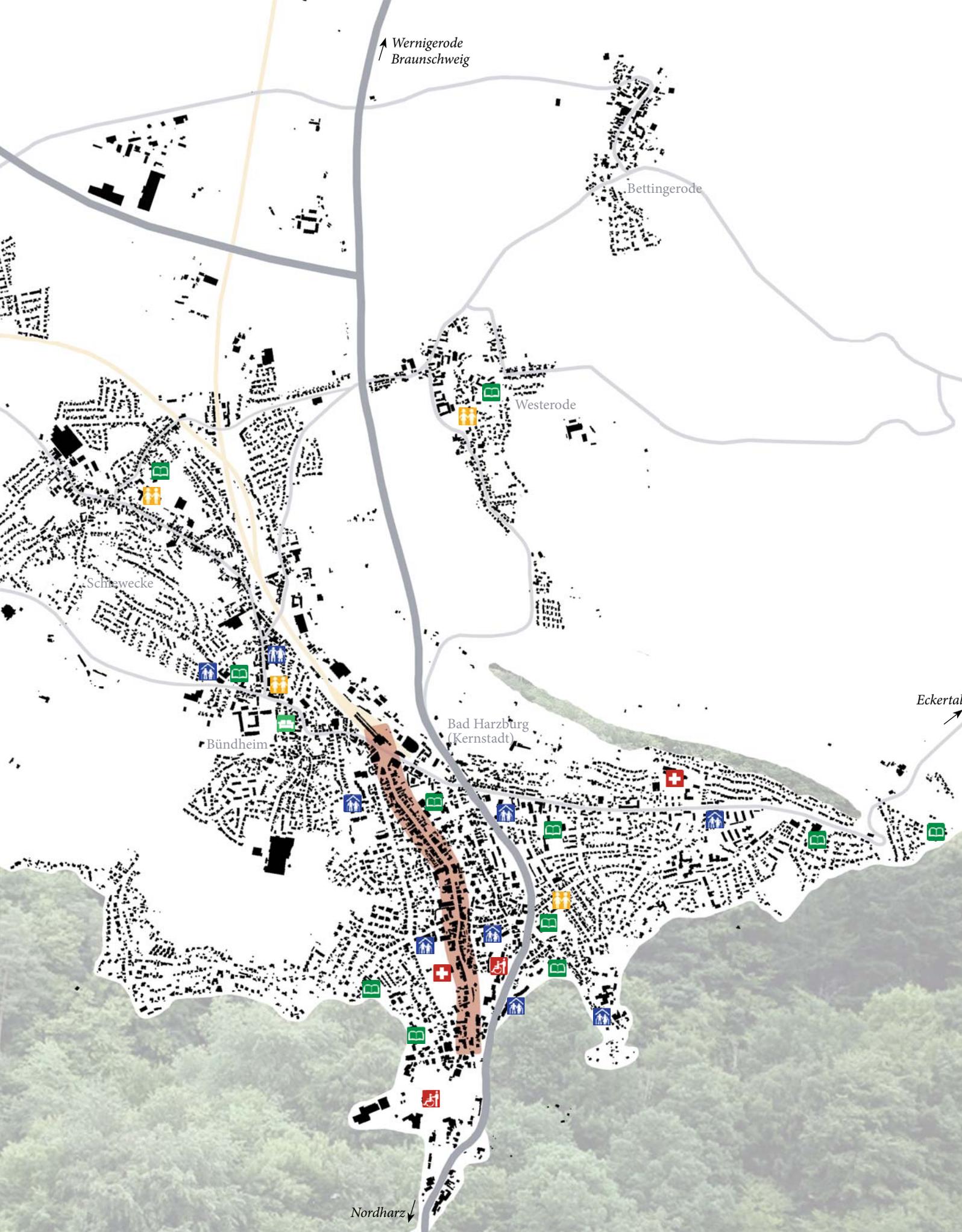
34 Vgl. ZGB: Masterplan demographischer Wandel 2014, S. 32-33.

Abb. 41. Gesundheit und Bildung

### Legende

Bundesstraße	
Kreisstraße	
Bahngleise	
Innenstadt	
Rehaklinik	
Krankenhaus / Ärztezentrum	
Kindergarten / Krippe	
Jugendtreff	
Bildungseinrichtung	
Seniorenresidenz	
Tagespflege	





↑ Wernigerode  
Braunschweig

Bettingerode

Westerode

Schewecke

Bündheim

Bad Harzburg  
(Kernstadt)

Eckertal  
↘

Nordharz  
↓

Der Großraum Braunschweig kann eine sehr attraktive Infrastruktur für junge Menschen bieten (siehe Kapitel Wirtschaft und Handel). Durch seine Lage und Größe hat Bad Harzburg einige vorteilhafte Faktoren für eine Standortwahl zu bieten: die Nähe zum Wirtschaftsstandort Braunschweig, eine gute Infrastruktur, kostengünstiges Wohnen, einen hohen Erholungswert und Naturnähe. Dennoch ließ sich bislang kaum eine Verjüngung auf der Basis von Zuwanderung erreichen. Familien ziehen eher in die umgebenden Ortsteile mit einer schwachen Bindung an das Stadtzentrum. Dadurch sind sie im Stadtbild unterrepräsentiert. Die ältere Generation wohnt aufgrund der barrierearmen Infrastruktur und der Nähe zum Einzelhandel in der Kernstadt, dadurch prägen sie das Stadtbild und der Eindruck einer Überalterung in der Stadt wird in der subjektiven Rezeption nochmals verstärkt. Diese Konzentrationsprozesse der verschiedenen Gesellschaftsgruppen ist definitiv negativ zu beurteilen. Der Schlüssel für eine lebendige Innenstadt ist eine Durchmischung aller Bewohnergruppen.

Um langfristig eine vitale, lebenswerte Innenstadt aufrecht erhalten zu können, ist es unerlässlich die Attraktivität Bad Harzburgs für bislang unterrepräsentierte Nutzergruppen zu steigern und der gefühlten Trennung dieser Generationen entgegenzuwirken.

Ein großes Problem der Stadt ist aus Verfasserinnensicht die geringe Vernetzung der unterschiedlichen Infrastruktureinrichtungen sowohl mit der Innenstadt, als auch untereinander. Dies führt zu einem weniger belebten Zentrum, da die dort aufzufindenden Nutzerfrequenzen nicht hinreichend abgeschöpft werden.

Ein möglicher Lösungsansatz wäre hier über eine verbesserte gestalterische Einbindung und eine verstärkte Integration dieser Punkte innerhalb der Mobilitätsplanung (beispielsweise durch ein überarbeitetes Fußgängerleitsystem). In Anbetracht der spezifischen Ausrichtung Bad Harzburgs empfiehlt es sich diese Maßnahmen im besonderen Maße besser auf Kinder und Ältere zuzuschneiden und entsprechend übersichtlich, barrierefrei und sicher auszuführen (siehe Kapitel Mobilität).

Die Zielsetzung einer verstärkten Durchmischung kann letztlich nur auf Basis der subjektiv-persönlichen Erkenntnis und darauf aufbauenden Unterstützung des Einzelnen umgesetzt werden. Es gilt zu vermitteln, dass die Generationen voneinander profitieren können. Jüngere und Familien, leiden oft an einem Zeit- und Geldmangel - die Älteren haben eher weniger sozialen Austausch, aber den Willen sich einzubringen.<sup>35</sup> Hingegen sind jüngere Menschen oft sozial stark vernetzt, während die Älteren über viel Zeit verfügen und sich oftmals in einer stabilen finanziellen Situation befinden. Hier sind gesellschaftliche Synergien möglich, die bislang unzureichend aktiviert werden.

---

35 Vgl. Klie 2014, S. 23.

Auf der Ebene der Stadtplanung bedeutet dies, dass es gleichermaßen Räume der Begegnung braucht, die alle Nutzergruppen ansprechen, sowie über eine gesteigerte Einbindung der Frequenzbringer eine zwanglose Überlagerung von Wegebeziehungen im Zentrum erzeugt werden sollte. Auf diesem Weg kann ein informeller Austausch und soziale Interaktion gestärkt werden.

In diesem Zusammenhang kommt der Requalifizierung des öffentlichen Raums, insbesondere im Stadtzentrum große Bedeutung zu. Eine Einbindung der Bevölkerung durch partizipatorische Prozesse fördert bereits im Vorfeld einer Neugestaltung eine generationen- und nutzergruppenübergreifende Vernetzung und steigert die Akzeptanz und Identifikation mit den gesetzten Maßnahmen, wodurch eine nachhaltige Attraktivierung und ein Erfolg tendenziell eher gewährleistet sind, als bei klassischen Top-Down-Prozessen.



## 7. Mobilität

*7.1 Allgemein*

*7.2 modal split und modal shift im Großraum Braunschweig*

*7.3 Überregionale Anbindung Bad Harzburgs*

*7.4 Bestandssituation Bad Harzburgs*

*7.5 Wegenetz in Bad Harzburg*

*7.6 Innenstadt Bad Harzburgs: Herzog-Wilhelm-Straße*

*7.7 Motorisierter Individualverkehr*

*7.7.1 Bestandssituation der B4 in Bad Harzburg*

*7.7.2 Erreichbarkeit der Innenstadt Bad Harzburgs*

*7.8 ÖPNV und nichtmotorisierte Verkehrsmittel*

*7.8.1 Bestandssituation des ÖPNV in Bad Harzburg*

*7.8.2 Bestandssituation des Fahrrades in Bad Harzburg*

*7.8.3 Bestandsituation für Fußgänger in Bad Harzburg*

*7.8.3.1 Spielstraße*

*7.8.3.2 Fußgängerzone*

*7.9 Fazit*

# 7. Mobilität

## 7.1 Allgemein

Die allgemeine Mobilität unterliegt einem stetigen Wandel und prägt in ihren unterschiedlichen Ausformungen maßgeblich das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität eines Ortes – sie übt einen entscheidenden Einfluss auf alle Bereiche einer Stadt aus. Eine vorausschauende, abgestimmte überregionale und kommunale Verkehrsplanung sind deshalb wichtige Elemente einer Stadtentwicklung und ein entscheidender Standortfaktor.

Zugleich steht eine Mobilitätsplanung in einer ausgeprägten Wechselwirkung mit Einflüssen aus den parallelen Prozessen des demographischen Wandels, der Stadt-Land-Wanderung, aber auch des Wandels gesellschaftlicher Zielsetzungen, wie beispielsweise dem Aufkommen des Nachhaltigkeitsgedankens innerhalb umweltpolitischer Überlegungen und nicht zuletzt der Etablierung der neuen Medien, die heutzutage erweiterte Vernetzungsmöglichkeiten für eine individualisierte Verkehrsmittelwahl liefern.

*„Flächendeckende, gesicherte Mobilität ist gerade in einer Flächenregion und bei einer älter werdenden Bevölkerung eine Grundvoraussetzung für alle wirtschaftlichen Aktivitäten ebenso wie für die Lebensqualität aller Menschen [...]“ CIMA: Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten, S. 24.*

Im ländlichen Raum ist das Auto noch immer das wichtigste Verkehrsmittel,<sup>1</sup> allerdings erscheint es aus heutiger Sicht, vor allem in Hinblick auf die Requalifizierung und Sicherung der Innenstädte, unerlässlich alle Mobilitätsformen in die Überlegungen der Stadtentwicklung miteinzubeziehen. Vor allem in ländlichen Gebieten ermöglicht der PKW ein Flächenwachstum der Gemeinden abseits ihrer traditionellen Zentren. Es wuchsen die alltäglichen Wegelängen und der Gebrauch des Automobils wurde zur Selbstverständlichkeit und ehemals entfernte Städte, Konkurrenten um Kaufkraft und Besucher, rückten in greifbare Nähe. Auf diese Weise marginalisierten das Flächenwachstum und die Mobilitätsentwicklung die Bedeutung der kommunalen Innenstädte.

*„Attraktive Innenstädte sind ohne Einzelhandel nicht denkbar. Dieser kann aber nicht überleben, wenn er durch die Kunden nicht oder nur mit nicht vertretbarem Aufwand erreicht werden kann. Zugleich leidet aber die*

---

<sup>1</sup> Vgl. CIMA: Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten 2011, S. 9.

Attraktivität der Innenstädte auch für die Kunden unter einem Zuviel an Verkehr.“ CIMA: Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten, S. 1.

Durch die jahrzehntelange Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) entstand vielerorts ein Qualitätsverlust des öffentlichen Raumes. Gleichzeitig nahm die Multifunktionalität im öffentlichen Raum aufgrund der immer fokussierteren Ausrichtung auf das Automobil ab.

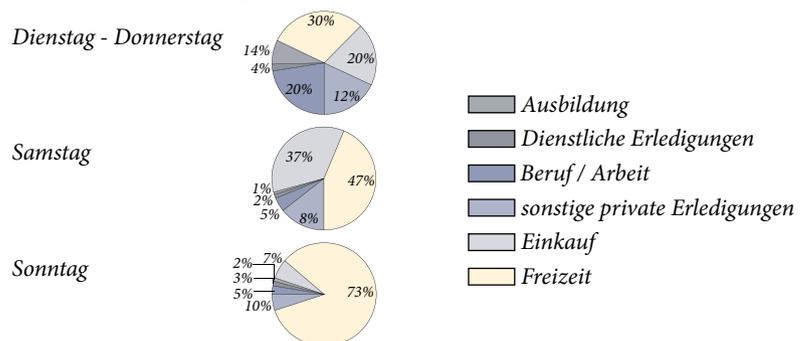
Die jeweiligen Standortbedingungen von Kommunen sind in diesem Zusammenhang sehr unterschiedlich, die internen wie externen Einflussfaktoren weichen stark voneinander ab, so dass es kein einheitliches Patentrezept für die Mobilitätsplanung im ländlichen Raum geben kann. Es ist jeweils eine spezifische, ortsgebundene Analyse in jedem Fall notwendig.

## 7.2 modal split und modal shift im Großraum Braunschweig

Der modal split bildet die Präferenzen bei der Verkehrsmittelwahl innerhalb der Bevölkerung ab. Diese verschieben sich mit abnehmender Stadtgröße und Besiedelungsdichte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs.<sup>2</sup> Der demografische Wandel, sinkende Einwohnerzahlen und bereits erwähnte ungünstige, da flächengreifende Siedlungsstruktur im ländlichen Raum verstärken diese Tendenzen.<sup>3</sup>

Im Großraum Braunschweig stieg die Anzahl der Pkws gegenüber 1993 bei gleichbleibender Bevölkerungszahl deutlich an. Dies begründet sich vor allem aus der steigenden Motorisierung von Frauen und älteren Menschen. Unterdessen zeigt sich jedoch, dass viele jüngere Menschen vor allem in den Städten verstärkt andere Mobilitätsformen wählen. Die Mehrheit aller Fahrten von rund 65% entfällt auf den motorisierten, rund 29% auf den nichtmotorisierten Individualverkehr und rund 5% auf den öffentlichen Nahverkehr, dabei hat der Freizeitverkehr den größten Anteil aller Fahrten, mit steigender Tendenz an den Wochenenden.<sup>4</sup>

Abb. 42. Wegezwecke nach Wochentagstypen



2 Vgl. CIMA: Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten 2011, S. 5.

3 Vgl. WVI: Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig 2013, S. 12-15.

4 Vgl. Ebda, S. 12-38.

Mit modal shift bezeichnet man eine Verlagerung innerhalb des Mobilitätsverhaltens. Diesbezüglich ist vor allem der politische Wille und ein Bewusstseinswandel der Bevölkerung maßgeblich daran beteiligt, in welche Richtung sich die Verkehrsmittelwahl zukünftig bewegen wird. Der ÖPNV und die Verwendung sanfter Mobilitätsformen werden nur durch gezielte Förderung ihre Position gegenüber dem Individualverkehr ausbauen können. Erst wenn der öffentliche Nahverkehr und nichtmotorisierte Verkehrsformen mehr Vorteile bieten als das Auto werden sie sich auch durchsetzen können.

Die gegenwärtigen Infrastrukturmaßnahmen zielen nach wie vor meist auf Verbesserungen für den MIV. Dementsprechend werden Anreize, den PKW zu nutzen, gestärkt, wodurch es zu einer anhaltenden strukturellen Schwächung des ÖPNV kommt. Die Folgen eines steigenden motorisierten Individualverkehrs sind Lärm, Luftverschmutzung, Energieverbrauch, Unfallgefahr, Trennwirkung und Flächenverbrauch.<sup>5</sup> Vorrangiges Ziel der Förderpolitik sollte allerdings aus Verfassersinnensicht eine nachhaltige Mobilität sein, die umweltverträglich, sozial- und humanverträglich und sozioökonomisch ist. Nur dadurch kann langfristig eine Steigerung der Lebensqualität durch eine Verringerung, der durch den Verkehr hervorgerufenen Belastungen, bei gleichzeitiger Sicherung der Mobilität aller Bürger, erzielt werden.<sup>6</sup>

Im ländlichen Raum wird der motorisierte Individualverkehr weiterhin, vor allem überregional, eine große Wichtigkeit haben, da oft ein flächendeckender ÖPNV nicht in ausreichender Dichte gewährleistet werden kann. Doch gibt es Wege die negativen Auswirkungen in den dort gelegenen Stadtzentren zu minimieren, sie es durch alternative Modelle für den ÖPNV auf Basis neuer Technologien, eine auf sanfte Mobilität fokussierende, kommunale Verkehrsplanung oder gestalterische Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes.

### 7.3 Überregionale Anbindung Bad Harzburgs

Bad Harzburg hat eine gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz. Der Großraum Braunschweig ist nur 30 Autominuten und Wolfenbüttel, Giffhorn und Helmstedt weniger als eine Autostunde entfernt. Weitere Zentren mit etwas mehr als einer Stunde Entfernung sind Hannover, Göttingen und Magdeburg und zählen damit zum direkten Einzugsgebiet der Tourismusregion Harz.

Die Stadt ist mit einem Kopfbahnhof am Rande der Innenstadt in das Schienennetz der Bahn eingebunden. Allerdings ist das Angebot im Vergleich mit der Nutzung des MIV unattraktiv. Die Bahn offeriert nur eine geringe Angebotsdichte, bzw. Taktung und die Fahrtzeiten sind generell,

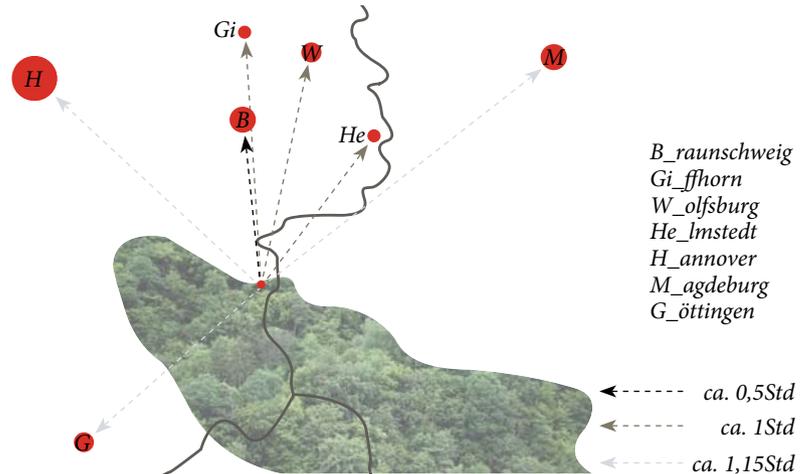
---

5 Vgl. WVI: *Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig* 2013, S. 20-22.

6 Vgl. *Ebda*, S. 31.

mit einer mindestens um 50% erhöhten Reisedauer, erheblich länger als mit dem PKW. Die Anbindung nach Braunschweig ist nur am Wochenende alle zwei Stunden (49min Fahrtdauer) direkt möglich, ansonsten muss man einmal umsteigen und braucht 20 Minuten länger als mit dem Auto. Nach Hannover verkehrt an allen Wochentagen stündlich ein Direktzug (1,21h) und nach Göttingen an allen Tagen im 2-Stunden Takt (1,34h) ein Direktzug.<sup>7</sup>

Abb. 43. Entfernungen gemessen in Fahrzeit mit dem Auto



Eine Verbesserung der Anbindung ist im Rahmen des Regionalkonzepts 2014+ angedacht, doch ist dessen Umsetzung gegenwärtig noch nicht beschlossen.<sup>8</sup> In den höheren Lagen des Westharzes wurden die Gleise demontiert, weswegen der hiesige Linienbusverkehr eine große Bedeutung besitzt.

In Bad Harzburg gibt es insgesamt 6 Buslinien. Davon führt eine Linie direkt in den Oberharz, bis nach Sankt Andreasberg und Braunlage. Wichtig wird zukünftig auch in diesem Punkt sein, die Zusammenarbeit innerhalb der Region zu stärken, damit ein gut funktionierender ÖPNV überhaupt gewährleistet werden kann.

Bad Harzburg hatte seinen frühen Aufschwung Mitte des 19. Jhr bis Anfang des ersten Weltkrieges, wie bereits im Kapitel Geschichte beschrieben, der Harz-Eisenbahn zu verdanken und diente schnell als „Tor zum Harz“. Schon Ende der 1920er Jahre hatte Bad Harzburg durch Autobuslinien, Lasten- und Autoverkehr ein hohes Verkehrsaufkommen - mit all seinen positiven und negativen Folgen. Nach dem zweiten Weltkrieg konnte Bad Harzburg aufgrund seiner Lage am Rande des zerteilten Naherholungsgebiets Harz zunächst seine Position als wichtiger Verkehrsknotenpunkt steigern. Letztendlich wurden die negativen Folgen des Individualverkehrs immer offensichtlicher. Trotz des Ausbaus der B4 von

7 Vgl. Deutsche Bahn: Auskunft und Buchung, < <http://www.bahn.de/p/view/index.shtml> > (03.12.2014).

8 Vgl. ZGB: Regionalkonzept 2014+, < <https://www.zgb.de/verkehrsplanung/rbk2014/> > (06.01.2015).

1962-69 konnten die Lärm- und Luftverschmutzungsprobleme nicht gelöst werden und sorgen bis heute für Leerstand und Abriss. In dieser Zeit wurde der für den Aufschwung mitverantwortliche Bahnverkehr immer weiter eingeschränkt. In den 1990er Jahren war die Belastung durch den motorisierten Verkehr so groß, dass man zwischen 1991 und 1997 den Titel „Heilklimatischer Kurort“ verlor.<sup>9</sup>

#### 7.4 Bestandssituation Bad Harzburgs

Die Stadt bezeichnet sich selbst als „Stadt der kurzen Wege“ und spielt dabei auf eine gut zu erreichende Grundversorgung in der Kernstadt und in fast allen Ortsteilen an. Dennoch ist die Mobilität in und um Bad Harzburg hauptsächlich vom Individualverkehr geprägt – eine Stadt der kurzen Fahrten. Entsprechend präsent sind PKWs auch im Stadtraum. In der Innenstadt ist ein Großteil des Verkehrsaufkommens Ziel- und Quellverkehr und oftmals sind die zurückgelegten Distanzen mit weniger als 4km kurz. Der überregionale Durchgangsverkehr in den Oberharz läuft ausschließlich über die B4 und hat kaum Überschneidungen mit den lokalen Verkehrswegen.

#### 7.5 Wegenetz in Bad Harzburg

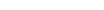
Durch die Nord-Süd-Ausrichtung des Zentrums und die Ost-West-Ausdehnung der Stadt sind die zurückzulegenden Wege teilweise vergleichsweise lang und abseits der Hauptachse tendenziell unattraktiv und zunehmend uneindeutig. Das Ostviertel ist durch die B4 vom Stadtzentrum abgeschnitten, aber auch Bündheim und Schlewecke sind nur mangelhaft, wie über Nadelöhre angebunden. Durch die Wegeanalyse zeigt sich deutlich, dass die B4, der Golfplatz und großflächige Firmengelände trennende Wirkung ausüben.

9 Vgl. Meier/ Neumann 2001, S. 563-702.



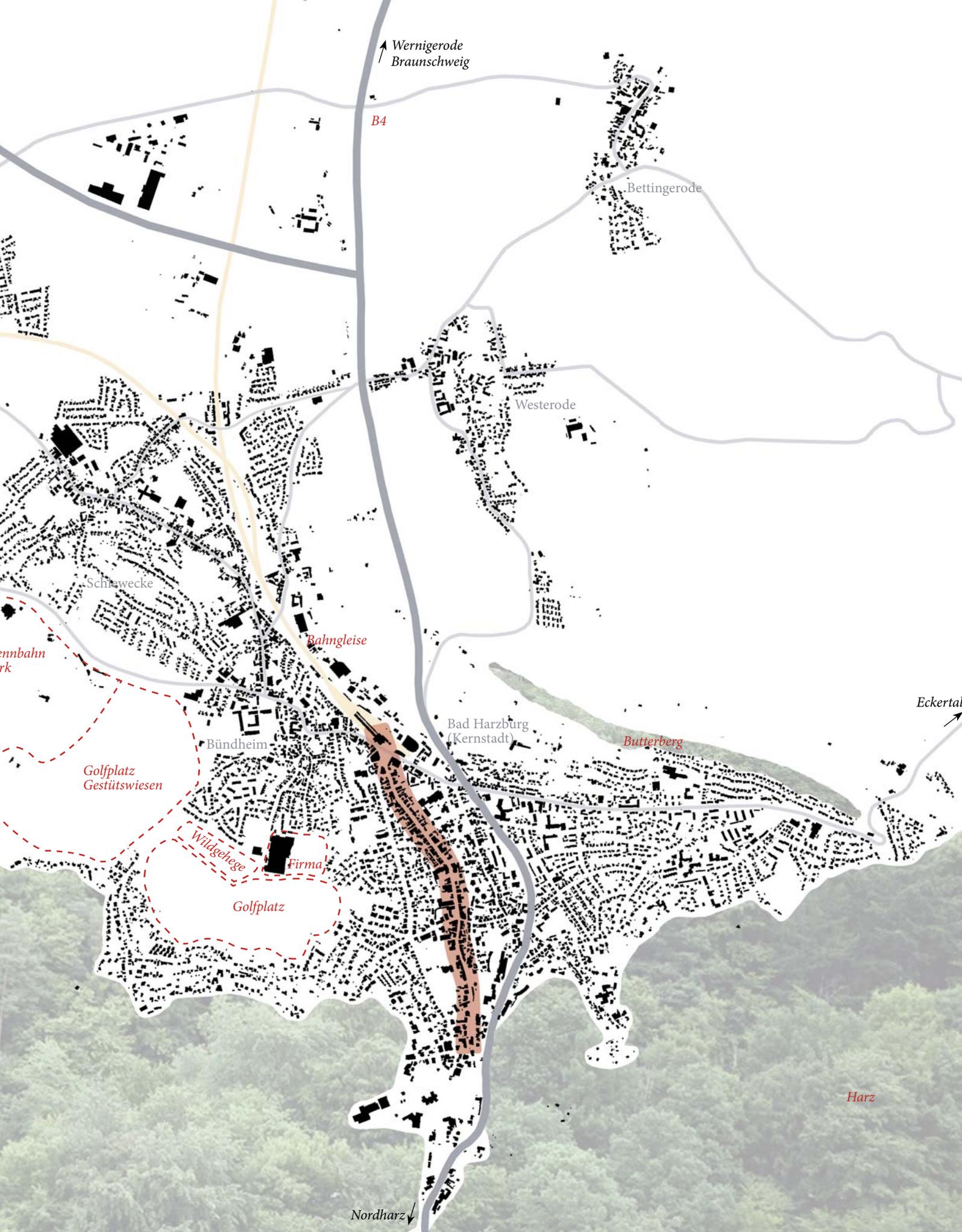
Abb. 44. Stadtgebiet mit natürlichen und künstlichen Grenzen

#### Legende

Bundesstraße	
Kreisstraße	
Bahngleise	
Innenstadt	



0 500 1,5km



↑ Wernigerode  
Braunschweig

B4

Bettingerode

Westerode

Schewecke

Bahngleise

embahn  
rk

Bündheim

Bad Harzburg  
(Kernstadt)

Butterberg

Eckertal  
↑

Golfplatz  
Gestütswiesen

Wildgehege

Firma

Golfplatz

Harz

Nordharz  
↓

## 7.6 Innenstadt Bad Harzburgs: Herzog-Wilhelm-Straße

Die Herzog-Wilhelm-Straße bildet das Zentrum der Stadt. Sie beginnt im Norden am Bahnhof und endet im Süden am Berliner Platz, der sich anschließende Kurpark im Süden gehört nicht mehr zur Innenstadt. 1850 wird sie angelegt und löst die parallel verlaufende Herzog-Julius-Straße als Entwicklungsachse ab. An der neuen Achse setzt der Bau großer Hotels ein und damit die Gründerzeit Neustadt-Harzburgs.<sup>10</sup>

Der Shift von der einen Achse zur anderen ist nach wie vor in der Stadtstruktur abzulesen: einerseits anhand der Einbindungen der Querverbindungen oder auch, daran dass sich hier die Lutherkirche befindet. Sie rückte zunächst heraus aus dem Zentrum, später versetzt der Bau der B4 sie in ihre heutige Randlage.

Schon seit Anfang des 20. Jh. folgt die Entwicklung der Stadt nicht mehr der Nord-Süd-Achse. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten dehnt sich die Stadt in Ost-West-Richtung aus. Das erschwert im weiteren Verlauf die Anbindung der Wohngebiete an das Zentrum und verursacht abseits der bestimmenden Hauptachse zusätzlich lange Wege.

1976 wird in der oberen Herzog-Wilhelm-Straße die Fußgängerzone als „Bummel-Allee“ eingeweiht. Kurz darauf erfolgt aufgrund des ausgeprägten Zuspruchs seitens der Bevölkerung, eine Erweiterung bis zum Berliner Platz. Dadurch erreicht die Fußgängerzone eine Länge von 750m. 1997 wird die „Kastanienallee“, wie der untere Teil der Herzog-Wilhelm-Straße auch genannt wird, in voller Länge verkehrsberuhigt und vom Bahnhof bis zum Jungbrunnen als Einbahnstraße geführt. Dadurch hat man so gut wie keinen Durchgangsverkehr mehr.<sup>11</sup> Vom Bahnhof bis zur Friederikenstraße ist für den motorisierten Verkehr eine Tempo 30 Zone eingerichtet. Danach ist die Herzog-Wilhelm-Straße bis zum Jungbrunnen als Spielstraße geführt (siehe Kapitel Öffentlicher Raum).

In ihrem Verlauf hat die Stadt versucht durch einen Belagswechsel die Querungs- und Einbindungspunkte hervorzuheben, allerdings sind diese punktuellen Maßnahmen kaum wahrnehmbar, da sie keine Fortsetzung in einer ablesbaren Wegeführung finden.

<sup>10</sup> Vgl. Meier/ Neumann 2001, S. 563-586.

<sup>11</sup> Vgl. Ebda, S. 563-702.

### Legende

Innenstadt	--- --
Querverbindung	—
Längsverbindung	—
Fußgänger	—
nur für Autos	—



Abb.45. Vorhandene Querverbindungen



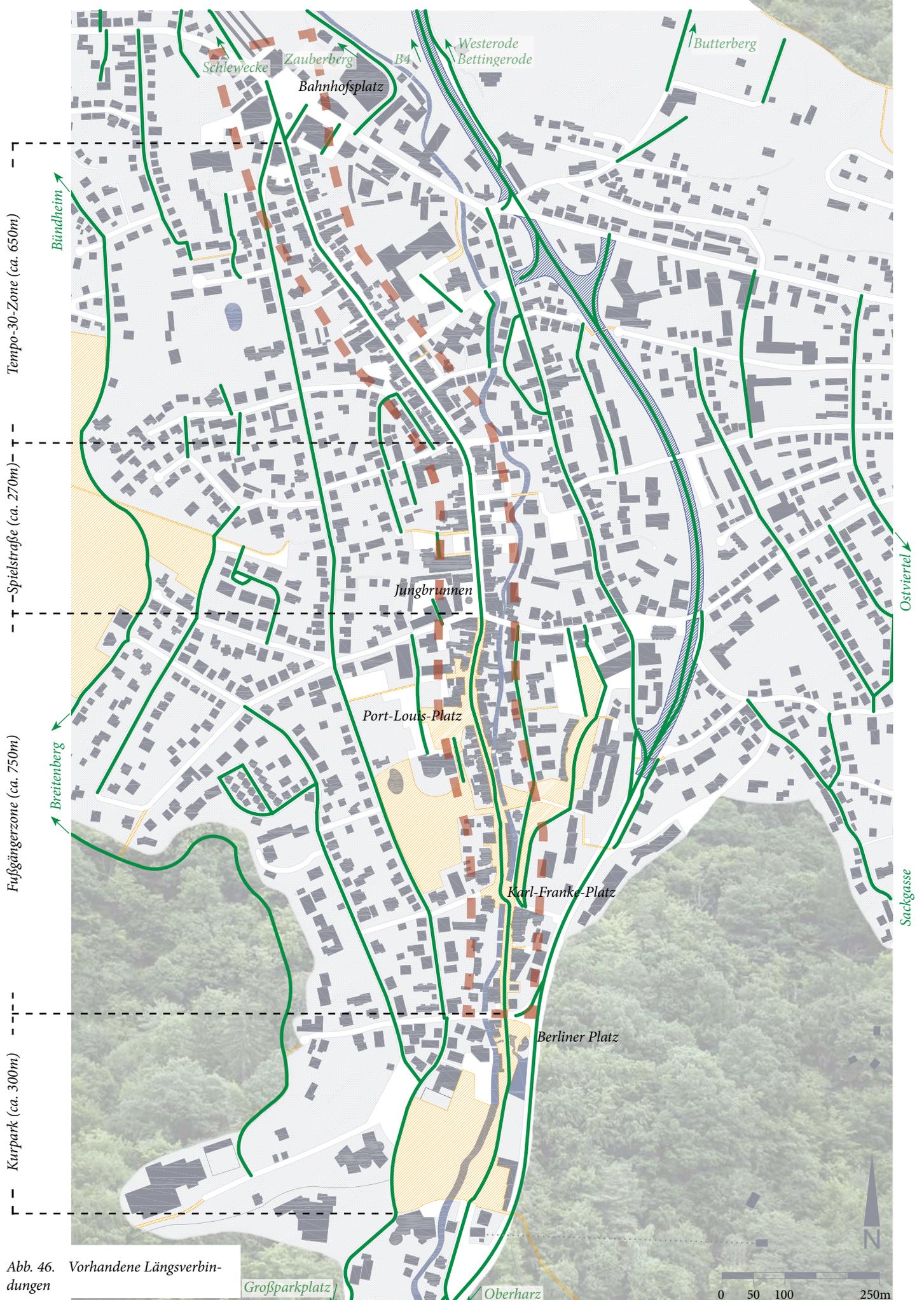


Abb. 46. Vorhandene Längsverbindungen

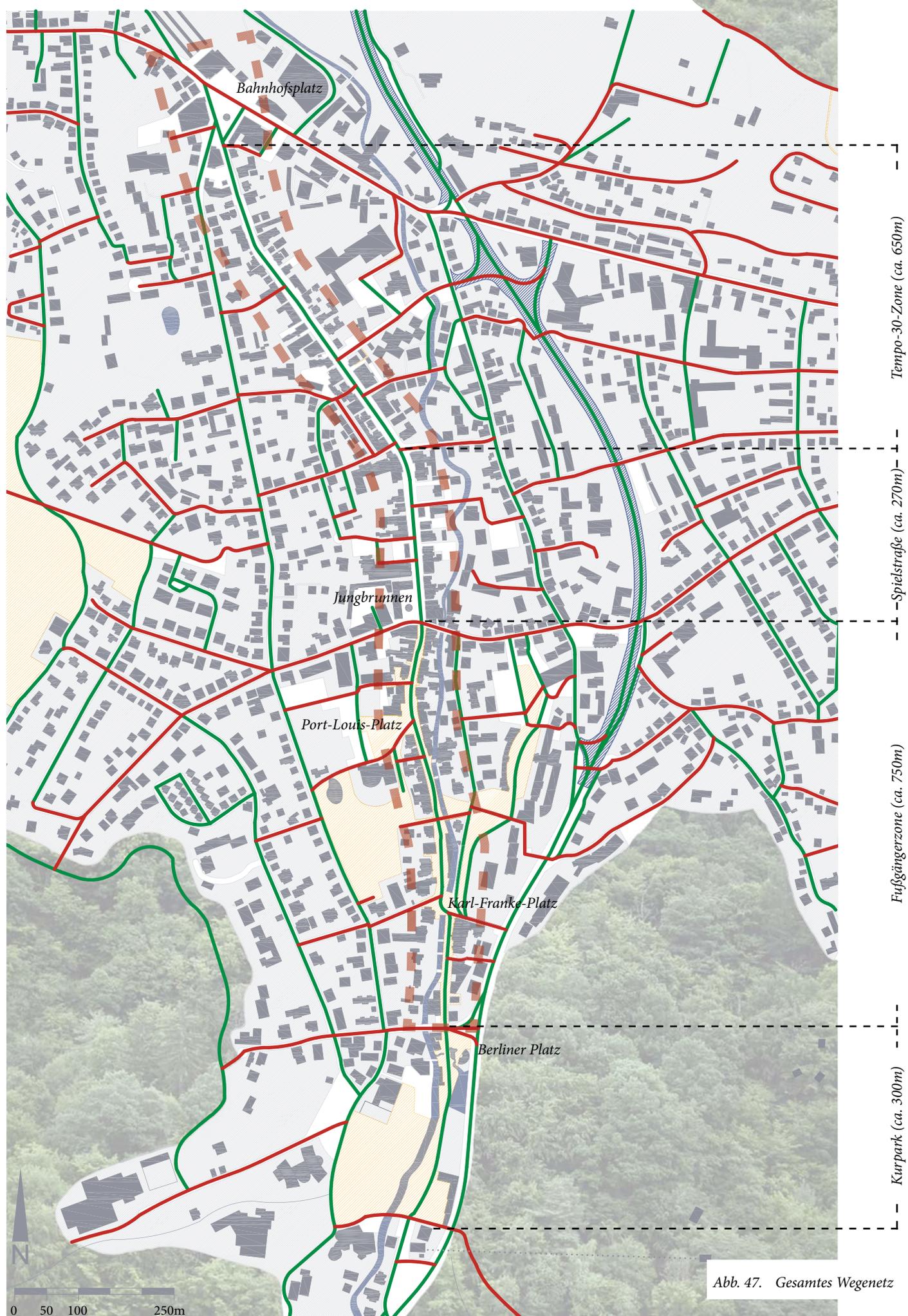


Abb. 47. Gesamtes Wegenetz

2003 wurde auch der Platz am Jungbrunnen neu gestaltet und bildet heute den lebendigsten Ort und Mittelpunkt der Stadt. Auch hier hat man versucht, den öffentlichen Raum durch neue Beläge aufzuwerten, gleichzeitig dem speziellen Klientel durch schwellenlose, barrierearme Übergänge Rechnung zu tragen und die Verkehrsberuhigung hervorzuheben. Leider wurde hier im Zuge der Umsetzung die Chance vergeben, dem Ort eine neue Lesart zu geben und als echten städtischen, zentralen Platz herauszuarbeiten. Die Neugestaltung folgt der überholten, konventionellen Raumaufteilung einer Funktionstrennung. Es gibt eine klare ablesbare Grenze zwischen Fußgängern und Autoverkehr. Der Platzverbrauch des motorisierten Individualverkehrs ist anteilig gleich wie bei einer gewöhnlichen Straße. Der ruhende Verkehr in Form von begleitendem Längsparken akzentuiert die Dominanz des Autos. Durch die durchgehende Ausbildung einer Fahrspur, der durch eine Baumallee aufgelockerten Parkspuren und der Gehwege wird die ausgeprägte Linearität der Längsachse unterstrichen und die gefühlten Distanzen zusätzlich verlängert (siehe Kapitel Detailbericht).

## 7.7 Motorisierte Individualverkehr

### 7.7.1 Bestandssituation der B4 in Bad Harzburg

Die vierspurige Bundesstraße B4 ist die Hauptverkehrsachse in den Nordharz und zerschneidet von Norden nach Süden die Stadt in der Mitte. Durch die teils unterflurig ausgeführte Straße nimmt man die Stadt als Autofahrer fast nicht wahr. Vor allem an Wochenenden leidet die Stadt an einer hohen Verkehrsbelastung, der durch den Freizeitverkehr des Tagestourismus innerhalb ihres weiträumigen Einzugsbereiches verursacht wird. Überwiegend fahren die Touristen über die B4 entweder direkt in den Oberharz oder zum Großparkplatz im Süden der Stadt und haben dadurch kaum Berührungspunkte mit Bad Harzburg selbst.

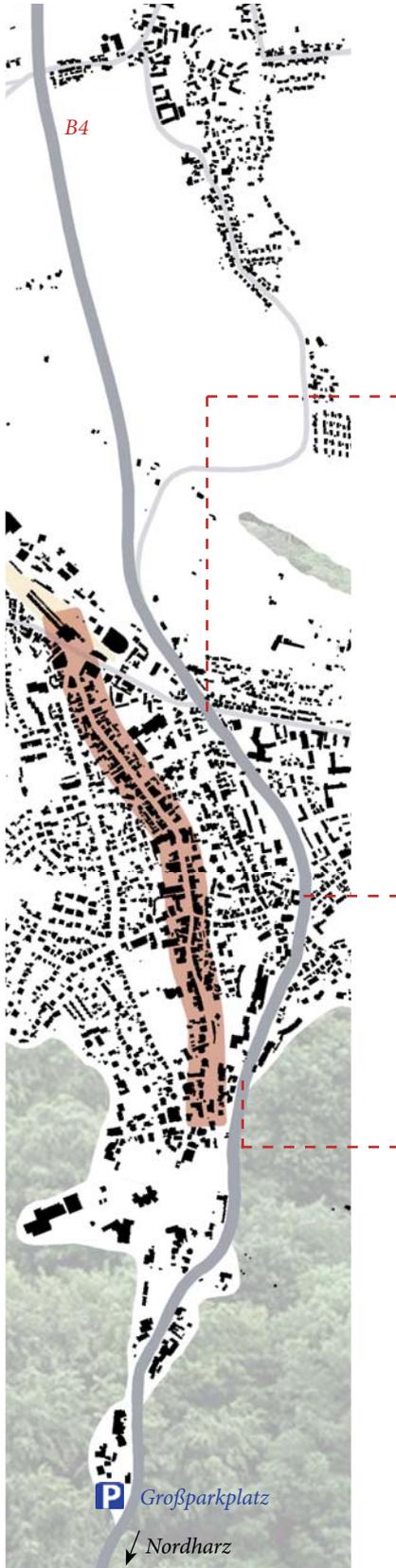
Durch die starke Lärmbelastung stehen viele Gebäude direkt an der Straße leer. Insbesondere die historischen Holzbauten waren der Schallbelastung nicht mehr gewachsen und wurden großteils schon abgerissen. Durch die entstandenen Baulücken wird das Schallproblem weiter in die Stadt hineingetragen.<sup>12</sup> Man hat bereits mit verschiedenen Lösungsansätzen wie einer Verringerung der Fahrspuren und Geschwindigkeitsbegrenzungen probeweise experimentiert, doch gibt es bis heute keine zufriedenstellenden Ergebnisse für die schmucklose Ortsdurchfahrt. Die Bevölkerung wünscht sich, dass die B4 zukünftig wieder als innerstädtische Straße wahrgenommen werden kann.<sup>13</sup>

---

12 Vgl. Beckmann, Werner: B4 – Probebetrieb zum Probieren nutzen, in: *Goslarische Zeitung* 30.12.2013, S. 18.

13 Vgl. Nachtweyh: *Der Probebetrieb offenbart seine Tücken*, in: *Goslarische Zeitung* 26.05.2014, S. 19.

Abb.48. Aktuelle Situation B4



## 7.7.2 Erreichbarkeit der Innenstadt Bad Harzburgs

„Die Erreichbarkeit von Innenstädten und deren Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum können ein Gegensatzpaar mit Zielkonflikten sein, wenn Stadt-, Verkehrs- und Einzelhandelsplanung nicht integriert betrieben werden.“ CIMA: Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten, S. 5.

Um Menschen in die Stadt zu locken ist neben einer attraktiven Innenstadt und einem guten Einzelhandelsangebot die Erreichbarkeit wichtig. Vor allem für den Einzelhandel einer Stadt ist der Autokunde im gegenwärtigen modal split nach wie vor von großer Relevanz, da der PKW die bevorzugte Wahl beim Einkauf von Gütern ist.

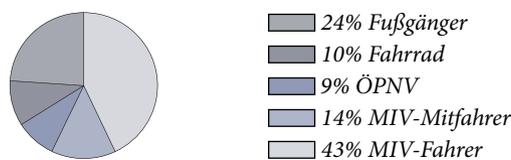


Abb.49. Gegenwärtiger modal split in Deutschland

Von zentraler Bedeutung ist ein qualitativvolles Parkraumangebot mit ausreichenden Kapazitäten. Qualitätskriterien sind die Lage innerhalb akzeptierter fußläufiger Distanzen in Kombination mit einer guten Auffindbarkeit und Zugänglichkeit. Um einen möglichst reibungslosen Ablauf zwischen fließendem und ruhendem Verkehr zu gewährleisten, ist die Bereitstellung eines übersichtlichen Parkleitsystems zielführend. Bisher ist nur eine unzureichende und unübersichtliche Beschilderung vorhanden, für die von Verfasserseite eine dringende Überarbeitung empfohlen wird.

Dieses sollte durch ein verbessertes Überleiten zu anderen Mobilitätsformen ergänzt werden. Ein Autofahrer wird, sobald er aussteigt, zum Fußgänger, Radfahrer oder ÖPNV-Nutzer - ein entsprechendes Angebot vorausgesetzt. Hierfür braucht es klare Wegebeziehungen, in Form einer eindeutig ablesbaren, leitenden Wegeführung und eine unmissverständliche Beschilderung im Rahmen eines Fußgängerleitsystems. Durch den Wechsel der Mobilitätsform steigt die Multifunktionalität einer Stadt, was im Endeffekt den Stadtraum belebt, ihn vielfältiger und attraktiver macht.

Darüber hinaus ist es in Bezug auf die Akzeptanz seitens der Nutzer wichtig, dass die Parkplätze über eine ansprechende Gestaltung verfügen, die Übersichtlichkeit, Helligkeit, Großzügigkeit gewährleistet um auf diese Weise dem subjektiv gefühlten Sicherheitsbedürfnis Rechnung tragen, sowie dass die kommunalen Parkgebühren gut aufeinander abgestimmt sind. Ansonsten kann es erfahrungsgemäß leicht dazu kommen, dass vorhandene Parkkapazitäten nicht ausgenutzt werden. Die Folgen sind ein gefühlter Parkplatzmangel und ein ausgeweiteter Suchverkehr.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> Vgl. CIMA: Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten 2011, S. 10-18.

Abb. 50. Unübersichtliche Beschilderung



Abb. 51. Nicht aufeinander abgestimmte Leitsysteme



Abb. 52. Unattraktive Parkmöglichkeiten



Eine gute Pkw-Erreichbarkeit wird mit 2 Stellplätzen je 100 Einwohner in akzeptierter fußläufiger Entfernung zur Innenstadt aus ausreichend beurteilt.<sup>15</sup> Die renommierte Beratungsagentur CIMA teilt das Parkplatzangebot in zwei Teilgruppen: ein Primärangebot von Parkplätzen innerhalb eines 300m Bewegungsradius und solche in Distanzen von 300 bis 500m als Sekundärangebot.

Bad Harzburg stellt 1040 öffentliche und 431 Kundenparkplätze in der Primärkategorie zur Verfügung. Allein die Kundenparkplätze würden ausreichen um eine sehr gute Erreichbarkeit zu gewährleisten. Dabei gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass Bad Harzburg eine langgestreckte Innenstadt (ca 1,6km) aufweist und die Anfahrt mit dem PKW über vier Punkte statt findet.

Selbst wenn man nur die Parkplätze rund um die Anfahrtspunkte berücksichtigt (ohne Straßenrandstellplätze), lässt sich eine sehr gute Stellplatzversorgung der Innenstadt nachweisen: hier befinden sich insgesamt 609 öffentliche Stellplätze und 259 Kundestellplätze. De facto existiert kein Stellplatzmangel sondern, mit mehr als 4 Plätzen je 100 Einwohner allein in der Primärkategorie, eine massive Überversorgung (200% über dem empfohlenen Richtwert). Trotzdem wünschen sich manche Einzelhändler eine Verbesserung der Parkplatzsituation durch mehr innerstädtische Stellplätze.<sup>16</sup> Das lässt darauf schließen, dass die oben genannten Qualitätskriterien ungenügend erfüllt werden. Teilweise sind die Parkplätze schlecht ausgeschildert, der Weg in die Innenstadt ist unklar und wenig attraktiv. Das alles erhöht die gefühlte fußläufige Distanz vom Hauptgeschäftsbereich.

Der übermäßige Gebrauch des Pkws ist auch auf die langgestreckte Innenstadt (ca. 1,6km) zurückzuführen, die darüber hinaus vor allem am nördlichen und südlichen Ende keinen geschlossenen Einzelhandelsbesatz aufweisen kann. Dadurch ist sie in diesem Bereich weniger attraktiv und die gefühlten Entfernungen steigen.

15 Vgl. CIMA: *Wirtschaftsstandort Innenstadt 2004*, S. 8.

16 Vgl. *Nachtweyh: Kunden wünschen sich kurze Wege*, 2014.

## Legende

- Innenstadt
- öffentliche Parkplätze
- Kundenparkplätze
- Anfahrtspunkte
- Primärkategorie (300m)



Abb.53. Vorhandene Parkplätze



Die Linearität wird durch die Gliederung des öffentlichen Raums verstärkt, der vorhandene Straßenquerschnitt wird in kleinteilige Funktionsflächen geteilt: die Fahrspur, die ausgewiesenen Flächen für Längsparken und die Gehsteige sind selbst lineare Gestaltungselemente. Auf diese Weise werden die Distanzen zusätzlich optisch verlängert. Die Parkplätze stellen darüber hinaus Barrieren dar. Das Straßenbild wird insgesamt vom PKW-Verkehr dominiert, gleichzeitig ist seine raumgreifende Einbettung in die Innenstadt ein Grund für eine reduzierte Attraktivität in gewissen Teilbereichen.

Selbst in dem als Spielstraße markierten Bereich ändert sich zwar die Materialien der Oberfläche, doch das Erscheinungsbild bleibt das gleiche. Der ruhende Verkehr am Straßenrand senkt die Attraktivität des öffentlichen Raumes, unterstreicht die Längsausrichtung der Innenstadt und hat zusätzlich eine Trennwirkung (siehe Kapitel Detailbericht).

Im Verlauf der Herzog-Wilhelm-Straße mangelt es (vor allem im unteren Teil) in ihrem Verlauf an einer Auflockerung der reinen Wegebeziehung durch interessante Punkte, Plätze oder Aufenthaltsräume, die einen durch die Innenstadt leiten und über eine Sequenzierung durch Attraktivitätsräume eine Gliederung des Weges und eine Wechselwirkung von Bewegung und Verweilen erzeugen. Bislang wird der Weg überwiegend als Distanzüberbrückung von A nach B empfunden. Aus diesem Grund steigen die Besucher meist wieder in ihr Auto um von einem Geschäft zum nächsten zu fahren.

Dieser Eindruck wird durch das uneinheitliche Erscheinungsbild der Oberflächen und optische Grenzen, wie Zäune und Mauern, verstärkt. Die Einzelbebauung erschwert die Wahrnehmung was öffentlich, halböffentlich und privat ist zusätzlich. Dadurch frant der öffentliche Raum an den Rändern immer wieder aus.

Bad Harzburgs Stadtführung ist - aus guten Gründen - der Überzeugung, dass eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt vor allem durch den motorisierten Individualverkehr gewährleistet sein muss. Allerdings fehlt das Bewusstsein dafür, dass eine zu starke Berücksichtigung des MIV die Qualität der Innenstadt herabsetzt und so, wie in einer sich selbst erfüllenden Prophezeiung, eine verstärkte PKW-Nutzung fördert und die Qualität der Innenstadt beeinträchtigt.

Dabei sind auf einen in besonderem Maße vom Einzelhandel geprägten Bereich einer Stadt im Grunde dieselben Erfolgskriterien anwendbar, die auch von den großen kommerziellen Betreibern angewendet werden:

„Kein Shopping Center würde durch seine Mall direkt vor den Geschäften die Autos fahren lassen.“ CIMA: Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten, S. 25.

## Legende

- öffentlich zugänglicher Raum 
- nur für Autos 
- Fahrstraße 
- Parkplätze 
- innerstädtisches Grün 
- sichtbare Grenzen 



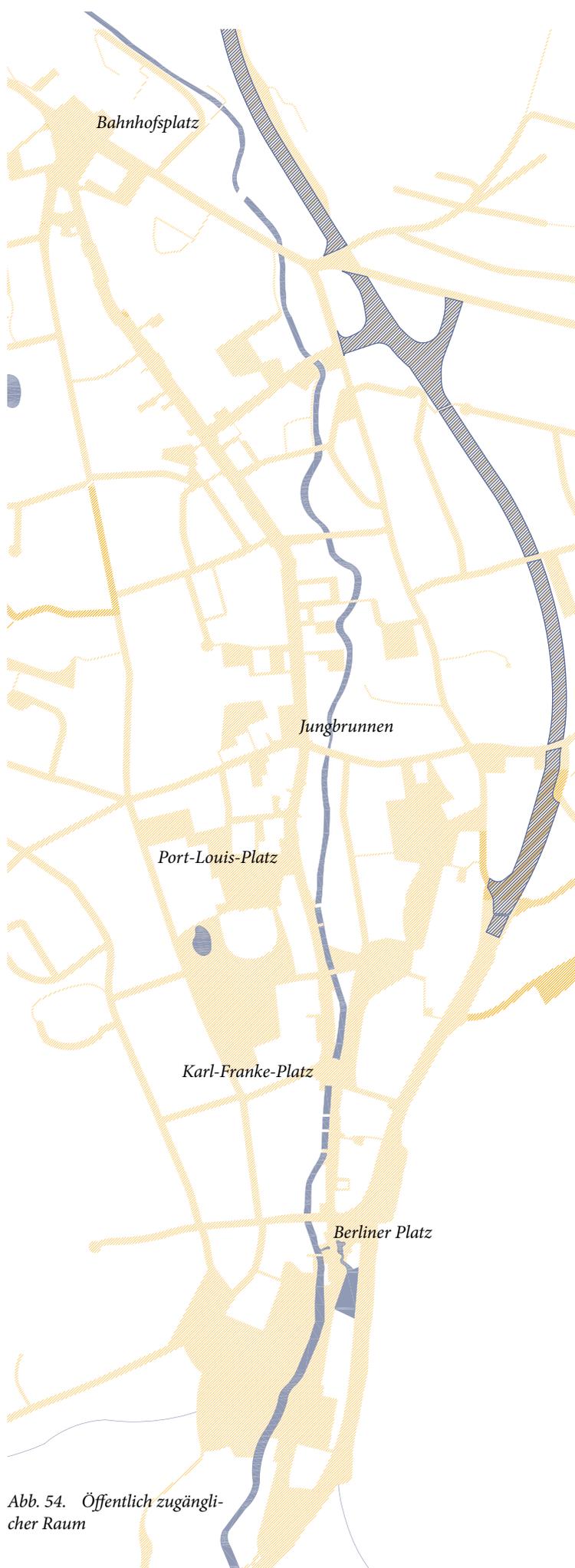


Abb. 54. Öffentlich zugänglicher Raum



Abb. 55. Fragmentierter öffentlicher Raum

Bad Harzburg nutzt sein Potential mittels einer attraktiven und lebendigen Innenstadt wieder vermehrt Einwohner wie auch Gäste in das Zentrum zu locken bei Weitem nicht aus. Wie voranstehend dargelegt wurde, liefert der Umgang mit dem MIV hierzu einen nicht zu vernachlässigenden Beitrag - dabei ist in Bad Harzburg das Thema der negativen Begleiterscheinungen des Verkehrs bereits seit der Gründerzeit präsent.

## 7.8 ÖPNV und nichtmotorisierte Verkehrsmittel

Vor allem im ländlichen Raum kann der ÖPNV die zunehmende heterogenen Ansprüche und zeitgemäßen Anforderungen immer schwerer erfüllen. Einer wachsende Eigenmobilität der älteren Generation weist auf ein gesteigertes Mobilitätsbedürfnis hin. Die ursprüngliche Ausrichtung des ÖPNV auf einen zentralen innerstädtischen Bereich wurde, aufgrund der sich veränderten Infrastrukturen und durch die zunehmende dezentrale Streuung von Zielorten, in Form von Industriegebieten und Einkaufsmärkten auf der „grünen Wiese“, sukzessive verwässert.

*„Eine immer geringere Bevölkerungsdichte und eine ungünstige Siedlungsstruktur durch weit auseinander liegende Siedlungsteile machen den Einsatz von Standardlinienbussen mit ihren hohen Kosten besonders unwirtschaftlich. Dass sich die Bevölkerung innerhalb derartiger Gebiete immer weiter in Richtung PKW orientiert, verstärkt das Problem.“* STADT+UMLAND+LAND 2030, S. 23.

Hinzu kommen schlecht abgestimmte Verkehrskonzepte, zum Teil schlechte Taktungen und eine disperse Siedlungsstruktur. Dies führt wiederum zu einem Rückgang der Nutzerzahlen, die sich wiederum in einer weiter reduzierten Angebotsstruktur niederschlagen. Eine wichtige Benutzergruppe sind heutzutage Schüler und Berufspendler, weshalb die Taktung gerade am Wochenende oft schlecht ist.<sup>17</sup> Der Pkw wird weiterhin auf unabsehbare Zeit in ruralen Gebieten große Bedeutung haben.

*„Ein funktionierendes Stadt- oder Ortsbussystem zur Anbindung der Wohngebiete an die innerstädtischen Einzelhandelsstandorte ist sowohl für die Einzelhändler (mehr Kunden) als auch für die Bewohner (bessere Erreichbarkeit der Einkaufsmöglichkeiten) einer Stadt wichtig.“* CIMA: Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten, S. 51.

Eine gute ÖPNV-Angebotsstruktur kann im ländlichen Raum potentiell zu einem wesentlichen Wirtschafts- und Standortfaktor werden, wenn eine bessere Anbindung vor allem der Bewohner gewährleistet ist und gute Übergänge zu anderen Mobilitätsformen gegeben sind. Die dezidierte Anbindung von anderen Mobilitätsarten kann die Benutzbarkeit eklatant erhöhen. Gerade ältere Menschen können von einem guten ÖP-

---

<sup>17</sup> Vgl. WVI: Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig 2013, S. 12-15.

NV-Angebot profitieren, sofern attraktive und sichere Benutzerflächen in ausreichender Größe und Breite zur Verfügung stehen und eine barrierefreie Ausführung gewährleistet ist. Eine gute Nahversorgung innerhalb der Innenstadt ist essentiell um nachhaltigen Verkehr zu fördern.

Zusätzlich steigt bei einer Verschiebung des modal split zugunsten des ÖPNV und sanfter Mobilitätsformen erfahrungsgemäß die Sicherheit im Verkehr, was dem Sicherheitsbedürfnis der Älteren sehr entgegenkommt. Insbesondere für Bad Harzburg, mit seinen vielen Senioren, hat der ÖPNV eine hohe Relevanz.



Abb. 56. Regionales Netz im Großraum Braunschweig

Innerhalb guter Rahmenbedingungen kann der ÖPNV die Frequenz für den innerstädtischen Einzelhandel erhöhen und gleichzeitig dazu beitragen, den PKW-Verkehr zu verringern. Dadurch können viele der negativen Folgen des PKW-Gebrauchs abgemildert, das Stadtbild einer Kommune positiv beeinflusst und die Lebensqualität einer Stadt verbessert werden.

Ein gut funktionierender ÖPNV braucht eine gesicherte Nutzerfrequenz, die ab einer Kommunengröße von ca. 20.000 – 30.000 Einwohner und einer nicht all zu dispersen Bebauungsstruktur erreicht werden kann.<sup>18</sup>

### 7.8.1 Bestandssituation des ÖPNV in Bad Harzburg

Der ÖPNV ist im Raum Braunschweig gut aufeinander abgestimmt, doch sind die Fahrzeiten meist länger als mit dem Auto. Allerdings hat man von/nach Bad Harzburg nur etwa jede Stunde eine gute Verbindung. Die Verbindungen in den Ostharz wurden nach der Wende nur unzureichend wieder ausgebaut. Am Wochenende nimmt die Taktung weiter ab und die Verbindungen werden schlechter.

Der Bahnhof Bad Harzburgs liegt am nördlichen Ende der Innenstadt und ist mit 600 Metern Entfernung von der Stadtmitte knapp außerhalb der akzeptierten fußläufigen Distanz. Der Zustand des Empfangsgebäudes wird trotz einer Komplettrenovierung 2004 als mangelhaft im Erscheinungsbild gewertet. Der Bahnhof ist der Hauptverkehrsknotenpunkt des ÖPNV, da sich hier alle Linien kreuzen. Die Haltestellensituation ist, mit drei verschiedenen Haltestellen für die unterschiedlichen Linien, teilweise unübersichtlich.

Wie schon erwähnt, gibt es in Bad Harzburg insgesamt 6 Buslinien, davon 3 Stadtbuslinien, die die Ortsteile miteinander verbinden, eine Linie direkt in den Oberharz, bis nach Sankt Andreasberg und Braunlage, sowie zwei Buslinien, die nur im Sommer verkehren, um die nahegelegenen Sehenswürdigkeiten zu erschließen. Sonntags ist die Taktung mit durchschnittlich 4 Bussen pro Strecke sehr gering, und das obwohl Bad Harzburg einmal im Monat einen verkaufsoffenen Sonntag hat. Gerade an diesen Tagen ist der Freizeitverkehr besonders hoch und die Erreichbarkeit mit ÖPNV gering. Fast alle Busse fahren vom Bahnhof durch die Innenstadt zu den touristischen Zielen, wodurch im Gegensatz zur Anreise mit dem Auto, dem Besucher ein Eindruck von Bad Harzburg vermittelt wird. Gegenwärtig sind die Haltestellen und die in Betrieb befindlichen Niederflerbusse bereits barrierefrei.

Um den ÖPNV zu fördern und Menschen dazu zu bewegen, ihre Verkehrsmittelwahl zu überdenken, ist es eine bewährte Strategie die Hal-

<sup>18</sup> Vgl. CIMA: *Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten 2011*, S. 49-51.

Abb.57. ÖPNV in Bad Harzburg

#### Legende

Innenstadt	— — — — —
Buslinie 820	—
Buslinie 871	—
Buslinie 873	—
Buslinie 874	—
Sommerbuslinie 866	- - - - -
Sommerbuslinie 875	- - - - -
Bushaltestelle	



testellen näher und günstiger an vielbesuchten Orten zu platzieren als PKW-Stellplätze. Eine Kombination des ÖPNV mit anderen Mobilitätsformen, wie beispielsweise einem öffentlichen Fahrradverleih an Haltestellen, erhöht die Attraktivität zusätzlich.

„Die Lebensqualität und Urbanität deutscher Städte ist unmittelbar verbunden mit einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV.“ CIMA: Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten, S.8.

Trotz aller übergeordneten, abstrakten Vorteile gilt generell aber auch: Für eine Stärkung des ÖPNV gegenüber dem MIV braucht es jeweils konkrete, eindeutig und unmittelbar wahrnehmbare Vorteile, wie beispielsweise Zeit- oder Kostenersparnis.<sup>19</sup> Ansonsten gibt es für den Einzelnen wenig Anreize auf das Auto zu verzichten.

### 7.8.2 Bestandssituation des Fahrrades in Bad Harzburg

Im Harz und auch um Bad Harzburg herum gibt es eine Vielzahl attraktiver Mountainbikestrecken, sowie das jährliche MTB - Bad Harzburg Rennen. Als Fortbewegungsmittel ist das Fahrrad in Bad Harzburg kaum etabliert. Das Radwegenetz besteht aus vereinzelt, unterbrochenen Wegen, die schlecht gekennzeichnet sind und die mit Fußgängern oder Autos geteilt werden müssen. Darüber hinaus gibt es so gut wie keine Radabstellflächen in der Innenstadt.

Vor allem die Wohngebiete östlich der Innenstadt sind durch nicht befahrbare Über- oder Unterführungen der B4 von der Innenstadt abgetrennt.

Dabei bietet das Fahrrad basierend auf der voranschreitenden Elektrifizierung neue Möglichkeiten. Bedingt durch die der Stadt zugrundeliegenden Topographie existieren oftmals Steigungen, was die Nutzung des Rades vor allem für ältere Zielgruppen bislang erschwerte, bzw. unmöglich machte. In Form von E-Bikes könnte es nun auch wieder für ältere Menschen zum attraktiven Fortbewegungsmittel werden.

<sup>19</sup> Vgl. WVI: Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig 2013, S. 75-77.

#### Legende

- Bundesstraße 
- Kreisstraße 
- Bahngleise 
- Innenstadt 
- Fahrradwege 

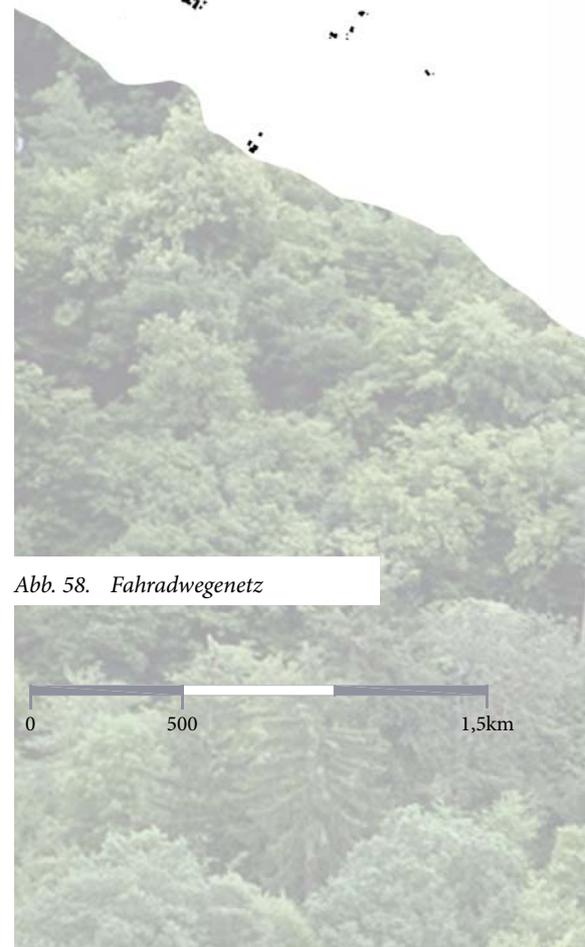
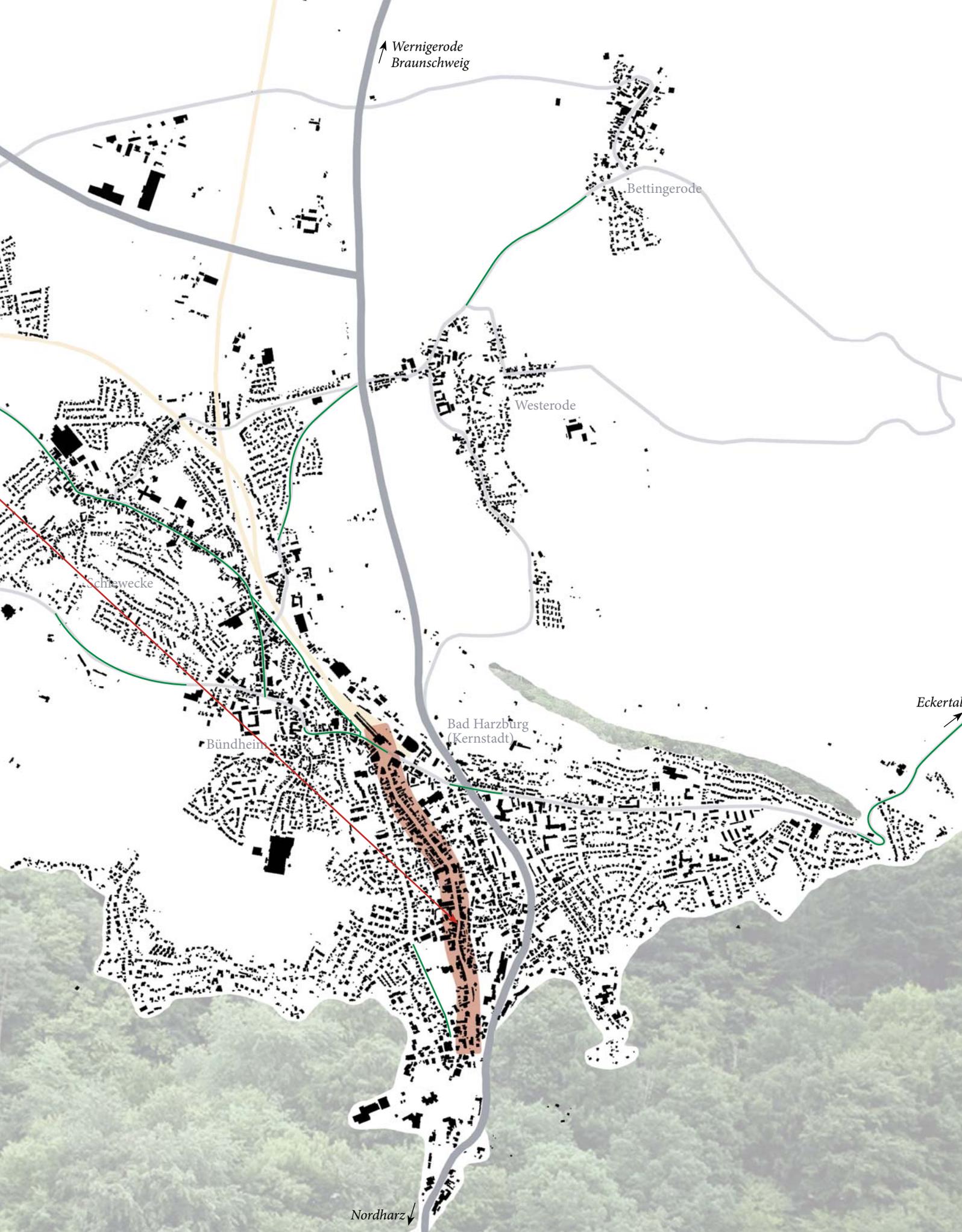


Abb. 58. Fahrradwegenetz

0 500 1,5km



↑ Wernigerode  
Braunschweig

Bettingerode

Westerode

Eckertal

Bad Harzburg  
(Kernstadt)

Bündheim

Schneewecke

Nordharz

Insgesamt ist eine deutliche Zunahme der Fahrräder pro Haushalt im Raum Braunschweig feststellbar.<sup>20</sup> Rund 80% der Einkaufswege, die mit dem PKW erledigt werden, sind kürzer als 5km und die Hälfte der Einkäufe wiegt weniger als 5kg und könnte problemlos mit dem Fahrrad transportiert werden. Dazu kommt, dass der Anteil des Fahrrades am Verkehr bei einer Strecke von bis zu fünf Kilometern in den letzten Jahren stieg.<sup>21</sup> In diesem Radius liegen fast alle Ortsteile.

Trotzdem wird das Rad von Verkehrsplanern, vor allem im ländlichen Raum, meist vernachlässigt. In diesem Segment könnte das Rad eine echte Alternative zum Auto sein und eine attraktive Ergänzung zum ÖPNV darstellen und so zur Multifunktionalität beitragen. Denn das Fahrrad als Transportmittel ist günstig, verbraucht keine externen Ressourcen, fördert die individuelle Gesundheit, braucht weniger Platz (5-6 Fahrräder passen auf einen Autoabstellplatz) und ist leicht integrierbar in den Stadt- und Straßenraum. Allerdings braucht es entsprechende Infrastrukturen, genügend Verkehrsraum, sowie attraktive Abstellanlagen vor den Geschäften und – neuerdings - Stromtankstellen.<sup>22</sup>



Abb.59. Fahrradweg

### 7.8.3 Bestandssituation für Fußgänger in Bad Harzburg

Wie schon mehrmals angesprochen sind die Wege in das Zentrum und durch die langgezogene Innenstadt vergleichsweise weit. Ein großes Manko sind die unattraktiven fußläufigen Querverbindungen von den Wohngebieten in die Innenstadt (siehe Kapitel Detailbericht).

In diesem Zusammenhang sollte man sich vergegenwärtigen, dass 37% der Bürger in Deutschland ihren Einkauf für den täglichen Bedarf zu Fuß zurücklegen. Ein Viertel aller Wege werden zu Fuß erledigt und sogar

<sup>20</sup> WVI: *Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig 2013*, S. 12-15.

<sup>21</sup> Vgl. CIMA: *Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten 2011*, S.30-34.

<sup>22</sup> Vgl. *Ebda*, S. 7-40.

drei Viertel sind mit einem Fußweg verbunden. Doch je kleiner die Stadt, desto geringer ist die Erreichbarkeit von Nahversorgern zu Fuß aber auch mit dem Fahrrad.<sup>23</sup>

In Bad Harzburg allerdings ist die Nahversorgung in der Innenstadt noch als gut zu beurteilen. Dies findet seinen Ausdruck darin, dass nicht in der Fußgängerzone die höchste Passantenfrequenz vorzufinden ist, sondern in der Spielstraße. Das liegt vor allem am EdekaMarkt, der als Ankerstore fungiert (siehe Kapitel Handel). Für eine Stadt, die vom demografischen Wandel heute schon in besonderer Weise betroffen ist, ist Barrierefreiheit ein wichtiges Thema. Im Verlauf der Spielstraße und insbesondere am Jungbrunnen wurde versucht durch schwellenlose Übergänge, die Platzierung von Sitzgelegenheiten in fußläufiger Nähe und einer erneuerten Oberflächengestaltung diesen Umstand zu berücksichtigen.

Allerdings sind die Straßenübergänge für alle Verkehrsteilnehmer missverständlich. Zwar ist die Ausbildung von Gehsteigkanten und anderen Belagswechselln barrierearm, aber aufgrund der reliefierten Oberflächen aus Pflastersteinen nicht zu 100% behindertengerecht. Darüber hinaus ist kein Blindenleitsystem vorhanden. Hier besteht Nachbesserungsbedarf.



Abb. 60. Fußgängerüberweg

Die schlechte Beschilderung und die daraus resultierende unzufriedenstellende Orientierungsmöglichkeit für Ortsfremde wurde bereits kurz angesprochen. Das bestehende Leitsystem ist wenig aussagekräftig, unübersichtlich und teilweise uneinheitlich. Ein gutes System kann die Zufriedenheit der Einwohner, der Besucher und das Image als Touristenort steigern und die Attraktivität als Einkaufsort stärken.<sup>24</sup>

23 Vgl. CIMA: *Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten 2011*, S. 43.

24 Vgl. *Ebda*, S. 44-47.

Ein zeitgemäßes Fußgängerleitsystem sollte folgende Punkte berücksichtigen:

- an andere Mobilitätsformen anknüpfen
- eine klare Führung zu wichtigen Zielpunkten bieten
- ein klares durchgängiges Gestaltungskonzept vorweisen
- eine schnelle und leichte Erkennbarkeit der Hinweistafeln haben
- die Orientierung erleichtern<sup>25</sup>

### 7.8.3.1 Spielstraße

Eine Spielstraße ist ein verkehrsberuhigter Bereich mit folgenden Merkmalen:

- Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen
- Kinderspiele sind überall erlaubt
- der Fahrzeugverkehr muss Schrittgeschwindigkeit einhalten,
- die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern
- das Parken ist außerhalb der dafür gekennzeichneten Flächen unzulässig<sup>26</sup>

Eine funktionierende Spielstraße ist ihrer Idee nach eine Begegnungsfläche für alle – für Verkehrsteilnehmer, wie Flaneure oder eben auch spielende Kinder. Doch wie die gesamte Innenstadt abseits der Fußgängerzone ist auch die Spielstraße zwischen Friederickenstraße und Jungbrunnen überwiegend dem motorisierten Individualverkehr verpflichtet. Die Einteilung der Oberflächen unterstreicht dies zusätzlich und vor allem die Parkplätze am Straßenrand erhöhen die Trennwirkung. Das Potential der oberen Herzog-Wilhelm-Straße wird nicht ausgeschöpft: Es wurde lediglich mit neuen Materialien eine konventionelle Straßenaufteilung nachempfunden und ein konservatives Verkehrskonzept umgesetzt. Auch wenn die letzte Neugestaltung erst 2003 fertiggestellt wurde, erscheint es aus gestalterischer Sicht sinnvoll die gegenwärtige Oberflächengestaltung zu überdenken.

### 7.8.3.2 Fußgängerzone

Die wichtigen Faktoren für eine funktionierende Fußgängerzone decken sich mit denen einer funktionierenden Innenstadt:

- gute Erreichbarkeit
- übersichtliches Leitsystem zur Orientierung
- flächendeckender Einzelhandelsbesatz
- gute Atmosphäre im öffentlichen Raum

---

25 Vgl. CIMA: *Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten 2011*, S. 44-47.

26 Vgl. *Ebda*, S. 55-56.

Die Bummelallee, wie die Fußgängerzone auch genannt wird, ist 750 Meter lang. Sie beginnt am Jungbrunnen und endet am Berliner Platz. Mit 391 öffentlichen und 133 Kundenstellplätzen in 200m Entfernung kann die Erreichbarkeit als sehr gut gewertet werden (Straßenrandstellplätze wurden nicht mit einberechnet). Es lässt sich in weiten Bereichen eine Vernachlässigung der Oberflächen feststellen.

Eine Fußgängerzone ist normalerweise für sämtlichen Verkehr außer Fahrzeuge zur Anlieferung gesperrt.<sup>27</sup> In Bad Harzburg ist es der einzige Bereich, in dem das Auto nicht überrepräsentiert ist. Doch trotz dezidiertem Ausweisung als autofreie Zone sind, aufgrund der bestehenden Hauszufahrten nach wie vor viele Autos im Straßenbild vorhanden. Diese können nicht von einer anderen Seite bedient werden, sondern sind hinsichtlich einer direkten PKW-Anbindung darauf angewiesen, durch die Fußgängerzone zu fahren. Dies übt eindeutig einen weiteren negativen Einfluss auf das Gesamterscheinungsbild der Fußgängerzone aus.

Der Berliner Platz ist durch seine Nähe zur B4 sehr laut und außerdem durch eine Fußgängerampel von der Innenstadt abgeschnitten. Hierdurch entsteht eine trennende Wirkung zwischen dem Kurbereich und der Innenstadt.

## 7.9 Fazit

Bad Harzburg ist durch den MIV geprägt. Bis auf die Fußgängerzone ist das Auto das dominierende Element im öffentlichen Raum und es kommt zu einer Trennwirkung und geringer Durchlässigkeit. Darunter leidet die Attraktivität der Innenstadt. Es sollte versucht werden alle Mobilitätsformen in das Verkehrskonzept miteinzubeziehen. Gegenwärtig sind die einzelnen Mobilitätsformen durch fehlende Leitsysteme oder Infrastruktur nicht gut aufeinander abgestimmt. Übersichtliche Leitsysteme erleichtern es insbesondere älteren Menschen, sich zurecht zu finden.

Momentan ist nur die Herzog-Wilhelm-Straße barrierearm ausgeführt. Ein gutes gesamtheitliches Mobilitätskonzept kann zur Attraktivierung beitragen und die Menschen dazu bewegen ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Dadurch können Lärm- und Schadstoffbelastung reduziert werden, was wiederum zu einer Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität führen und sich positiv auf den Einzelhandel auswirken kann.<sup>28</sup>

Im Status Quo ist die Anbindung der umliegenden Ortsteile an die Innenstadt eher schlecht ausgebildet. Dies bemerkt man im wesentlichen an der Kaufkrafteigenbindungsquote und der Einzelhandelszentralität - denn für jemanden der erst einmal im Auto sitzt, schrumpfen auch die Wege in andere Städte.

---

27 Vgl. CIMA: *Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten 2011*, S. 55.

28 Vgl. *Ebda*, S. 30-34.



## 8. Wirtschaft und Handel

8.1 *Wirtschaft*

8.2 *Einzelhandelsstandort Innenstadt*

8.2.1 *Großraum Braunschweig*

8.2.2 *Einzelhandel Bad Harzburg*

8.2.2.1 *Innenstadt*

- *Bahnhof*
- *Tempo 30 Zone*
- *Spielstraße*
- *Fußgängerzone*

8.2.2.2 *Belebung des Einzelhandels*

8.3 *Gastronomie*

8.4 *Marktbetrieb*

8.5 *Dienstleistung und Handwerk*

8.6 *Temporäre Attraktoren*

8.7 *Belebung der Innenstadt abseits des Einzelhandels*

# 8. Wirtschaft und Handel

## 8.1 Wirtschaft

*„Sowohl Arbeitnehmer als auch Unternehmen konzentrieren sich dort, wo sie die besten Standortbedingungen vorfinden.“ ZGB: Masterplan demographischer Wandel für den Großraum Braunschweig 2014, S. 17.*

Die Wirtschaft und ein damit verbundenes vielfältiges Arbeitsplatzangebot sind wichtige Punkte für eine Stadt um als Standort attraktiv zu bleiben und Zuwanderer anzulocken. Der Großraum Braunschweig ist auch in diesem Bereich von erheblichen innerregionalen Unterschieden gekennzeichnet. Braunschweig, Wolfsburg und Salzgitter zählen zu den regional wichtigen Wirtschaftsstandorten und können Zuwächse verzeichnen. Die peripher gelegenen, wirtschaftlichen schwächeren Teilräume verlieren immer mehr Anteile - trotz der an sich starken regionalen Wirtschaftsstruktur. Entsprechend weniger attraktiv sind sie für Unternehmen und bei einem Rückgang von Arbeitsplätzen und Versorgungsstrukturen auch als Wohnort.<sup>1</sup>

*Bad Harzburg „hat im Verbund mit den anderen [...] Mittelzentren eine regionale Versorgungsaufgabe für die Bevölkerung mit Einrichtungen, Gütern und Dienstleistungen für den gehobenen Bedarf und den alltäglichen Grundbedarf. Darüber hinaus wurde dem Verbund der Städte Goslar, Bad Harzburg, Clausthal-Zellerfeld und Seesen in den Bereichen [universitäre] Bildung, Wissenschaft und Forschung sowie Gesundheit oberzentrale Aufgaben zugewiesen.“ Ackers Partner Städtebau 2011, S. 21.*

Wie bereits in dem Kapitel Mobilität ausgeführt wurde, kann der Standort Bad Harzburgs durch seine Nähe zu Braunschweig, Salzgitter und Wolfenbüttel punkten (jeweils ca. 30-35 Autominuten, 35-48km Distanz). Allerdings liegt die durchschnittliche Entfernung der Einpendler in Braunschweig und Wolfsburg bei 22,5km.<sup>2</sup>

Die Arbeitslosenzahlen 2013 liegen in Bad Harzburg bei 10,8%<sup>3</sup> und sind um 3,9%<sup>4</sup> höher als im Bundesdurchschnitt. Die meisten Beschäftigten sind mit 45% im Dienstleistungssektor tätig, danach kommt Handel, Gewerbe und Verkehr mit 29%, das produzierende Gewerbe mit 25% und

---

1 Vgl. ZGB: Masterplan demographischer Wandel für den Großraum Braunschweig 2014, S. 18-20.

2 Vgl. Jung/ Böttcher/ Schiller: Regionalreport 2012, S. 12.

3 Vgl. Bundesagentur für Arbeit (Statistik): Tabelle: 2, 2013.

4 Vgl. Bundesagentur für Arbeit (Statistik): Tabelle: 1.1.1, 2013.

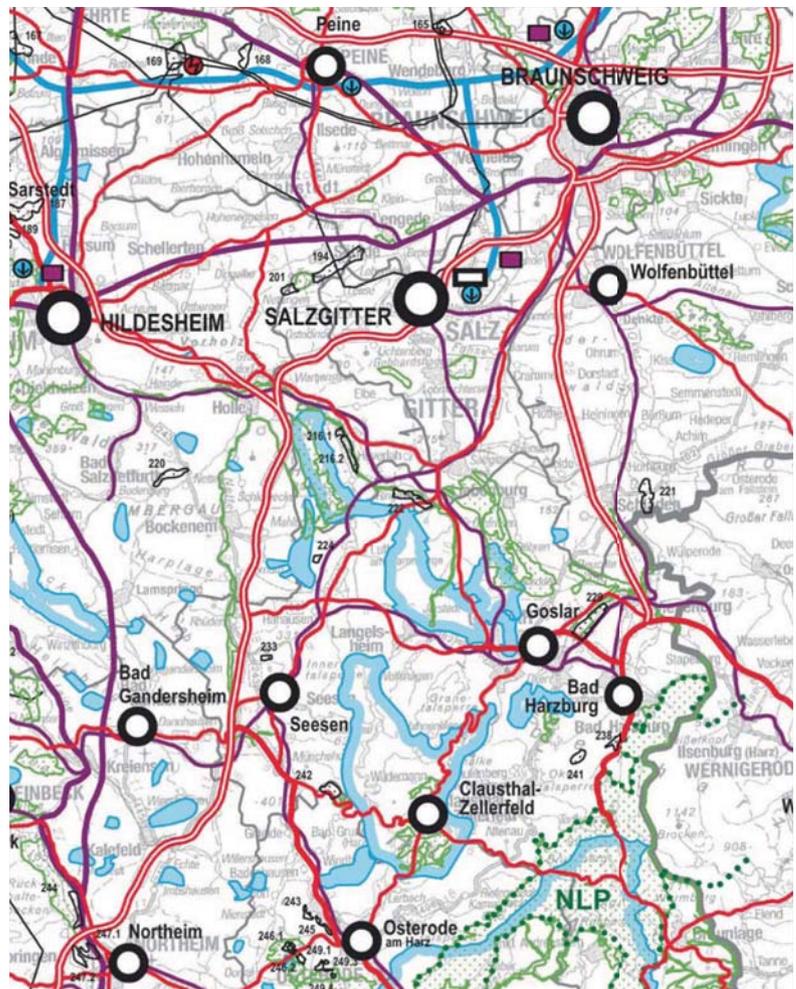


Abb. 61. Ober- und Mittelzentren im Großraum Braunschweig

mit 1% die Land- und Forstwirtschaft.<sup>5</sup> Die Stadt konnte sich im Gesundheitssektor etablieren, laut Bürgermeister gibt es rund 1000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze im Pflege- und Gesundheitssektor. Nicht zu vergessen ist in dieser Hinsicht der demographische Wandel, der sich gravierend auf die wirtschaftliche Lage einer Stadt auswirkt. Bad Harzburg ist heute schon überdurchschnittlich vom demographischen Wandel betroffen und sieht die Senioren auch als Wirtschaftsfaktor - von den Senioren leben Pflegedienste, Apotheken und Sanitätshäuser, aber auch Taxiunternehmen, Cafés und letztlich der Einzelhandel.

## 8.2 Einzelhandelsstandort Innenstadt

Der Einzelhandel ist ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor und mitentscheidend für eine belebte und attraktive Innenstadt. Er prägt ihre Atmosphäre und ist für die Nutzungsmischung und Branchenvielfalt mitverantwortlich. Um das zu erreichen sind strategisch richtig platzierte Magnetbetriebe und spezialisierte Fachgeschäfte ein bestimmendes Ele-

<sup>5</sup> Vgl. Stadt Bad Harzburg, Standort-Exposé 2012, S. 2.

ment.<sup>6</sup> Darüber hinaus ist ein lückenloser Einzelhandelsbesatz essentiell für eine hohe Passantenfrequenz und deren Verteilung. Ein ansprechendes Ortsbild kann für ein angenehmes Einkaufserlebnis sorgen und ist im Idealfall ein Alleinstellungsmerkmal, um sich im Rahmen des Stadtmarketing von anderen Standorten abzugrenzen.<sup>7</sup>

*„Leerstände, Freiflächen, unbelebt wirkende ebenerdige Wohnhäuser, private Gärten – alles dies unterbricht den Geschäftsbesatz und schadet dem Image der [...] Einkaufsstraße erheblich. Der Kunde erwartet einen dichten, lückenlosen Geschäftsbesatz, aufgelockert durch andere attraktive Nutzungen wie Gastronomie oder gegebenenfalls Dienstleister. Besonders ungünstig ist in diesem Zusammenhang eine Krümmung [...], an deren Scheitelpunkt ein Magnetbetrieb [oder andere Attraktoren] fehlt. So wird das frühzeitige Ende [...] suggeriert und der Passant/ Kunde erhält kaum optische Anreize weiterzugehen.“ CIMA: Wirtschaftsstandort Innenstadt, S. 25.*

Der Anteil der Einzelhandelsausgaben an den privaten Ausgaben ist leicht rückläufig.<sup>8</sup> Verstärkt wird dieser Trend durch eine sinkende Bevölkerungszahl und einem damit verbundenen Nachfragerückgang (Kaufkraftpotenzial), was den Druck auf den innerstädtischen Einzelhandel und das Nahversorgungsnetz weiter erhöht (siehe Kapitel Demographie).<sup>9</sup>

Es ist unstrittig, dass eine gute Erreichbarkeit vor allem mit dem PKW zu den verschiedenen Erfolgskriterien des Einzelhandelsstandort Innenstadt gehört. Denn bundesweit entfallen auf die rund 45% PKW-Kunden 58% des Umsatzes.<sup>10</sup>

*„Aus Handelssicht ist einerseits die Erreichbarkeit der Innenstädte durch die Kunden von hoher Bedeutung, andererseits nützt die beste Erreichbarkeit alleine nichts, wenn die Attraktivität der Innenstadt unter zu starkem Verkehr leidet.“ CIMA: innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten S. 5.*

Gleichzeitig wächst der Umsatzanteil von Radfahrern, ÖPNV-Nutzern und Fußgängern stetig. Sie sind heute bereits ein nicht zu vernachlässigender Faktor und im Zuge eines sich abzeichnenden modal shift, wird ihre Bedeutung für den Handel weiter zunehmen. Darüber hinaus fördert die Wahl sanfter Mobilitätsformen vermehrt Begegnungen, Interaktion und sozialen Austausch und so tragen sie zu einer Belebung der Innenstadt bei.<sup>11</sup> (siehe Kapitel Mobilität).

---

6 Vgl. IHK 2009, S. 76.

7 Vgl. CIMA: Wirtschaftsstandort Innenstadt 2004, S. 19.

8 Vgl. CIMA: Aktualisierung des regionalen Einzelhandelskonzeptes 2010, S. 19-20.

9 Vgl. CIMA: Kaufkraftstudie 2014, S. 1-4.

10 Vgl. IHK 2009, S. 9.

11 Vgl. CIMA: Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten, S. 9.

*„Kundenfreundlichkeit muss Grundsatz der innerstädtischen Verkehrspolitik werden. Einkaufs- und Fachmarktzentren machen es vor: Der Weg zum Einkaufen muss bequem, barrierefrei und einfach sein. Dies sollte auch Maßstab für die Innenstädte sein.“ CIMA: Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayrischen Klein- und Mittelstädten, S. 7.*

Zusammen mit anderen Punkten, wie der Ausstattung des öffentlichen Raumes, trägt der Einzelhandel zu der Atmosphäre einer Stadt bei und ist für eine Nutzungsmischung verantwortlich, allerdings gerät der Standort Innenstadt durch die wachsende Konkurrenz auf der „grünen Wiese“ zunehmend unter Druck. Meist schöpfen diese Center vorhandene Einzelhandelszentralität aus den Zentren ab und dünne so langfristig das innerstädtische Angebot aus. Das führt dazu, dass die innerstädtischen Angebote immer unattraktiver werden, was wiederum zu einer Schrumpfung der Innenstädte führt. Auch kann bei schlechtem Wetter die Innenstadt nur schwer mit inszenierten Erlebniswelten der Shoppingcenter konkurrieren.<sup>12</sup>

*„Spätestens seit Ende der 80er Jahren gerieten die Stadtzentren – vor allem durch zunehmende Mobilität der Bevölkerung und durch wachsende Konkurrenz neuer und erweiterter Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ - unter immer stärkeren wirtschaftlichen Druck.“ IHK 2009, S. 3.*

### **8.2.1 Großraum Braunschweig**

Die Kaufkraftverteilung im Großraum Braunschweig ist auch in diesem Bereich von großen Unterschieden geprägt. Der ländliche Raum weist im Gegensatz zu Braunschweig und Wolfsburg ein unterdurchschnittliches Kaufkraft- und ein negatives Pro-Kopf-Nachfragenniveau auf.<sup>13</sup> Die Einzelhandelszentralität der Gesamtregion konnte gesteigert werden und liegt derzeit bei 101,7%.<sup>14</sup>

Vor allem im Bereich Handel ist es wichtig auf Kooperation statt Konkurrenz zu setzen, damit die innerstädtischen Einzelhandelsstandorte nicht durch Ansiedlungen von Shoppingcenter in Nachbargemeinden gefährdet werden. Der Großraum Braunschweig hat sich auf Verträglichkeitsanalysen bei solchen Projekten geeinigt, um das zu verhindern.

*„Die [...] zweitgrößte Stadt des Landes Niedersachsen [Braunschweig] ist der dominierende Einzelhandelsstandort in der Region, der mit seinem insgesamt sehr umfangreichen und diversifizierten Einzelhandelsangebot eine wichtige Versorgungsfunktion sowohl für den Südosten des Landes Niedersachsens als auch für den westlichen Teil des benachbarten Sachsen-Anhalts übernimmt.“ ecostra 2014, S. 22.*

<sup>12</sup> Vgl. CIMA: Aktualisierung des regionalen Einzelhandelskonzeptes 2010, S. 19-20.

<sup>13</sup> Vgl. CIMA: Kaufkraftstudie 2014, S. 1-4.

<sup>14</sup> Vgl. CIMA: Aktualisierung des regionalen Einzelhandelskonzeptes 2010, S. 21.

## 8.2.2 Einzelhandel Bad Harzburg

Bad Harzburgs Einzelhandelsituation ist derzeit noch als stabil zu bewerten. Mit einer Einzelhandelszentralität von 103% verfügt die Stadt über leichte Kaufkraftzuflüsse, was insbesondere auf die vielen Kurgäste und Besucher zurückzuführen ist. Doch gibt es einen eindeutig negativen Trend bei der Zahl der Einzelhandelsbetriebe, die seit 2009 von einst 212 auf 179 im Januar 2014 (-15,6%) gesunken ist. Dementsprechend ist die Verkaufsfläche von ca. 51.025m<sup>2</sup> um ca. 15,6% gesunken und der Umsatz hat ebenfalls gelitten (-17,4% von 2009 – 2014).<sup>15</sup>

Bad Harzburg hat den Vorteil, dass es wenige Shoppingcenter in der Umgebung gibt. Allerdings existieren aufgrund des großen Besatzes mit drei Oberzentren und neun Mittelzentren im Großraum Braunschweig Überlagerungen, die sich negativ auf den Standort Innenstadt auswirken.<sup>16</sup> Die Kreisstadt Goslar ist im Landkreis die dominierende Einkaufsdestination.<sup>17</sup>

Die Innenstadt ist mit Abstand die bedeutendste Handelslage Bad Harzburgs, was einem vergleichsweise restriktiven Umgang mit Einzelhandelsneuan siedlungen zu verdanken ist. Bisher konnten zentrenrelevante Fachmärkte in nicht-integrierter Lage vermieden werden.<sup>18</sup> Diese Haltung sollte beibehalten werden, denn das ist eine wesentliche Voraussetzung um die Bereitschaft für Investitionen, Modernisierungen, Erweiterungen und Neubauten von Einzelhandelsprojekten in der Innenstadt zu gewährleisten.<sup>19</sup>

Darüber hinaus gibt es einen Nahversorgungsstandort in Harlingerode und eine dezentral gelegene Fachmarkt agglomeration im Gewerbegebiet Bad Harzburg – Nord.<sup>20</sup> Wegen dieser guten Versorgung bezeichnet sich Bad Harzburg selbst als „Stadt der kurzen Wege“. Der Bevölkerungsentwicklung wird von den Geschäftsinhabern in Form von Rollstuhlrampen, Sitzgelegenheiten und Lieferdiensten Rechnung getragen, allerdings ist nur die Innenstadt und die direkte Umgebung zwar barrierearm, allerdings nicht barrierefrei.

### 8.2.2.1 Innenstadt

Die Herzog-Wilhelm-Straße bildet das Zentrum Bad Harzburgs und des innerstädtischen Einzelhandels. Das Angebot zeigt eine deutliche Ausrichtung sowohl auf eine ältere Käuferschicht, als auch auf eine touristische Zielgruppe mit diversen Souvenir- und Andenkenläden. Dabei ist anzumerken, dass Filialunternehmen nur einen geringen Teil ausmachen.

<sup>15</sup> Vgl. *ecostra* 2014, S. 111.

<sup>16</sup> Vgl. CIMA: *Aktualisierung des regionalen Einzelhandelskonzeptes 2010*, S. 80.

<sup>17</sup> Vgl. *ecostra* S. 21.

<sup>18</sup> Vgl. CIMA: *Regionales Einzelhandelsentwicklungskonzept 2008*, S.42.

<sup>19</sup> Vgl. IHK 2009, S. 10.

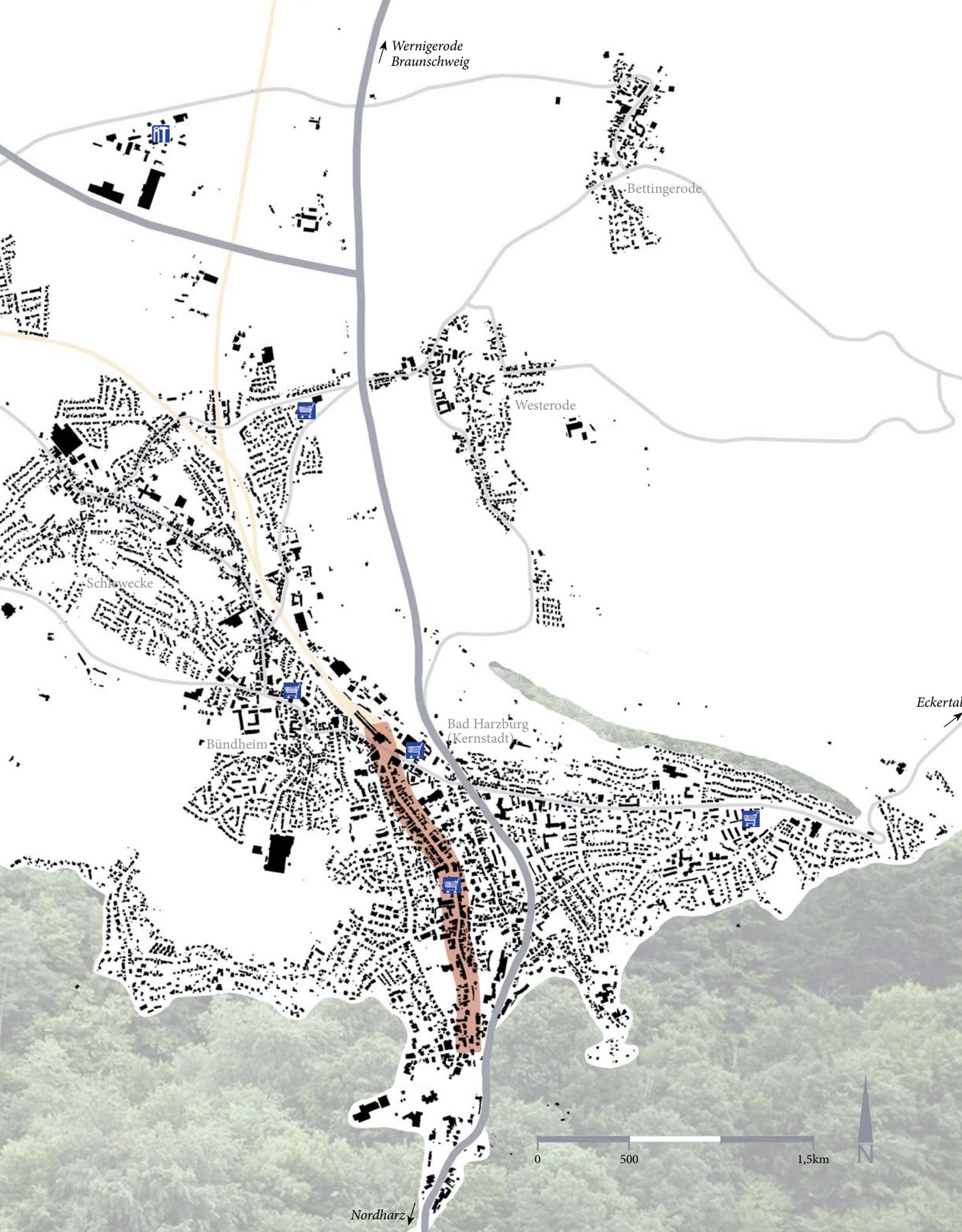
<sup>20</sup> Vgl. *ecostra* 2014, S. 106-113.



Abb. 62. Nahversorgungsstandorte im gesamten Stadtgebiet

### Legende

Bundesstraße	
Kreisstraße	
Bahngleise	
Innenstadt	
Nahversorger	
Fachmarkt	



Wernigerode  
Braunschweig

Bettingerode

Westerode

Schwecke

Bündheim

Bad Harzburg  
(Kernstadt)

Eckertal

Nordharz

0 500 1,5km



Die Geschäfte sind außer am nördlichen Rand der Innenstadt (E-Center) kleinteilig strukturiert, dabei ist ihr Marktauftritt von ansprechend bis altmodisch unterschiedlich zu beurteilen. Ein Standortvorteil ist die Ausnahme genehmigung zur Sonntagsöffnung der Geschäfte, was vor allem die Fußgängerzone belebt.<sup>21</sup>

Der Einzelhandel ist für Bad Harzburgs Innenstadt sehr wichtig, da fast alle weiteren frequenzbringenden Einrichtungen, abgesehen von der Gastronomie, außerhalb der Innenstadt angesiedelt sind: Öffentliche Nutzungen, touristische Sehenswürdigkeiten, das Jugendzentrum oder Freizeitflächen. Um die Multifunktionalität der Innenstadt zu erhöhen, könnten diese Bereiche langfristig, sofern möglich durch eine Umsiedlung oder zumindest durch bessere Anbindungen integriert werden.

Leerstände fallen in der Innenstadt kaum auf und sofern welche entstehen, werden sie zeitnah nachbesetzt, wenn auch nicht immer mit Einzelhandelsfunktionen. Wenn es einen längeren Leerstand gibt, wird versucht diesen durch Plakatwerbung zu überdecken.

Da Bad Harzburgs Ortsbild nicht auf eine mittelalterlich gewachsene Struktur zurückgeht (siehe Kapitel Ortsbild), sind trotz einer erkennbaren Verdichtung in der Innenstadt durch vorgelagerte Geschäftszonen, Lücken in der Bebauung vorhanden. Verstärkt wird das durch die langgestreckte Innenstadt (ca. 1,6km), die vor allem am nördlichen und südlichen Ende keinen geschlossenen Einzelhandelsbesatz aufweisen kann und die Fassaden aufgrund der Gebäudetypologien meist geschlossen sind. Dadurch ist sie in diesem Bereich weniger attraktiv und die gefühlten Entfernungen steigen.



Abb.63. Einzelbebauung mit vorgelagerten Geschäftsflächen

Hervorzuheben ist ebenfalls, dass sich innerhalb dieses langgestreckten Innenstadtbereichs unterschiedlich strukturierte Abschnitte erkennen lassen.

21 Vgl. *ecostra* 2014, S. 106-113.

- Bahnhof

In diesem Bereich befindet sich ein E-Center, sowie einige Fachmärkte, die eine wichtige Nahversorgerfunktion übernehmen, allerdings überwiegend mit dem Auto angefahren werden.<sup>22</sup> Für die Situation des Bahnhofs und der davor befindlichen Freiflächen besteht eindeutig Verbesserungspotential.

- Tempo 30 Zone

In dieser Zone sind die meisten Leerstände zu verzeichnen und es gibt vom Bahnhof bis zum Jungbrunnen keinen Platz, an dem die Menschen verweilen können. Aus diesem Grund ist die Längsausrichtung hier am deutlichsten spürbar. Vom Bahnhof weg bis zum Koldewaystieg ist überwiegend Büronutzung vorzufinden. Die Fassaden sind geschlossen und es gibt kaum Auslagen, da in diesem Abschnitt Dienstleistungsunternehmen und der Einzelhandel eine untergeordnete Rolle spielen. Entsprechend gering ist die Passantenfrequenz.<sup>23</sup> In unmittelbarer Nähe zum Werner-von-Siemens-Gymnasium befindet sich eine kleine gastronomische Ansammlung, die vor allem im Sommer durch Gastgärten zur Belebung dieses eher vernachlässigten Bereichs beiträgt.

Vom Koldewaystieg bis zur Friederikenstraße nimmt der Einzelhandelsbesatz stetig zu und eine Rossmannfiliale, die als Ankerstore dient, wurde kürzlich dort angesiedelt, weshalb in diesem Teil eine Erhöhung der Passantenfrequenz zu erwarten ist.<sup>24</sup> Eine weitere Verbesserung der Gesamtsituation des öffentlichen Raumes könnte die Passantenfrequenz im nördlichen Teil zusätzlich erhöhen und diesen attraktiver machen.

- Spielstraße

Die Spielstraße reicht von der Friederikenstraße bis zur Schmiedstraße und kann die höchste Passantenfrequenz und einen geschlossenen, punktuell durch Gastronomie ergänzten Einzelhandelsbesatz aufweisen. Als Ankerstore dient hier der Edeka.<sup>25</sup> Der Platz um den Jungbrunnen bildet das Zentrum der Stadt, hier ist die Multifunktionalität am ausgeprägtesten.

- Fußgängerzone

Die Fußgängerzone wird durch Plätze aufgelockert an denen es ein breites gastronomisches Angebot gibt. Dies schafft Abwechslung im öffentlichen Raum. Dadurch verringern sich die gefühlten Entfernungen, die durch die Längsausrichtung entstehen. Von der Schmiedstraße bis zur Dommestraße reicht der weitestgehend geschlossene Einzelhandel mit den Angebotsschwerpunkten auf Mode und Textil. Die Angebotsvielfalt ist aufgrund der starken Fokussierung auf eine Zielgruppe eingeschränkt.

---

22 Vgl. *ecostra* 2014, S. 107.

23 Vgl. *Ebda*, S. 108.

24 Vgl. *Ebda*, S. 108.

25 Vgl. *Ebda*, S. 108.

Tempo-30-Zone (ca. 650m)

Spielstraße (ca. 270m)

Fußgängerzone (ca. 750m)

Kurpark (ca. 300m)

Bahnhofplatz

Jungbrunnen

Port-Louis-Platz

Karl-Franke-Platz

Berliner Platz



- eher Büros
- Dienstleistung und Einzelhandel, eher unbedeutend
- geringe Passantenfrequenz
- geringe Verkehrsfrequenz

- Einzelhandelsbesatz nimmt stetig zu
- hier befinden sich einige Filialen auf engem Raum, deren Anteil am innerstädtischen Einzelhandel sehr gering ist

- geschlossener Einzelhandel ergänzt durch Gastronomie
- **höchste Passantenfrequenz**

- anfangs weitestgehend geschlossener Einzelhandel
- geringe Passantenfrequenz
- Angebotsschwerpunkt Mode / Textil
- im weiteren Bereich dünnt der Einzelhandel aus

- deutliche Ausrichtung auf ältere Menschen / Touristen (Souvenirs / Andenken)
- kleinteilig strukturiert bis auf das E-Center
- Einzelhandel wird in den letzten 5 Jahren weniger, die Lage ist aber noch stabil

Abb.64. Gliederung der Innenstadt und dessen Anlieger / Quelle: ecostra 2014, S. 107-113.

### Legende

Innenstadt		Gastronomie	
Einzelhandel		Wohnen	
medizinischer Bedarf		Leerstand	
Dienstleistung		Magnetbetrieb	

Vielfalt ist jedoch für eine gut funktionierende Fußgängerzone von großer Bedeutung.<sup>26</sup> Außerdem dünnt im weiteren Verlauf der Einzelhandel aus. Ein weiteres Manko ist, dass es keine Ankerstores gibt. Der Bachlauf, der teilweise parallel zur Fußgängerzone verläuft, verhindert einen beidseitigen Besatz. Das alles führt zu einer Abnahme der Frequenz.<sup>27</sup>

*„Durch die Präsenz oft kleinflächiger Spezialisten, darunter z.B. Feinkostgeschäfte, Naturkostläden, Seilerei, Musikhändler, Handwerkerhandel inklusive Reparaturleistungen [...] können sich Fußgängerzonen deutlich von den verbreitet durch Filialisten geprägten Standorten sowohl in den übri- gen Teilen der Innenstadt als auch auf der „Grünen Wiese“ abheben [...]“* IHK 2009, S. 12.

### 8.2.2.2 Belebung des Einzelhandels

Der Einzelhandel ist für Bad Harzburgs Innenstadt sehr wichtig. Zwar ist der Einzelhandel auf der „Grünen Wiese“ lokal kein unmittelbarer Konkurrent, doch könnte die Stadt, zur Erhöhung der Kundenfreundlichkeit einen Abgleich mit generell an solchen Standorten vorherrschenden Standards vornehmen, um eine langfristige Akzeptanz und Konkurrenzfähigkeit des innerstädtischen Einzelhandels zu gewährleisten.

Beispielsweise sind dies Einzelmaßnahmen wie:

- Zusammenlegung von kleineren Geschäften um größere Geschäftsflächen zu erhalten
- Einheitliche und aufeinander abgestimmte Öffnungszeiten
- Informations- und Servicepunkte für Einwohner wie Besucher in der Nähe des Jungbrunnens
- Barrierefreiheit, zwar ist die Stadt barrierearm, doch eine Nachbesserung ist angeraten
- Kinderbetreuung
- öffentliche Sanitätseinrichtungen
- Gratis W-Lan Hotspots
- aufeinander abgestimmte Leitsysteme

## 8.3 Gastronomie

Die Gastronomie bringt Atmosphäre ins Stadtbild und sorgt vor allem außerhalb der Ladenöffnungszeiten für die Belebung der Innenstadt und für eine Nutzungsmischung. Damit ist sie ein wichtiger Faktor zur Stärkung der Aufenthaltsqualität.<sup>28</sup>

*„Vor allem an Plätzen und Kreuzungen sollten entsprechende Verweilmöglichkeiten angeboten werden.“* CIMA: Wirtschaftsstandort Innenstadt 2004, S. 11.

<sup>26</sup> Vgl. IHK 2009, S. 88.

<sup>27</sup> Vgl. ecostra 2014, S. 108.

<sup>28</sup> Vgl. CIMA: Wirtschaftsstandort Innenstadt 2004, S. 9.

In Bad Harzburg sind über die ganze Innenstadt gastronomische Betriebe verteilt, vor allem die vorhandenen Plätze bis auf den Bahnhofplatz sind alle abgedeckt. In diesem Bereich braucht es keine neuen Ansiedlungen, aber ein sichtbareres Auftreten nach Außen wäre wünschenswert.

#### 8.4 Marktbetrieb

Ein Wochenmarkt ist ein wesentlicher Imagefaktor einer Stadt und wird als eine wirksame, attraktivitätssteigernde und belebende Maßnahme erachtet.<sup>29</sup>

*„Für viele Kunden wird der Markttag zu dem innerstädtischen Einkaufstag der Woche, so dass die Frequenz [...] und somit die Nutzungsfunktionen an diesem Wochentag eine deutliche Belebung verspüren.“ CIMA: Wirtschaftsstandort Innenstadt, S. 7.*

Bad Harzburg hat seit den 1980er Jahren einen Wochenmarkt, der auf ein großes Interesse stößt. Allerdings ist er nicht in der Innenstadt zu finden, sondern bei der Wandelhalle. Wie dieses historische Zentrum des Kurbetriebs selbst ist der Markt schlecht an die Innenstadt angebunden und wenig im Stadtbild präsent. Eine Zufahrt mit dem PKW ist wegen des Einbahnsystems nur durch die Innenstadt möglich, was wiederum zu einem hohen Verkehrsaufkommen führt. Um die Menschen vom Markt in die Innenstadt zu locken, wäre eine besser ersichtliche Verbindung und ein gutes Leitsystem von Nöten (siehe Kapitel Mobilität).



Abb. 65. Wochenmarkt in Bad Harzburg

#### 8.5 Dienstleistung und Handwerk

Neben dem Einzelhandel und der Gastronomie gehören Dienstleister, wie Banken, Versicherungsbüros, Friseure und Fahrschulen, vor allem im verkehrsberuhigten Teil zum Angebotsspektrum der Innenstadt. Handwerklich ausgerichtete Betriebe gibt es in der Innenstadt Bad Harzburgs nur vereinzelt.

<sup>29</sup> Vgl. CIMA: Wirtschaftsstandort Innenstadt 2004, S. 6.

## 8.6 Temporäre Attraktoren

Zur Atmosphäre und zeitweiligen Multifunktionalität tragen auch die renommierten Veranstaltungen bei. Sie sind jährlich wiederkehrende Frequenzbringer. Sie haben keine nachhaltigen Auswirkungen auf den alltäglichen Gebrauch der Innenstadt durch ihre Bewohner. Sie können aber den überregionalen Bekanntheitsgrad verbessern und potenzielle Besucher anlocken.

## 8.7 Belebung der Innenstadt abseits des Einzelhandels

Empfehlenswert ist, nicht nur einseitig auf den Einzelhandel zur Belebung der Innenstadt zu setzen. Wie oben beschrieben, ist er wichtig, unterliegt aber einem negativen Trend. Ein sich allgemein verändertes Konsumverhalten wie Onlineshopping spielt dabei eine wichtige Rolle. Dies hat branchenübergreifend zu nicht zu vernachlässigenden Umsatzeinbrüchen des ortsgebundenen und niedergelassenen Handels geführt. Es zeichnet sich ein Trend hin zu einer „Ökonomie des Teilens“ ab.<sup>30</sup> Um die Multifunktionalität des Stadtraums zu steigern und so wieder attraktiver für alle Nutzergruppen zu werden, braucht es Anreize abseits des Konsums.

---

30 *Gemeinschaftlicher Konsum von Gütern*





## 9. Inneneentwicklung

9.1 *Vernachlässigung der Innenstadt im ländlichen Raum*

9.2 *Attraktivierung der Innenstadt*

9.3 *Großraum Braunschweig*

9.4 *Bad Harzburg*

9.4.1 *Eigen- und Fremdwahrnehmung*

9.4.2 *Leerstand*

9.4.2.1 *Verein*

9.4.2.2 *Zwischennutzung*

9.4.3 *Wohnen*

9.4.4 *öffentliche Funktionen und Kultur*

9.5 *Fazit*

# 9. Innenentwicklung

## 9.1 Vernachlässigung der Innenstadt im ländlichen Raum

Die Zersiedlung vor allem im ländlichen Raum wird durch den demografischen Wandel, die auf Wachstum ausgelegte Planung, das damit verbundene Mobilitätsverhalten, das im ländlichen Raum vom motorisierten Individualverkehr geprägt ist und von der Wirtschaft forciert. Dadurch wird in den ländlichen Gebieten eine negative Entwicklungsspirale in Gang gesetzt.

Cedric Price beschreibt in „The City as an Egg“ 1991 anschaulich, wie sich die Entwicklung der Stadt im Laufe der Jahrhunderte verändert hat. Angefangen hat es mit dem zentrierten Wachstum innerhalb der Stadtmauern. Dieses ist im Laufe der Zeit immer weiter ins Umland ausgeföhrt und hat das ehemalige Zentrum verwässert.

Die auf Flächenwachstum ausgerichtete Planung der Vergangenheit, basiert grundlegend auf der Mittelverteilung des interkommunalen Finanzausgleichs. Dieser erzeugt eine Konkurrenzsituation der Gemeinden untereinander um Bevölkerungszahlen und Betriebsansiedelungen. Um in diesem Wettbewerb bestehen zu können, ist es nach wie vor eine gängige Praxis umfassend günstiges und attraktives Bauland auszuweisen und Neubauten auf der „grünen Wiese“ gezielt zu fördern.

Eine Folge ist die funktionale Trennung von Gemeinden in Wohn-, Arbeits- und Freizeitorte. Dadurch steigt der Bedarf an individueller Mobilität und Infrastruktur, der seinerseits wiederum einen hohen Flächenbedarf hat. Letztendlich steigen langfristig auch so die Erhaltungskosten für die kommunale Infrastruktur. Weitere potentielle Auswirkungen sind innerstädtische Leerstände, eine erhöhte Verkehrsbelastung und ein Rückgang der innerstädtischen Versorgungsqualitäten.<sup>1</sup> Eine weiterer Folge ist der relative Bedeutungsverlust der Innenstadt, da die räumliche, funktionale und infrastrukturelle Bindung der Menschen immer weiter abnimmt. So kommt es auf Basis von wirtschaftlichen, demographischen, sozialen und politischen Entwicklungen zu einer zunehmenden Vernachlässigung der Innenstadt.

*„Die Siedlungsschwerpunkte verlagern sich zunehmend an den Stadtrand. Der Trend zum Wohnen im Einfamilienhaus im Grünen mit starker Orientierung auf den motorisierten Individualverkehr treibt die EinwohnerInnen zum Wohnen an den Stadtrand bzw. ins Umland. Als Reaktion darauf bildeten sich in der Vergangenheit unter dem Deckmantel der Gewerbe-*

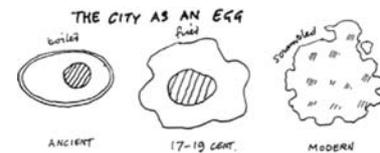


Abb.66. Die Stadt als Ei

<sup>1</sup> Vgl. Österreichischer Städtebund 2014, S. 7-11.

betriebe großflächige Handelseinrichtungen wie Einkaufszentren (EKZ) am Stadtrand in unmittelbarer Nähe zu (über-)regional bedeutenden Verkehrsachsen. Die ehemalige Funktion der Innenstadt als Zentrum übernehmen immer mehr die EKZ meist an den Rändern der Stadt. Dabei wurde die Kostenwahrheit – Errichtungs- und Erhaltungskosten von Infrastrukturen an der Peripherie – im Sinne des Wachstums begraben. Diese Kosten sind wiederum von der Allgemeinheit bzw. den SteuerzahlerInnen zu tragen. Ein wesentlicher Grund dafür ist auch, dass das politisch planerische Handeln auf Wachstum konditioniert ist. Verliert eine Lage in der Stadt an Attraktivität, so kontert die Planung meist mit Wachstumslösungen und Investitionen in neuen Bereichen mit steigender Nachfrage. Die Folge sind Infrastrukturausbau, Baulandausweisungen und Wirtschaftsförderung in peripheren Lagen. Die Innenstädte verlieren dabei immer mehr an Bedeutung, was auch daran zu erkennen ist, dass Baulandwidmungen und insbesondere Kerngebietswidmungen ausufernd fernab vom eigentlichen Stadtzentrum festgelegt werden.“ Österreichischer Städtebund 2014, S. 11.

## 9.2 Attraktivierung der Innenstadt

„Eine attraktive Innenstadt ist für jede Kommune ein wichtiger Standortfaktor, der großen Einfluss hat auf die Wahl von Wohnort, Arbeitsplatz und gewerblicher Ansiedlung.“ IHK 2009, S.1.

Die negativen Folgen der Zersiedlung beginnen sich immer mehr abzuzeichnen. Der demografische Wandel und die Migrationsbewegungen aus dem ländlichen Raum in die Ballungsräume führen zu einer zunehmenden Entvölkerung. In Zusammenhang mit dem Flächenwachstum der Kommunen in den letzten Jahrzehnten nimmt die Bevölkerungsdichte weiter ab.

Um den ländlichen Raum langfristig attraktiv zu halten benötigt es innerhalb der Kommune lokale, identitätsstiftende und identifikationsstarke Bezugsorte. Sofern diese Funktion zukünftig nicht von Fachmarktzentren oder Shoppingmalls übernommen werden soll, ist der Fokus wieder auf die lange vernachlässigten Innenstädte zu richten. Es erscheint sinnvoll eine zukünftige kommunale Entwicklung nach Innen zu richten und über eine effizientere Nutzung des verfügbaren Raums nachzudenken. Eine Konzentration der Einwohner, Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen in Innenstadtnähe führt zu einer Belebung und Attraktivierung des Ortskerns und einer Reduzierung der Kosten für die technische Infrastruktur.<sup>2</sup> In diesem Zusammenhang erhöht eine barrierefreie Planung der Ortskerne die Attraktivität für alle Bewohnergruppen. Im Hinblick auf die lokale Identität sollten die spezifischen Qualitäten und besonderen Merkmale einer Stadt bei der Entwicklung gezielt berücksichtigt werden, um eine nachhaltige Bindung der Bevölkerung zu fördern.

---

<sup>2</sup> Vgl. ZGB 2014, S. 29-30.

„Daher sollen auf regionaler Ebene Push- und Pullinstrumente entwickelt werden, die einerseits Kommunen anregen (pull), Innenentwicklung voranzutreiben und möglichst auf Siedlungserweiterung zu verzichten, und andererseits klare Vorgaben zur Siedlungsentwicklung machen (push). Dies kann zum einen auf der Grundlage der formalen Raumordnung geschehen. [...] Träger der Regionalplanung werden aufgefordert, zusammen mit den Gemeinden Potenziale und Maßnahmen für eine flächensparende und nachhaltige Siedlungsentwicklung als Grundlage für Konzepte zu ermitteln. Zum anderen sollen innovative Finanzierungs- und Ausgleichmodelle erarbeitet werden. Das gilt sowohl für Wohnbebauung als auch für gewerbliche Nutzungen (Einzelhandel).“ ZGB 2014, S. 29-30.

### 9.3 Großraum Braunschweig

Der Großraum Braunschweig ist sich der schwierigen Lage der Innenstädte bewusst und versucht die Innenentwicklung als Grundsatz im Landesraumprogramm aufzunehmen und finanzielle Anreizsysteme zu entwickeln. Das Ziel ist es den ländlichen Raum als attraktiven Wohn- und Erholungsraum zu etablieren.<sup>3</sup> Das Anlegen eines Baulücken- und Katasterplans wird vom Großraum beworben, damit sollen nichtentwickelte Grundstücke, Nachverdichtungsmöglichkeiten im Bestand und Leerstände für Umnutzungen aufgezeigt werden.<sup>4</sup>

### 9.4 Bad Harzburg

Bad Harzburgs Herzog-Wilhelm-Straße mit seiner Nord-Südausrichtung bildet die Innenstadt. Der Jungbrunnen markiert das gelebte Zentrum. Gleichzeitig ist sie, bedingt durch die Längsausrichtung wenig kompakt. Aufgrund des Bevölkerungswachstums Anfang des 20. Jhr in Zusammenhang mit den topographischen Gegebenheiten wuchs die Stadt in Ost-West-Richtung. Das erschwerte im weiteren Verlauf die Anbindung der Wohngebiete an das Zentrum und verursachte lange Wege. Gleichermaßen sind die Ortsteile, die 1972 eingemeindet wurden, nur ungenügend an das Zentrum angebunden.

Großflächige, anderweitig genutzte Gebiete in Innenstadtnähe erschweren eine kompakte Siedlungsstruktur und die Erreichbarkeit der Innenstadt. Hier ist vor allem der Golfplatz im Westen der Kernstadt zu erwähnen. Eine Umwidmung dieser Fläche böte die Möglichkeit die Kernstadt nachzuverdichten – ein herausragendes innerstädtisches Flächenpotential. Auf die gleiche Weise wurde beispielsweise auch vor dem 1. Weltkrieg mit der Rennbahn verfahren. Immer zu beachten ist bei derartigen Vorhaben natürlich die demographische Entwicklung und der tatsächliche, regional abgestimmte Bedarf (siehe Kapitel Demographie).

Trotzdem sieht sich Bad Harzburg zu Recht als Wohnstadt und als „Stadt der kurzen Wege“, da eine gute Nahversorgung fast aller Ortsteile

<sup>3</sup> Vgl. ZGB: Masterplan für den demographischen Wandel 2014, S. 29-34.

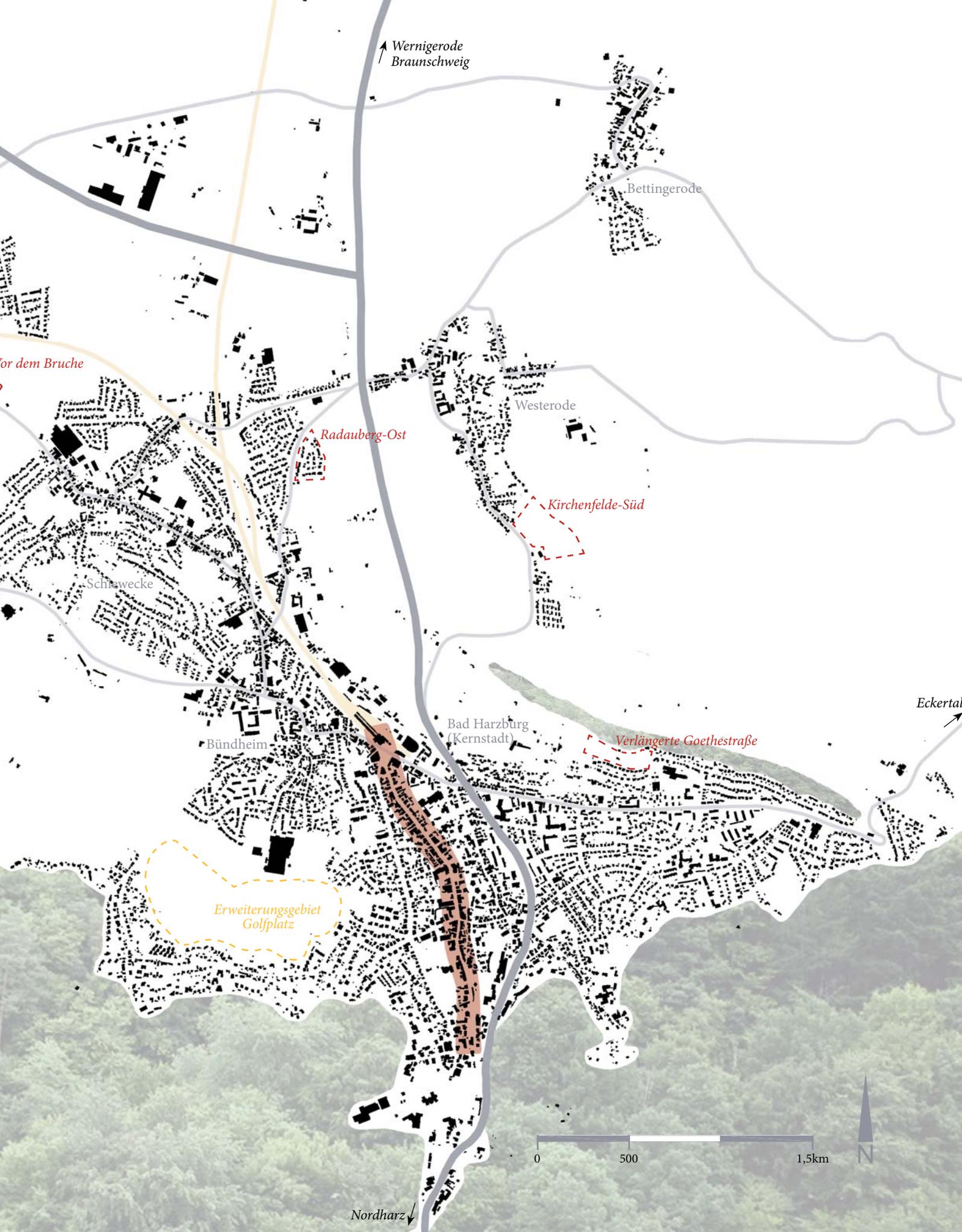
<sup>4</sup> Vgl. Ebda, S. 30.



Abb. 67. Ausgewiesene Bauplätze und vorgeschlagenes Erweiterungsgebiet

#### Legende

- Bundesstraße ———
- Kreisstraße ———
- Bahngleise ———
- Innenstadt ———
- Neubaugebiete - - - - -
- Erweiterungsgebiet - - - - -



↑ Wernigerode  
Braunschweig

Bettingerode

vor dem Bruche

Radauberg-Ost

Westerode

Kirchenfelde-Süd

Schwewecke

Bündheim

Bad Harzburg  
(Kernstadt)

Verlängerte Goethestraße

Eckertal

Erweiterungsgebiet  
Golfplatz

Nordharz

0 500 1,5km



gegeben ist. Wie bereits erwähnt, konnten zentrenrelevante Ansiedlungen auf der „Grünen Wiese“ durch eine vorausschauende Planung vermieden werden (siehe Kapitel Handel). Allerdings wurden zuletzt vielfach Neubaugebiete ausgewiesen, die mit den abnehmenden Bevölkerungszahlen kollidieren. Auch der Verfall der Immobilienpreise deutet auf Peripherisierungsprozesse hin. Von weiteren Baulandausweisungen in den weniger angebundenen Ortsteilen sollte unbedingt Abstand genommen werden, gegebenenfalls über Rückwidmungen nachgedacht werden, um einer fokussierten Innenentwicklung durch maßvolle zentrumsnahe Nachverdichtung Vorschub zu leisten und so das Zentrum nachhaltig zu stärken.

Wie schon im Kapitel Wirtschaft und Handel angesprochen, kann auch abseits des Konsums eine Belebung der Innenstadt stattfinden, obgleich die Innenstadt im Moment durch Handel, Gastronomie und Dienstleistung geprägt ist.

#### **9.4.1 Eigen- und Fremdwahrnehmung**

*„Die Wahrnehmung einer Stadt, sowohl durch ihre BewohnerInnen selbst als auch durch die Außenwelt beeinflusst die Entwicklungsprozesse von Innenstädten grundlegend.“ Österreichischer Städtebund 2014, S. 67.*

Ein oft vernachlässigter Punkt, wenn es um Stadtentwicklung geht, ist die Eigen- und Fremdwahrnehmung. Denn die Bewohner oder sonstige Gruppen mit persönlicher Kenntnis und Erfahrungen mit den betreffenden Städten, sind diejenigen, die die Außenwahrnehmung einer Stadt grundlegend prägen.<sup>5</sup>

In Bad Harzburg ist die Sichtweise auf die Stadt eher negativ, vor allem was die Rezeption der Infrastruktur betrifft. Die Bevölkerung thematisiert vor allem Schließungen und Schrumpfung. Ein positiver Punkt ist in jedem Fall die Lage am Harzrand und die umgebende Natur (siehe Kapitel Identität).

#### **9.4.2 Leerstand**

Leerstände lassen eine Stadt unattraktiv und unbelebt erscheinen. In Bad Harzburg finden sich zwar nicht auffallend viele Leerstände, doch vor allem in der Tempo 30 Zone, wo es auch nicht viel Einzelhandel gibt, könnte man den wenigen Leerstunden dazu nutzen, Funktionen, die vorher nicht im Stadtbild präsent waren, aber zur ihrer Multifunktionalität beitragen könnten, in die Innenstadt zu integrieren. Für derartige Vorhaben ist es wichtig die Immobilienbesitzer von dem zu erwartenden Mehrwert, beispielsweise durch Umfeldaufwertungen, zu überzeugen. Oftmals herrschen hier Vorbehalte gegenüber diese Art der „Alternativ-Nutzung“.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> Vgl. Österreichischer Städtebund 2014, S. 67.

<sup>6</sup> Vgl. Ebda, S. 32.

#### 9.4.2.1 Verein

Vereine haben in der heutigen Zeit keinen so herausragenden Stellenwert mehr wie früher, nach wie vor tragen sie in hohem Maß zur Integration bei und gestalten das örtliche Leben mit.<sup>7</sup> Mit einem Vereinsstandort in der Innenstadt wären sie öffentlichkeitswirksam sichtbar und könnten das innerstädtische Leben um eine weitere Komponente bereichern.

#### 9.4.2.2 Zwischennutzung

Es gibt viele Arten der Zwischennutzung. Durch verschiedene Zwischennutzungen wird die Multifunktionalität gesteigert und die Menschen werden möglicherweise genau durch die neuen Angebote in die Innenstadt gelockt.

*„Um die EigentümerInnen von der Zweckmäßigkeit der Öffnung ihrer Immobilie auch für alternative Leerstandsnutzungen wie insbesondere auch sogenannte Zwischennutzungen zu überzeugen, gilt es darauf hinzuweisen, dass dadurch mögliche Gentrifizierungsprozesse auszulösen sind, die zur Wiederbelebung von Straßenzügen oder Quartieren beitragen können und dadurch langfristig auch wieder „etablierte“ Nutzungen möglich werden, der Immobilienwert gehoben wird und gegebenenfalls dann wieder erhöhte Mieteinnahmen zu generieren sind. Im Rahmen einer Win-Win-Situation ist der Mehrwert für die Stadt ein Imagegewinn wie auch ein wesentlicher Beitrag zur angestrebten Innenstadtbelebung.“ Österreichischer Städtebund 2014, S. 33.*

Bad Harzburgs Zielgruppe sind Senioren und Familien. Eine Möglichkeit eine positive Wechselwirkung zwischen den beiden Gruppen zu erzeugen sind ihre jeweiligen Stärken zu kombinieren. Ältere haben unter anderem Zeit und Erfahrung/ Wissen zu bieten, Jüngere soziale Kontakte und Mobilität. Leerstände könnten von Älteren dazu genutzt werden z.B. Handwerkliche Fertigkeiten oder Kinderbetreuung anzubieten, so könnten Eltern in Ruhe – ohne Kinder - einkaufen. Das oben genannte Beispiel wäre für Bad Harzburg eine Möglichkeit von vielen.

#### 9.4.3 Wohnen

Wohnnutzung kann außerhalb der Geschäftszeiten ein entscheidender Faktor für eine belebte Innenstadt sein. Bei Wohngebäuden betreffen die Leerstände meist die Ein- und Zweifamilienhäuser. Dies begründet sich durch den demografischen Wandel und der sich verschiebenden Haushaltszusammensetzungen hin zu Ein- oder Zweipersonenhaushalten. So liegen in größeren Wohneinheiten vermehrt ungenutzte Flächen brach. Dies sind nicht zuletzt versteckte Flächenpotentiale.

Um diesem Problem zu begegnen, bzw. um dieses latente Flächenpotential nutzbar machen zu können, ließe sich prüfen, ob größere Wohneinheiten verkleinerbar sind und/oder für neue Wohnkonzepte (z.B.

---

<sup>7</sup> Vgl. Troßbach/ Zimmermann 2006, S. 264.

Mehrgenerationenhäuser, Alten-Wohngemeinschaften, Inklusion durch Barrierefreiheit) geeignet sein können.<sup>8</sup> Eine Kombination zwischen Wohnen und anderen Nutzungen könnte die Funktionstrennung aufheben und zur Belebung beitragen.

In Bad Harzburgs Innenstadt gibt es vor allem an den Rändern der Innenstadt viele Ein- und Zweifamilienhäuser. Gegenwärtig wohnen die älteren Menschen eher in der Kernstadt in konventionellen Wohnformen und die Familien in den entfernteren Ortsteilen, was eine geringe Durchmischung nach sich zieht. Dabei sorgt gerade eine möglichst breitgefächerte Durchmischung aller Gesellschaftsgruppen für Leben in der Innenstadt.

### 9.4.4 Öffentliche Funktionen und Kultur

Öffentliche und kulturelle Einrichtungen sind weitere Frequenzbringer der Innenstadt. Bad Harzburg als Mittelzentrum hat viele öffentliche Einrichtungen noch in der Stadt. Auch Bündelungen, wie das Ärztezentrum, sind gelungen. Allerdings liegen diese Funktionen fast ausschließlich außerhalb der Herzog-Wilhelm-Straße. Auch wenn sie „nur“ in zweiter Reihe liegen, ist durch die Erreichbarkeit mit dem Auto kaum eine Interaktion der Besucher mit der Innenstadt gegeben. Wie schon bei der Mobilität angesprochen, wäre es sinnvoll diese Funktionen besser anzubinden, oder langfristig direkt in die Innenstadt umzusiedeln. Dies kann durch die Stärkung der Fußläufigkeit und Attraktivierung der Querverbindungen erreicht werden.

Eine Möglichkeit die Innenstadt durch Kultur zu beleben ist das Ansiedeln von Kulturschaffenden, die neue Potenziale in die Stadt bringen. Vor allem die niedrigen Immobilienpreise gepaart mit dem guten Standort sind in Bad Harzburg von Vorteil.

*„Ein offenes kulturelles Klima und ein für die meist höher gebildete „Creative Class“ attraktives Umfeld können wichtige Impulse geben, um dem demografischen Wandel in den zunehmend 'überalternden' Klein- und Mittelstädten entgegenzuwirken.“ Österreichischer Städtebund 2014, S.72*

<sup>8</sup> Vgl. ZGB: Masterplan für den demographischen Wandel 2014, S. 30.

### Legende

Innenstadt	— — — —	öffentl. Gebäude	■
med. Einrichtung	■	Kultur	■
Verein	■	Kirche	■
Tourismus	■	Ausbildung	■

Abb.68. Wichtige Funktionen und Gebäude in der Kernstadt



## 9.5 Fazit

Es gibt vielfältige Möglichkeiten einen Stadtkern wieder zu beleben. Doch wenn Innenentwicklung funktionieren soll, ist es zum einen wichtig, dass die Stadtplanung und Raumplanung es als einen wichtigen und richtigen Schritt erkennt und die Immobilienbesitzer mit ins Boot geholt werden. Zum anderen sollte auf Kooperation statt Konkurrenz mit den umliegenden Gemeinden gesetzt werden. Das beinhaltet Absprachen der geplanten und gesetzten Maßnahmen um Konkurrenzsituationen zu vermeiden. Sehr wichtig ist, dass vor allen anderen Gruppen, die Bürger von den Maßnahmen profitieren und die Hauptzielgruppe bilden. So kann die Requalifizierung der Innenstadt zu einer verbesserten Identifikation der Einwohner mit der Stadt führen.





# 10. Öffentlicher Raum

*10.1 Allgemein*

*10.2 Entwicklung*

*10.3 Zugänglichkeit*

*10.3.1 Sicherheit*

*10.3.2 Demografischer Wandel*

*10.4 Multifunktionalität und Nutzungskonkurrenz*

*10.4.1 Bad Harzburg*

*10.4.1.1 Funktionen für Kinder und Jugendliche*

*10.4.1.2 Temporäre Veranstaltungen und Feste*

*10.5 Harte und weiche Standortfaktoren*

*10.5.1 Gestaltung der Oberflächen und Finanzierung*

*10.6 Unterschiedliche Orte im öffentlichen Raum*

*10.6.1 Grünraum*

*10.6.2 Begegnungszonen*

*10.6.3 Temporäre Nutzungen*

*10.6.4 Neue Medien*

*10.7 Kommunikation und Partizipation*

*10.8 Fazit*

# 10. Öffentlicher Raum

## 10.1 Allgemein

Der öffentliche Raum ist ein sehr weitgefasstes Thema und kann in diesem Kapitel nicht von allen Seiten beleuchtet werden, deshalb wird es auf Gebiete reduziert, die für Bad Harzburg wichtig erscheinen.

*„In den öffentlichen Räumen stellt sich die Stadtgesellschaft selbst aus und macht deutliche Aussagen über ihre Verfasstheit.“ Selle: Stadträume im Wandel 2010, S. 22.*

Der öffentliche Raum prägt die Atmosphäre und Aufenthaltsqualität entscheidend und ist ein wichtiger Faktor für eine belebte Innenstadt. Ob jemand sich in ihm wohlfühlt, hängt sehr stark von den vorhandenen Raumqualitäten ab.<sup>1</sup> Er wird von jedem anders gesehen und wahrgenommen, deshalb ist damit viel Verantwortung aller verbunden. Das ist unter anderem ein Grund warum es keine allgemeingültige Definition des Begriffes gibt. Es wird kurz erklärt, was gemeint ist, wenn von „öffentlichem Raum“ die Rede ist. Denn damit ist hier nicht nur der gestaltete Platz gemeint, sondern alle für die Öffentlichkeit zugänglichen Straßen, Gassen, Parks, etc. Dabei werden in diesem Zusammenhang die Besitzverhältnisse nicht näher beleuchtet, sondern nur der Eindruck, der beim Betreten entsteht (öffentlich, privat, halböffentlich). Der Begriff des „öffentlich nutzbaren Raumes“ erscheint in diesem Zusammenhang sinnvoll.<sup>2</sup> Wichtig ist den öffentlichen Raum als Qualität an sich zu begreifen.

*„Die Qualität der Stadt als Kultur befindet sich naturgemäß im öffentlichen Raum.“ Hue 1999.*

## 10.2 Entwicklung

Die Inanspruchnahme und Entwicklung des öffentlichen Raumes war stets dem Wandel unterworfen, der von der Gesellschaft und den gängigen Vorstellungen geprägt war. Er ist und bleibt ein Ort, wo gesellschaftliche Konflikte spürbar und sichtbar werden.<sup>3</sup> Dadurch wird die Wahrnehmung des Stadtraumes durch ihre Bewohner und Besucher beeinflusst.<sup>4</sup>

Früher haben Nutzungen, wie Handel, Verkehr, Transport und Handwerk aus Platzmangel hauptsächlich im öffentlichen Raum stattgefunden. Diese Tätigkeiten haben sich im Laufe der Zeit in die Innenräume verlagert und den öffentlichen Raum als Transportraum zurückgelassen. Nach

<sup>1</sup> Vgl. Breuer 2003, S. 7.

<sup>2</sup> Vgl. Selle, Klaus: Stadträume im Wandel 2010, S. 21.

<sup>3</sup> Vgl. Kaltenbrunner 2003, S. 28.

<sup>4</sup> Vgl. Ahuis 2003, S. 3.

dem Zweiten Weltkrieg spielte die Motorisierung eine wichtige Rolle und hat viele Städte, wie auch Bad Harzburg geprägt. Etwas später setzte man wegen der steigenden Verkehrsbelastung erste verkehrsberuhigte Konzepte wie Fußgängerzonen und Spielstraßen um. Die Nutzung des öffentlichen Raumes hat sich von funktional auf optional gewandelt. Deshalb ist die Qualität eines Ortes ein wichtiger Aspekt, da sonst kein Interesse besteht ihn aufzusuchen.<sup>5</sup>

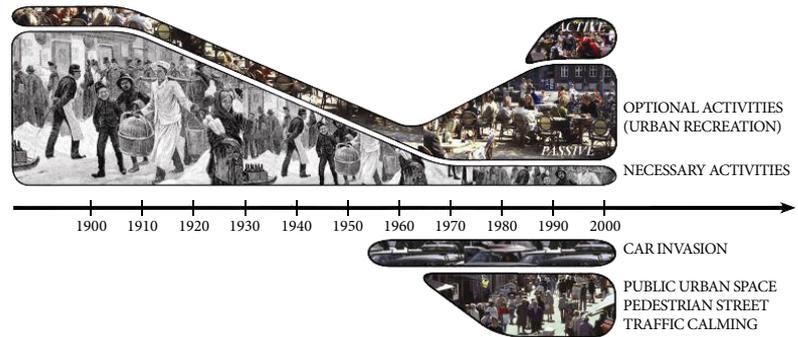


Abb. 69. Entwicklung und Veränderung des öffentlichen Raums

Neben Wohnen und Mobilität ist heute die Bedeutung der Freizeit ein wichtiger ökonomischer wie sozialer Aspekt. Denn „mit dem Freizeitverhalten verändern sich auch Raumnutzungen, Anforderungen an die öffentlichen Räume und Nutzungskonkurrenzen in diesen Räumen.“<sup>6</sup> Der in der Theorie vielbeschworene Entleerung des öffentlichen Raumes sieht sich die Praxis mit einer Überbeanspruchung konfrontiert. Denn „insgesamt lassen die gesellschaftlichen Trends erwarten, dass die öffentlichen Räume künftig noch mehr an Bedeutung gewinnen werden.“<sup>7</sup> Deshalb darf der öffentliche Raum von der Stadtentwicklung nicht vernachlässigt werden und bedarf der gleichen Aufmerksamkeit wie andere Bereiche.<sup>8</sup>

### 10.3 Zugänglichkeit

Das gesellschaftliche Leben einer Stadt findet im öffentlichen Raum statt. Man begegnet sozialen Problemen, gesellschaftlichen Konflikten aber auch gesellschaftlicher Integration, wie Austausch, sozialen Begegnungen, Selbstdarstellung und Inszenierung aller Generationen.<sup>9</sup> Deshalb ist die Zugänglichkeit ein viel diskutiertes Thema, dass sich nur schwer fassen lässt. Privatisierung, ordnungspolitische Regulierungen, ein gesteigertes Sicherheitsbedürfnis und der demographische Wandel erzeugen auch im öffentliche Raum eine zum Teil gewollte soziale Ausgrenzung.<sup>10</sup>

Eine möglichst breitgefächerte Durchmischung aller Gesellschaftsgruppen ist für die Lebendigkeit einer Innenstadt von wesentlicher Bedeutung. Ein uneingeschränkter Zugang des öffentlichen Raumes für alle

5 Vgl. Selle, Klaus: Stadträume im Wandel 2010, S. 29-69.  
 6 Breuer 2003, S. 9.  
 7 Ebda 2003, S. 10.  
 8 Vgl. Österreichischer Städtebund 2014, S. 44.  
 9 Vgl. Kaltenbrunner 2003, S. 28-30.  
 10 Vgl. Breuer 2003, S. 11.

sozialen Gruppen ist eine vielzitierte Voraussetzung, doch bei näherer Betrachtung ist festzustellen, dass diese Vorstellung eher einem Ideal gleicht aber in der Realität so nicht existiert und nie existiert hat. Das sollte aber niemanden davon abhalten, eine uneingeschränkte Zugänglichkeit als Zielvorstellung zu formulieren.<sup>11</sup> Aber auch die Abwesenheit von Menschen im öffentlichen Raum kann auch auf eine generelle Abwanderung und Desinteresse der Bevölkerung hindeuten.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist in diesem Zusammenhang die Erreichbarkeit der Innenstadt. Dies sollte alle Teilnehmer miteinbeziehen (siehe Kapitel Mobilität).

### 10.3.1 Sicherheit

*„Die Sicherheit öffentlicher Räume ist eine Grundvoraussetzung für deren Qualität und Nutzbarkeit.“ Veil 2003, S. 103.*

Sicherheit und das Bedürfnis danach ist ein zentrales Thema, wenn es um die Zugänglichkeit geht.<sup>12</sup> Es kann eine Zunahme der subjektiven Unsicherheit festgestellt werden, verursacht durch im öffentlichen Raum präsente Randgruppen, Vandalismus, schlechte Beleuchtung und mangelnde Sauberkeit. In diesem Zusammenhang kommt es oft vor, dass unliebsame Phänomene verdrängt werden. Mit regulatorischen Maßnahmen wird versucht das Sicherheitsbedürfnis zu befriedigen. Doch durch eine Überregulierung wird das spontane Element aus dem öffentlichen Raum vertrieben worunter die Atmosphäre leidet.

In diesem Zusammenhang sollte der Verkehr nicht unbehandelt bleiben, denn gerade in Bad Harzburg wird der öffentliche Raum durch dessen Überpräsenz unsicher. Die langgestreckte Innenstadt mit dem vorherrschenden Autoverkehr fragmentiert den öffentlichen Raum und erschwert die Zugänglichkeit vor allem für Kinder und Ältere, deshalb ist es wichtig auch auf andere Mobilitätsformen und eine andere Gestaltung des öffentlichen Raumes zurückzugreifen (siehe Kapitel Mobilität).

### 10.3.2 Demografischer Wandel

*„Es ist immer ein guter Indikator für eine lebenswerte Stadt, wenn viele Kinder in der Stadt zu sehen sind.“ Jan Gehl*

Der demografische Wandel stellt auch den öffentlichen Raum vor große Herausforderungen. Denn vor allem Ältere sind wenig mobil, weshalb die direkte Umgebung für diese Gruppe an Bedeutung gewinnt. Aber auch für Kinder und Jugendliche nimmt der öffentliche Raum als Entdeckungs- und Erlebnisraum einen hohen Stellenwert ein. Und wenn Bad Harzburg

---

<sup>11</sup> Vgl. Selle: *Stadträume im Wandel 2010*, S. 66.

<sup>12</sup> Vgl. *Ebda*, S. 24.

für Familien attraktiv bleiben möchte, ist es wichtig nicht nur für eine spezielle Gruppe zu planen, sondern nach dem Slogan „Design for all“ zu handeln und alle Benutzer wieder in die Stadtplanung miteinzubeziehen. Denn eine kinder- und familienfreundliche sowie eine altengerechte Stadtplanung kann Vorteile für alle bieten.<sup>13</sup> Hier wird nochmals auf die bedingt barrierearme Ausführung der Innenstadt und der schlechten Anbindung des Ostens und Westens hingewiesen. Vor allem für Kinder und Senioren ist der Verkehr zu einem Problem geworden (siehe Kapitel Mobilität). Spielelemente für Kinder und geeignete Orte für den dezidierten Aufenthalt von Jugendlichen gibt es in der Innenstadt selbst wenige.

#### 10.4 Multifunktionalität und Nutzungskonkurrenz

*„Der Spagat der Stadtplanung besteht darin, dass divergierende Vorstellungen unterschiedlicher Nutzer gleichzeitig an einem Ort zufriedengestellt werden müssen.“ Netzwerk Innenstadt NRW 2010, S. 14*

Der öffentliche Raum bietet unendlich viele Möglichkeiten der Nutzung und wird heute wieder vermehrt als Lebensraum begriffen. Wie schon zuvor angesprochen, ist Multifunktionalität ein wichtiger Faktor für eine belebte Innenstadt, die Aufenthaltsqualität und die Atmosphäre. Dazu tragen die vielen unterschiedlichsten Nutzungsformen wie Handel, Gastronomie, temporäre Veranstaltungen, Mobilität, Sehenswürdigkeiten, Kunst, Kultur, Sport und Spielplätze bei. Der öffentliche Raum wird zum „Erlebnisraum“.<sup>14</sup> Auch kommen vor allem im sportlichen Bereich immer wieder „neue Nutzungen“ wie Trendsportarten hinzu.

Die vielen unterschiedlichen Nutzungen und Anforderungen haben aber nicht nur positive Effekte sondern sie führen auch zu Vermüllung, Verschleiß, Vandalismus, Überbeanspruchung und Nutzungskonkurrenz.<sup>15</sup> Die große Herausforderung ist es den Interessen der unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht zu werden und Spezialräume mit einseitiger oder dominierender Nutzung zu vermeiden. Die Balance zwischen den verschiedenen Nutzungen ist wichtig um den öffentlichen Raum zu beleben und die Multifunktionalität zu erhalten. Deshalb ist ein verträgliches Nebeneinander verschiedener Nutzungsarten wichtig, was unter anderem durch Partizipation und Planung erleichtert werden kann.

##### 10.4.1 Bad Harzburg

In Bad Harzburg verringert die langgestreckte Innenstadt die Zusammenhänge und der hohe Anteil des MIV fragmentiert den öffentlichen Raum. Dieser Eindruck wird durch das uneinheitliche Erscheinungsbild der Oberflächen und optische Grenzen, wie Zäune und Mauern, verstärkt. Die Einzelbebauung erschwert die Wahrnehmung was öffentlich, halböf-

---

<sup>13</sup> Vgl. Selle: *Stadträume im Wandel 2010*, S. 26-41.

<sup>14</sup> Vgl. IHK 2009, S. 88.

<sup>15</sup> Vgl. Selle, Klaus: *Stadträume im Wandel 2010*, S. 57.

fentlich und privat ist zusätzlich. Dadurch frantz er an den Rändern immer wieder aus. Dadurch wird seine Multifunktionalität gemindert. Auch liegen viele Nutzungen außerhalb des Innenstadtbereiches. Eine bessere Anbindung und Erreichbarkeit der Fußgänger ist wichtig vor allem für Kinder und Ältere. Bad Harzburg hat sich bemüht die Innenstadt barrierearm zu gestalten. Es gibt viele nichtkommerzielle Sitzgelegenheiten. (siehe Kapitel Mobilität)

#### 10.4.1.1 Funktionen für Kinder und Jugendliche

Für Kinder und Jugendliche ist das Angebot in der Innenstadt sehr begrenzt. Sport- und Spielplätze liegen außerhalb des Innenstadtbereiches. Auch der Stadtpark sowie der Kurpark werden in diesem Zusammenhang kaum frequentiert, was auf fehlende Angebote und unattraktive Räume schließen lässt.

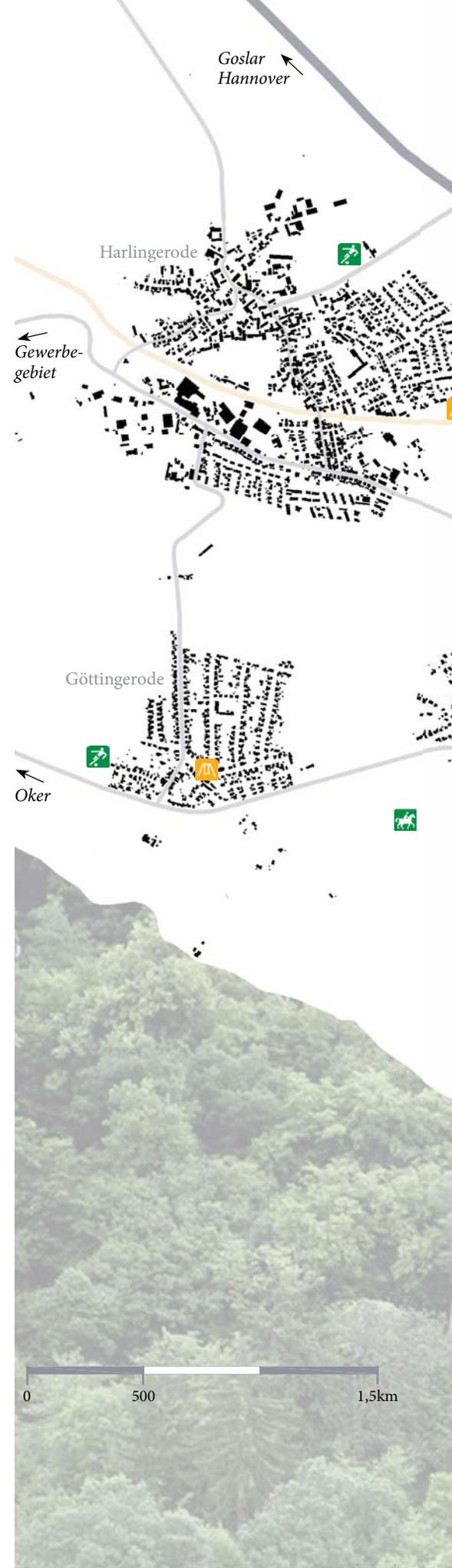


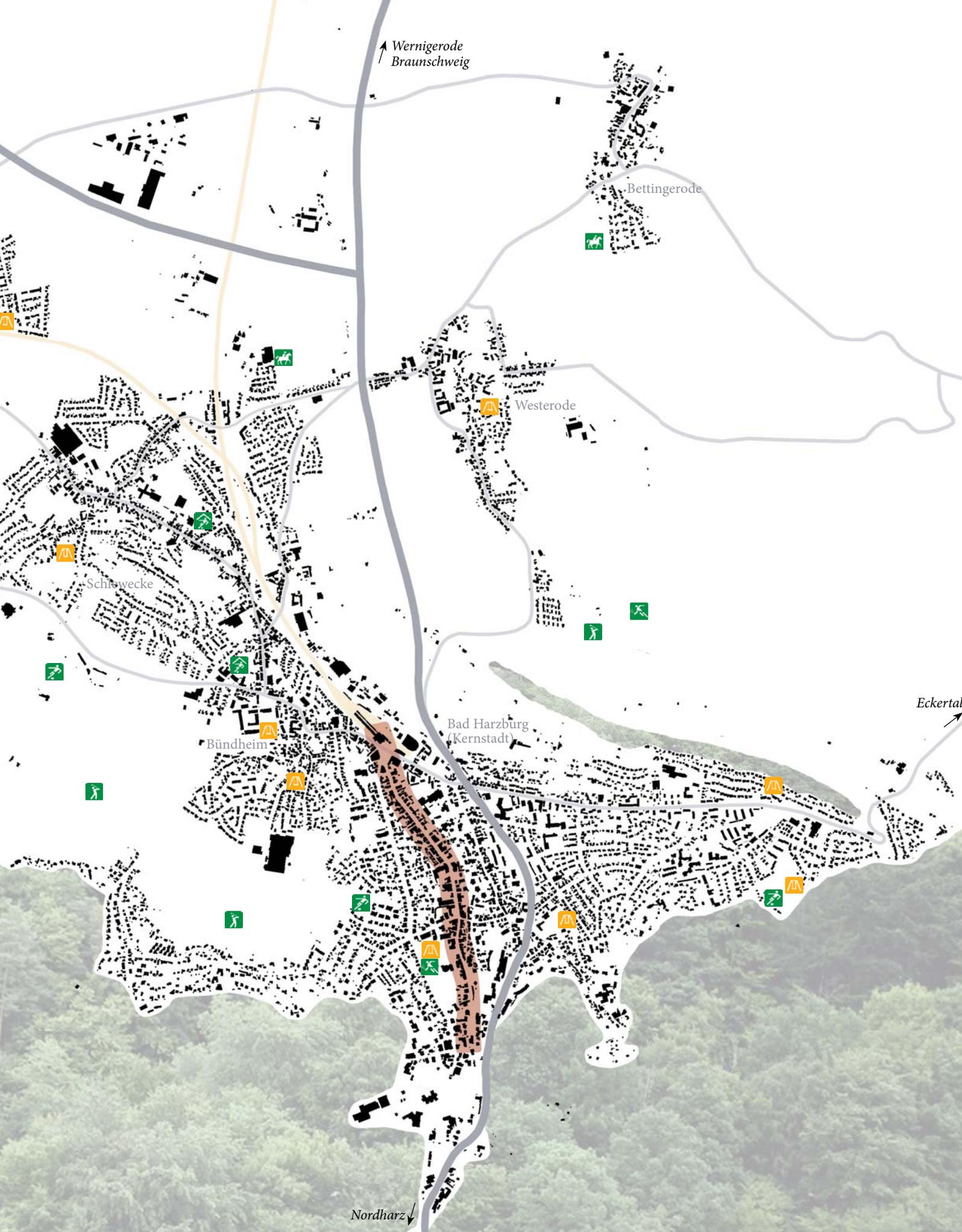
Abb. 70. Sport- und Spielstätte

#### Legende

- Bundesstraße 
- Kreisstraße 
- Bahngleise 
- Innenstadt 
- Golfplatz 
- Pferderennbahn-/gestüt 
- Sportplatz 
- Sporthalle 
- Tennisplatz 
- Spielplatz 



0 500 1,5km



↑ Wernigerode  
Braunschweig

Bettingerode

Westerode

Schwesche

Bündheim

Bad Harzburg  
(Kernstadt)

↗ Eckertal

↓ Nordharz

### 10.4.1.2 Temporäre Feste und Veranstaltungen

Temporäre Feste und Veranstaltungen sind über das ganze Jahr verteilt. Diese sind meist gut besucht und dienen als Frequenzbringer. Vor allem bei den Festen in der Innenstadt wird versucht wichtige Gebäude und Plätze wie die Wandelhalle miteinzubeziehen und die Linearität aufzubrechen. Allerdings gibt es außer in der Fußgängerzone keinerlei Veranstaltungen in der Innenstadt. Der unattraktive nördliche Teil der Innenstadt wird hier vernachlässigt, was unter anderem auf das Fehlen von Plätzen und die Dominanz des Individualverkehrs zurückgeführt werden kann.

Auch die international bekannte Galopprennwoche kann Besucher nach Bad Harzburg locken, allerdings liegt die Rennbahn außerhalb der Kernstadt und ist vergleichsweise schlecht an die Innenstadt angebunden.

*„Organisierte Großereignisse im öffentlichen Raum haben eine doppelte Wirkung: Zum einen dienen sie der städtischen Wirtschaftsförderung und erhöhen den Bekanntheitsgrad der jeweiligen Stadt „nach außen“ [Hervorhebung im Original]. Zum anderen tragen sie zur Verbesserung einer urbanen Atmosphäre bei und können „nach innen“ [Hervorhebung im Original] die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt verbessern.“ Kazig 2003, S. 101.*

#### Veranstaltungshighlights in Bad Harzburg

<p><b>Januar</b></p> <p>Neujahrskonzert</p>	<p><b>August</b></p> <p>Int. Cabrio-Treffen Int. Vielseitigkeitsturnier Open-Air-Summernight Salz- und Lichterfest Dressur- und Springturnier</p>
<p><b>Februar</b></p> <p>Frei-Eisbahn an der Sole-Therme</p>	<p><b>September</b></p> <p>Shetland-Pony-Festival Tag der Sicherheit im Sportpark Kastanienfest</p>
<p><b>April</b></p> <p>Oster-Oldtimertreffen MTB-Harzcup Walpurgis</p>	<p><b>Oktober</b></p> <p>Int. Oldtimertreffen</p>
<p><b>Mai</b></p> <p>Kastanienblütenfest</p>	<p><b>November</b></p> <p>Frei-Eisbahn an der Sole-Therme</p>
<p><b>Juni</b></p> <p>Bad Harzburger Bergmarathon</p>	<p><b>Dezember</b></p> <p>Weihnachtsmarkt Bad Harzburger Silvesterlauf</p>
<p><b>Juli</b></p> <p>Bad Harzburger Musiktage Galopprennwoche</p>	

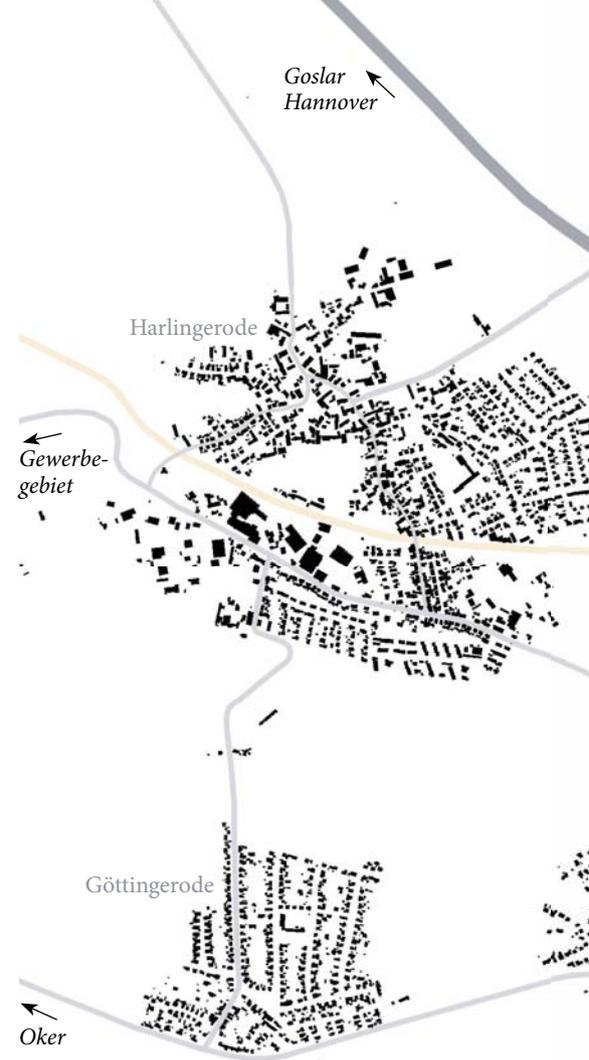
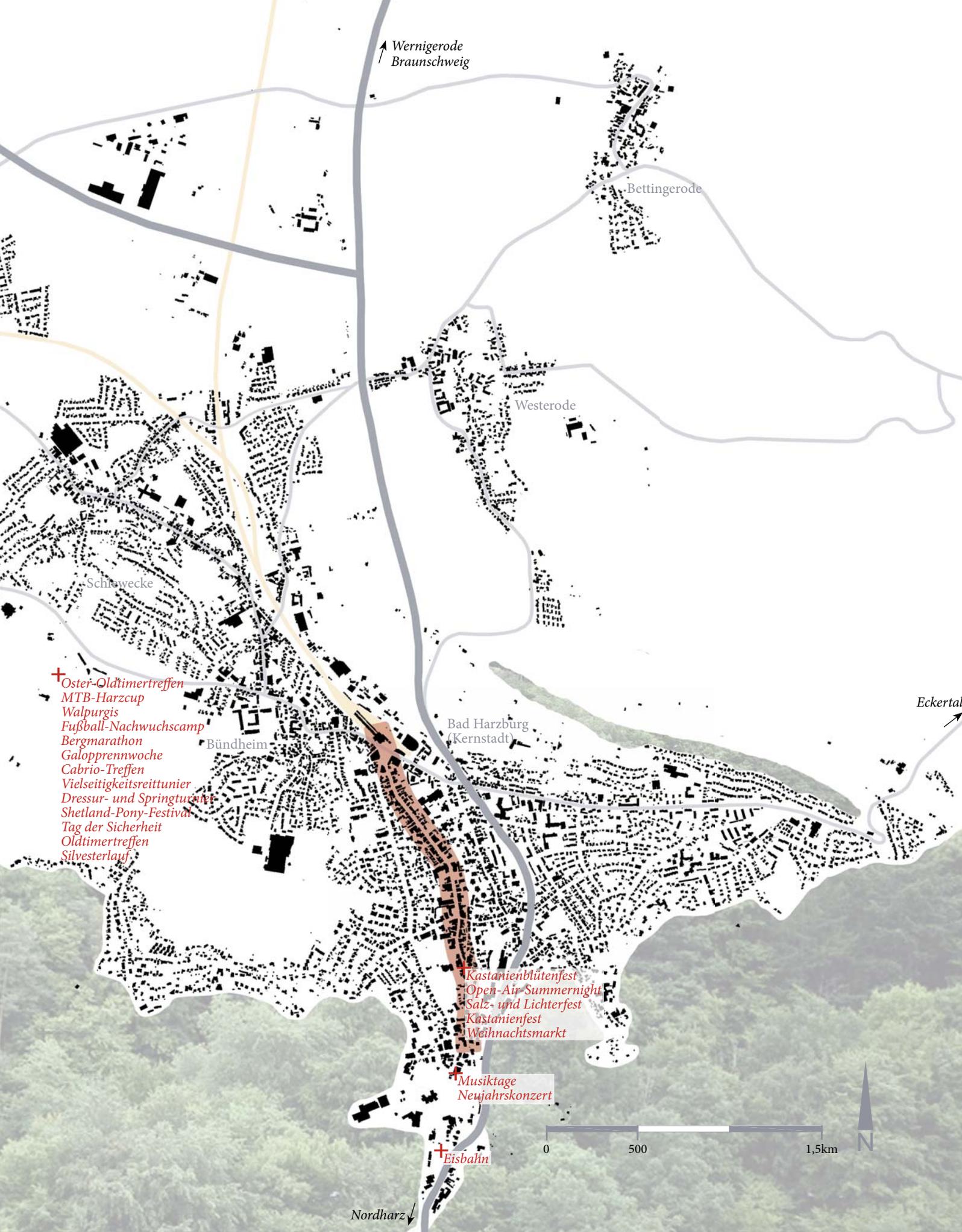


Abb. 71. temporäre Feste und Veranstaltungen

#### Legende

Bundesstraße	—
Kreisstraße	—
Bahngleise	—
Innenstadt	—
Veranstaltungen	+



↑ Wernigerode  
Braunschweig

Bettingerode

Westerode

Schlawecke

- + Oster-Oldtimertreffen
- MTB-Harzcup
- Walpurgis
- Fußball-Nachwuchscamp
- Bergmarathon
- Galopprennwoche
- Cabrio-Treffen
- Vielseitigkeitsreittunier
- Dressur- und Springturnier
- Shetland-Pony-Festival
- Tag der Sicherheit
- Oldtimertreffen
- Silvesterlauf

Bündheim

Bad Harzburg  
(Kernstadt)

Eckertal

- + Kastanienblütenfest
- Open-Air-Summernight
- Salz- und Lichterfest
- Kastanienfest
- Weihnachtsmarkt

- + Musiktage
- Neujahrskonzert

+ Eisbahn

0 500 1,5km



Nordharz ↓

Ein richtiger Schritt Richtung Multifunktionalität ist die Bündelung durch Funktionen. Dadurch können Nutzungsschwerpunkte entstehen. In Bad Harzburg ist das schon bei dem Ärztezentrum gelungen, dass eine hohe Frequenz aufweisen kann. Zwar schließt es direkt an den Port-Louise-Platz an, doch wegen des Mobilitätsverhaltens der Bewohner wird das Zentrum aus zweiter Reihe erschlossen, wodurch es weniger positive Effekte auf die Innenstadt hat als möglich wären.

Bad Harzburgs Innenstadt ist durch Senioren geprägt und der Eindruck bei der Bevölkerung entsteht, dass nur für die Senioren etwas getan wird, dadurch wird die Innenstadt für andere Nutzergruppen uninteressant. Das setzt einen Kreislauf in Gang, der die Innenstadt vor allem für Ältere attraktiv macht. Das wiederum schadet der Multifunktionalität.

### **10.5 Harte und weiche Standortfaktoren**

Der öffentliche Raum zählt zu den weichen Standortfaktoren, die gegenüber den harten lange vernachlässigt wurden. Mittlerweile hat man jedoch den Wert für die Menschen und die Stadt erkannt. Denn eine Stadt präsentiert sich nach innen, wie nach außen vor allem über die öffentlichen Räume.<sup>16</sup> Deshalb ist er ein wichtiger Standortfaktor, denn er hat einen immensen Einfluss darauf, wie die Stadt sich selbst wahrnimmt und von außen gesehen wird. Auch ist der ökonomische Wert nicht zu vernachlässigen, denn am öffentlichen Raum kann man ablesen, wie es um die Stadt bestellt ist und das macht ihre Attraktivität aus.<sup>17</sup> Menschen entscheiden vermehrt auch wegen des Zustandes des öffentlichen Raumes, ob sie in der Stadt bleiben oder umziehen und auch der Handel und die Gastronomie profitieren davon und nutzen den öffentlichen Raum. Auch deshalb ist zu erwarten, dass der öffentliche Raum künftig an Bedeutung gewinnt.<sup>18</sup>

Bad Harzburg hat durch die Nähe zu Braunschweig eine gute Ausgangsposition was die harten Faktoren betreffen (siehe Kapitel Mobilität). Bei den weichen Faktoren ist die Lage am Harzrand und der damit verbundene Freizeit- und Erholungswert sehr groß, dazu kommt der gut ausgebildete Gesundheits- und Bildungszweig, der sich positiv auf die Standortfrage auswirkt. Allerdings ist der öffentliche Raum nicht in bestem Zustand (siehe Kapitel Detailbericht). Wenn Bad Harzburg sich weiterhin als Wohnstandort etablieren will, ist dieser aber ein entscheidender Faktor.

#### **10.5.1 Gestaltung der Oberflächen und Finanzierung**

Der Zustand in dem sich die Gestaltung und die Oberflächen im öffentlichen Raum befinden sind ein wichtiger Indikator und sofort wahrnehmbar. Hier spielt auch das Ortsbild eine wichtige Rolle (siehe Kapitel

---

16 Vgl. Selle, Klaus: *Stadträume im Wandel 2010*, S. 16.

17 Vgl. *Ebda*, S. 29-31.

18 Vgl. Breuer 2003, S. 5-10.

Ortsbild). Sie beeinflussen die Aufenthaltsqualität, Sauberkeit und Sicherheit.<sup>19</sup> Über das Erscheinungsbild des öffentlichen Raumes mit moderner Ausstrahlung, gepflegten Materialien, regionaltypischen Gestaltungselementen, Begrünung und gepflegten Fassaden, kann sich eine Stadt von anderen positiv abheben und der Uniformität entgehen. Das wirkt positiv auf die Bevölkerung wie Besucher ein.<sup>20</sup>

Grünraum, Möblierung und Beleuchtung können die Innenstadt bei guter Gestaltung besonders aufwerten und die Verweildauer der Benutzer verlängern.<sup>21</sup> Allerdings sollte auch eine Überladung durch Gestaltungselemente vermieden werden, denn das führt zur Fragmentierung.

Verwahrlosung ist unter anderem eine Folge von mangelnder Pflege. Eine gepflegte, saubere und sichere Erscheinung erweckt bei den Benutzern und Anrainern Sorgfalt gegenüber dem öffentlichen Raum.<sup>22</sup> Eine Vernachlässigung geht meist mit einer angespannten finanziellen Lage einher. Dadurch werden die Handlungsspielräume geringer, was zu selektiver oder vernachlässigter Instandsetzung und einer Entwertung der öffentlichen Räume führt.<sup>23</sup>

Bad Harzburg hat mit der Vernachlässigung des öffentlichen Raumes zu kämpfen, hauptsächlich aus finanziellen Gründen, was eine subtile Form der Verwahrlosung darstellt. Bad Harzburg ist von Bevölkerungsschrumpfung betroffen, aber wegen der guten Infrastruktur ist die Stadt noch in einer guten Position, wo die Schrumpfung noch nicht solche großen Erscheinungsformen annimmt wie in anderen betroffenen Dörfern und Städten. Allerdings kann man am öffentlichen Raum ablesen, dass die Stadt Schwierigkeiten hat. Bad Harzburgs Gestaltung im öffentlichen Raum ist von unterschiedlichster Qualität. Er ist uneinheitlich, teilweise überladen und in die Jahre gekommen. (siehe Kapitel Detailbericht)

*„Das Beste unseres städtischen Erbes – baumbestandene Boulevards, Plätze, Parks – ist Zeugnis der Interessen und Investitionen früherer Generationen. Wir laufen Gefahr, diese Tradition nicht fortzusetzen, was für die Menschen heute wie auch für zukünftige Generationen einen tragischen Verlust bedeuten würde.“ Norman Foster, Architektur mit sozialem Gewissen 1994.*

## 10.6 Unterschiedliche Orte im öffentlichen Raum

Die Vielfalt der unterschiedlichsten öffentlichen Räume prägt den Straßenraum und macht ihn attraktiv.<sup>24</sup> Oft wird übersehen, dass der öffentliche Raum als Ganzes gesehen werden muss, dadurch wird die Wahr-

<sup>19</sup> Vgl. IHK 2009, S. 76.

<sup>20</sup> Vgl. Ebda, S. 14.

<sup>21</sup> Vgl. CIWA: Wirtschaftsstandort Innenstadt 2004, S. 19.

<sup>22</sup> Vgl. Selle, Klaus: Stadträume im Wandel 2010, S. 22.

<sup>23</sup> Vgl. Kuklinski 2003, S. 14.

<sup>24</sup> Vgl. Ebda, S. 45.

nehmung, Lesbar- und Nutzbarkeit verbessert. Eine Vernachlässigung einzelner Bereiche sollte unbedingt vermieden werden, weil das die Diskrepanz noch verstärken würde und dies negativ auf alles ausstrahlt. In gleichem Maße gilt das für die angrenzenden Bereiche der Innenstadt.<sup>25</sup> Wie schon erwähnt wird vor allem durch einseitige Nutzung der öffentliche Raum fragmentiert (siehe Kapitel Mobilität).

*„Straßen, Wege und Plätze sollten auch künftig die Bezugsräume für die zukünftige Entwicklung der Innenstädte darstellen. Ihre Belebung und ihre attraktive Ausgestaltung mit wechselnden atmosphärischen Qualitäten von Bewegungsflächen, Aufenthaltsbereichen und unterscheidbaren Identitätsräumen sind von zentraler Bedeutung für die Attraktivität der Innenstädte. Der öffentliche Raum verknüpft die Baublöcke und Quartiere mit den benachbarten Lagen. Seine Attraktivität dient dabei entscheidend der Vernetzung zwischen den Einzelbereichen.“* Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen 2011, S. 9.

### 10.6.1 Grünraum

Vor allem in Städten rückt der öffentliche Grünraum wieder in den Fokus. Der Mangel an privatem Grün treibt die Menschen in den öffentlich gestalteten Grünraum. Sie tragen zur Multifunktionalität bei, da die dort stattfindenden Nutzungen andere sind als in den befestigten Bereichen.

Bad Harzburg hat durch seine Lage am Harzrand und durch die Entwicklung des Ortsbildes sehr viel Grün zu bieten. Die öffentlichen Grünanlagen wie der Stadtpark werden wenig genutzt. Daraus könnte man den Schluss ziehen, dass es keinen Bedarf gibt und er unter Funktionsverlust zu leiden hat. Aber es könnte auch daran liegen, dass der Park wenig einladend und zugänglich ist. Eine Vernachlässigung ist deutlich zu erkennen. Die These, die in dieser Arbeit vertreten wird, geht davon aus, dass gestaltete Parkflächen zur sozialen Interaktion, die im Privaten nicht stattfinden kann, genutzt werden können. Dafür gibt es in Parks ungezählte Möglichkeiten, wie „urban gardening“, sportliche Aktivitäten, Erholung und vieles mehr.

### 10.6.2 Begegnungszonen

Viele Punkte wurden schon erwähnt um den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten. Multifunktionalität und Zugänglichkeit sind nur zwei wichtige Faktoren. Es müssen Räume geplant werden, wo Menschen sich mit den unterschiedlichsten Nutzungen begegnen können. Diese Räume kann man planen (z.B. shared space, Spielstraße, Plätze). Dabei ist es wichtig, die Bevölkerung miteinzubeziehen damit solche Konzepte eine Chance haben zu bestehen. Diese Räume setzen auf Toleranz, Akzeptanz und Rücksichtnahme. Bad Harzburg hat eine Fußgängerzone, eine Spielstraße und eine Tempo 30 Zone um Begegnungsräume zu schaffen. Allerdings ist vor allem der Verkehr ein trennendes Element.

Abb.72. Grünraum

#### Legende

Innenstadt   
 Grünraum 

<sup>25</sup> Vgl. CIMA: Wirtschaftsstandort Innenstadt 2004, S. 23.



Bahnhofsplatz

Jungbrunnen

Port-Louis-Platz

Karl-Franke-Platz

Berliner Platz

Tempo-30-Zone (ca. 650m)

Spielstraße (ca. 270m)

Fußgängerzone (ca. 750m)

Kurpark (ca. 300m)

0 50 100 250m



### 10.6.3 Temporäre Nutzungen

Temporäre Nutzungen können der Bevölkerung neue Konzepte wie shared space näher bringen und etwaige Fragen, wie die Funktion in der Praxis ablaufen würde, beantworten. In Bad Harzburg scheinen solche Maßnahmen sinnvoll, um die konventionelle Nutzung und Trennung einzelner Funktionen aufzubrechen und die Menschen könnten ihre Stadt aus einem anderen Blickwinkel sehen.

### 10.6.4 Neue Medien

Die Möglichkeiten die sich durch die neuen Medien ergeben, sollten nicht vernachlässigt werden. Wie auch in anderen Bereichen kann eine gute Vernetzung und Internetauftritt dazu beitragen, Menschen wieder in den öffentlichen Raum zu locken. Z.B. ist eine schnelle Kommunikation mit Freunden möglich oder durch freies W-Lan kann eine komplett neue Nutzergruppe erschlossen werden. Insgesamt ist der Internetauftritt Bad Harzburg unübersichtlich, da es mehrere Homepages gibt und diese verschiedene Layouts haben. Außer der Webcam, die auf den Jungbrunnen gerichtet ist, interagiert sonst nichts mit dem öffentlichen Raum.

## 10.7 Kommunikation und Partizipation

*„Die Wahrnehmung und Profilierung einer (Innen-)Stadt beginnt und endet bei den Menschen selbst, die darüber reden.“ Österreichischer Städtebund 2014, S. 67.*

Wenig Beachtung erhält die Tatsache, dass Bewohner, Besucher und sonstige Gruppen die Außen- und Innenwahrnehmung einer Stadt prägen. Menschen, die eine Stadt kennen und darüber reden, wirken als Verstärker, sowohl positiv als auch negativ, vor allem im Zeitalter der neuen Medien.<sup>26</sup> Gut zu beobachten ist, dass sich auch in Bad Harzburg Gruppen mit dem Schönen aber auch den Problemen der Stadt auseinandersetzen, als Beispiel sei hier die Facebookgruppe „Du kommst aus Bad Harzburg wenn...“ genannt. Als Besucher der Stadt war ein eher negativ geprägtes Bild wahrzunehmen, dass mit den Schrumpfungprozessen und dem verlorengegangenen Identitätsbild zusammenhängt. Trotz einer noch guten Ausgangslage sind die negativen Tendenzen deutlich spürbar. Auch die geringe Identifikation mit der Innenstadt trübt den Blick. Um wieder einen positiven Bezug zur eigenen Stadt aufzubauen, können partizipatorische Prozesse helfen. Sie können nicht nur helfen sich mit einem Projekt zu identifizieren und Verantwortung zu übernehmen, sondern die Einwohner können auch als Experten ihrer Umgebung wichtigen Input zu Projekten liefern. Wichtig dabei ist, dass generationsübergreifendes gearbeitet wird um die Akzeptanz aller zu fördern.<sup>27</sup> Denn im öffentlichen Raum treffen die unterschiedlichsten Nutzer mit den unterschiedlichsten Bedürfnissen aufeinander. Um diesen Konflikt zu entschärfen ist Kom-

<sup>26</sup> Vgl. Österreichischer Städtebund 2014, S. 67-68.

<sup>27</sup> Vgl. Ebda, S. 50.

munikation wichtig. Diese kann durch partizipatorische Prozesse ausgelöst werden. Leider ist es oft der Fall, dass von der Planungsseite, dieses Potenzial nicht genutzt wird.

## 10.8 Fazit

*„Es muss der betroffenen Bevölkerung und den gesellschaftspolitisch gestaltenden Kräften wieder bewusst werden, dass der öffentliche Stadtraum das Eigentum aller Bürger ist und in ihrem Namen und mit ihren Steuern und Abgaben gekauft, ausgebaut und unterhalten wird.“ Ahuis 2003, S. III.*

Im öffentlichen Raum überlagern sich alle zuvor angesprochenen Themen, deshalb ist er so wichtig für eine Stadt. Dabei gilt es zu beachten, dass ein Endzustand bei der Gestaltung nie erreicht werden kann. Der öffentliche Raum benötigt fortwährender Aufmerksamkeit um attraktiv und ansprechend zu bleiben.<sup>28</sup>

*„Um langfristig von einer lebendigen Innenstadt zu sprechen, ist darauf zu achten, dass sich ergänzend zum Einzelhandel auch in Zukunft regelmäßige Alltagswege im [...] Stadtzentrum kreuzen, städtische Infrastrukturen die Stadtmitte zum regelmäßigen Ziel von regionaler Bedeutung machen, die Gastronomie als wesentlicher Frequenzbringer eine hohe Qualität und Angebotsdifferenzierungen anbietet und unter Beachtung der sich wandelnden gesellschaftlichen Rahmenbedingungen immer wieder neue Interventionen den Aufenthalt in der Innenstadt attraktiv sein lassen.“ Österreichischer Städtebund 2014, S. 58.*

Ziel ist es, dass vor allem die Einwohner selbst die Stadt wiederentdecken und beleben. Dabei spielt die Attraktivierung des öffentlichen Raumes eine wichtige Rolle. Um für geplante Maßnahmen die Akzeptanz der Bevölkerung zu erlangen, sollten diese durch partizipatorische Prozesse eingebunden werden.

Es kann nicht oft genug betont werden, wie wichtig es für Bad Harzburg ist die eigenen Bewohner zurück in den öffentlichen Raum zu bringen. Dabei sollte vor allem auf die Bedürfnisse der Kinder und Älteren geachtet werden, damit sie sich sicher und barrierefrei im öffentlichen Raum bewegen können. Der öffentliche Raum in Bad Harzburg lässt einige Verbesserungen zu und sollte als qualitätssteigernde Maßnahme forciert werden um als Stadt attraktiv zu bleiben.

---

28 Vgl. CIMA: Wirtschaftsstandort Innenstadt 2004, S. 17.



# 11. Detailbericht

*11.1 Bahnhofplatz*

*11.2 Tempo-30-Zone*

*11.3 Spielstraße*

*11.3.1 Jungbrunnen*

*11.4 Fußgängerzone*

*11.4.1 Port-Louis-Platz*

*11.4.2 Querungspunkt zwischen Stadtpark und Badepark*

*11.4.3 Stadtpark*

*11.4.4 Badepark*

*11.4.5 Karl-Franke-Platz*

*11.5 Berliner Platz*

*11.6 Kurpark*

*11.7 Querverbindung*

*11.8 Fazit*

# 11. Detailbericht

Dieser Analyseteil beschäftigt sich mit dem öffentlichen Raum der Innenstadt Bad Harzburgs. Es wird versucht die vorhandenen Qualitäten als auch die vorhandene Schwächen herauszuarbeiten. Die Besprechung der einzelnen Detailbereiche folgt der städtischen Hauptachse von Norden nach Süden.

Schon ab den 1970ern wurden Maßnahmen gesetzt, um die Innenstadt zu attraktivieren, indem man aus dem südlichen Ende der Herzog-Wilhelm-Straße eine Fußgängerzone gemacht, den nördlichen Teil verkehrsberuhigt und eine Kastanienallee auf ganzer Länge gepflanzt hat. Das verbindende Element, welches diese Achse durchgehend durchzieht, ist die Kastanienallee. Die Materialität der Bodenbeläge zielt darauf ab ein einheitliches Bild zu erzeugen und die jeweiligen Abschnitte durch verschiedene Materialitäten zu kennzeichnen. Die Parkplätze sind in einem dunklen Stein gehalten, die Gehsteige in einem roten Betonstein und die verkehrsberuhigten Abschnitte weisen jeweils eine andere Materialität auf. Begleitend sind viele nichtkommerzielle Sitzmöglichkeiten platziert.

Insgesamt ist aber keine einheitliche Gestaltung wahrnehmbar. In Teilbereichen ist darüber hinaus eine Vernachlässigung des öffentlichen Raumes, seiner Oberflächen und Möblierung festzustellen. Durch die Einzelbebauung gibt es keine durchlaufende, geschlossene Fassadenfront. Hierdurch werden immer wieder Einblicke in meist unansprechende Hinterhöfe gewährt, die oft als Parkplätze genutzt werden - der öffentliche Raum franst stellenweise immer wieder in halböffentliche oder private Räume aus. Aus diesem Grund wirkt der öffentliche Raum in Bad Harzburg sehr fragmentiert.

Gleichzeitig erschwert die starke Längsausrichtung der Innenstadt einen räumlichen Zusammenhalt. Dieser Eindruck wird durch die Tatsache verstärkt, dass es zwischen Bahnhofplatz und Jungbrunnen (ca. 920m Distanz) keine Plätze gibt, die die Situation auflockern und zum Aufenthalt einladen. Abschnittsweise wird die Herzog-Wilhelm-Straße so überwiegend zu einem Transitraum.

## Legende

Innenstadt  
vorhandene Plätze



Abb.73. Vorhandene Plätze

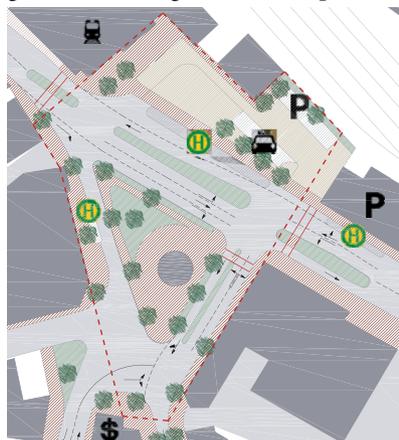


## 11.1 Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz bildet das nördliche Ende der Innenstadt. Das historisch wichtige Bahnhofgebäude im Jugendstil steht hier zusammen mit dem Löwendenkmal, das die Besucher seit 1895 willkommen heißt. Er ist wie ein Dreieck geformt, dessen langgezogene Spitze Richtung Herzog-Wilhelm-Straße weist. Er ist sehr groß und diente früher zum Übergang auf andere Verkehrsmittel wie Kutschen und Esel, um entweder in den Harz zu gelangen oder direkt in die Stadt. Aus diesem Zusammenhang erklärt sich auch seine Abmessungen – es gab einen ausgedehnten Platzbedarf für das Umsteigen der ehemals großen Besuchermassen.

Durch den MIV hat sich die Situation drastisch verändert. Früher leitete der Platz die Menschen über die Herzog-Wilhelm-Straße zum Zentrum. Die gegenwärtige Verkehrsführung zerschneidet ihn. Das Bahnhofgebäude ist durch eine vierspurige Straße von der Innenstadt getrennt und das Löwendenkmal steht in einem Verkehrsdreieck und ist nicht mehr direkt zugänglich. Die Straßen bilden eine optische wie auch physische Grenze. Fehlende Blickbeziehungen zur Innenstadt und fehlende direkte Fußgängerübergänge verstärken diesen Eindruck. Dadurch geht die lenkende Wirkung verloren. Der Platz ist nicht mehr als Ganzes wahrnehmbar und zerfällt in seine Einzelteile.

Der Platz ist bis auf der Nordostseite von dreigeschossigen Gebäuden eingefasst. Genau am Eingang der Herzog-Wilhelm-Straße befindet sich ein eher zeitgenössisches Bankgebäude, das sich nicht als repräsentatives Eingangsgebäude eignet. Es ist in seiner Fassadengestaltung und Architektur eher abweisend. An der Nordostseite zerfällt die Bebauung vor allem wegen der untypischen großen Bebauungen, die keinerlei Bezug zum Platz aufbauen. Die Materialität der Oberflächen ist von unterschiedlicher Qualität und Ausführung, was die Fragmentierung weiter zuspitzt. Der Bahnhofsvorplatz ist mit Kopfsteinpflaster gepflastert. Die Straßen sind asphaltiert und die Gehsteige mit Betonsteinen ausgeführt. Die Gestaltung ist uneinheitlich und wirkt überladen. Der Platz ist zu einem reinen Verkehrsknotenpunkt geworden, der trotz nichtkommerzieller Sitzgelegenheiten wenig Aufenthaltsqualitäten bieten kann.



### Legende

Fußgängerrampel	
Pflaster	
Betonstein	
Begrünung	
Tasistand	
Parkplatz	
Bushaltestelle	
Bahnhof	
Bank	





## 11.2 Tempo-30-Zone

An den Bahnhofplatz schließt die ca. 650m lange Tempo-30 Zone an, die bis zur Friederickenstraße geht. Die Bebauung und Grundstücke waren in der Gründerzeit eher niedriger und kleiner (2-3 geschossig) und es gab teilweise große Lücken. Die Architektur war in diesem Bereich ursprünglich an die bereits früher vorhandenen Stadtvillen angelehnt, weshalb viele Holzfassaden vorzufinden sind – allerdings mit weniger bis keiner Ornamentik. Die ursprünglichen Baulücken wurden nach und nach meist mit kleinteiliger Einzelbebauung geschlossen. Durch eine nichtkontextuelle Bebauung in zweiter Reihe, durch Einblicke in private Hinterhöfe und teilweise lieblose Sanierung entsteht ein heterogener Eindruck. Hier wird die Längsausrichtung der Innenstadt zuerst sichtbar. Unterstrichen wird dies durch die beginnende Kastanienallee, die Parkplätze am Straßenrand und dem Verkehr. Eine Sequenzierung durch Plätze oder Orte mit spezifischen Qualitäten ist nicht gegeben. Es kommt zu einer Verlängerung der gefühlten Distanzen.

Es wurde versucht ein schwellenloses Straßengefüge zu schaffen und die Orientierung mittels verschiedener Oberflächen zu vermitteln. Der Gehweg ist mit rotem Betonstein gepflastert und durch Kopfsteinpflasterstreifen von der asphaltierten Straße getrennt. Die Straßenrandparkplätze sind mit dunkleren Betonsteinen gekennzeichnet. Die Straßenübergänge bzw. die Kreuzungspunkte zu Querstraßen sind mittels Kopfsteinpflaster gekennzeichnet und stellen bereits den Versuch einer Sequenzierung dar - allerdings ist ihre Funktion unklar und durch das Kopfsteinpflaster ist die Barrierefreiheit eingeschränkt. Letztendlich handelt es sich bei den verwendeten Gestaltungskomponenten um lineare Elemente, welche die Längsausrichtung zusätzlich akzentuieren.

Die Materialitäten der Oberflächen sind durchschnittlich und lassen keine Vernachlässigung bemerken. Allerdings ist wegen der fehlenden Plätze, des geringen Geschäftsbesatzes und der oben erwähnten Einblicke in die Hinterhöfe, die Aufenthaltsqualität gering. Ein positiver Aspekt ist, dass sich in diesem Teil wichtige öffentliche Gebäude, wie das Gymnasium und die Polizeistation befinden. Das Rathaus, die alte Remise und die Agentur für Arbeit sind zwar nicht mehr unmittelbar in der Innenstadt aber in der näheren Umgebung dieser Hauptachse angelagert.





### 11.3 Spielstraße

Ab der Friederickenstraße beginnt die ca. 260m lange Spielstraße, die am Jungbrunnen endet. Früher war auf der Ostseite eine Badeanstalt und ein Park. Diese Flächen wurden mit drei- bis viergeschossigen Bauten nachverdichtet. Der Stil erinnerte schon etwas mehr an die pompösen Villen. Auf der Westseite wird die Bebauung vor allem kurz vor dem Jungbrunnen sehr heterogen und fällt auf ein oder zwei Geschosse. Es gibt zwei große Lücken in der Bebauung durch welche die Aussicht auf unansehnliche, ortsbilduntypische Geschosswohnbauten frei wird, die auf dem ehemaligen Gelände der Badeanstalt errichtet wurden. Die Bebauung ist zunehmend heterogen und die städtebauliche Struktur gestört, was die wahrnehmbare Qualität des Ortsbildes schmälert.

Die Oberflächen der Gehwege sind gleichbleibend mit rotem Betonstein ausgeführt. Der Straßenbelag ändert sich von Asphalt zu Kopfsteinpflaster. Dies bewirkt eine Verlangsamung des Verkehrs, allerdings ist wie bei den Kreuzungspunkten die Barrierefreiheit dadurch eingeschränkt. Trotz der Ausführung dieses Bereichs als Spielstraße, der veränderten Materialität und der schwellenlosen Ausführung wirken der Verkehr und die straßenseitigen Parkplätze als Barrieren. Die Passanten gehen nicht auf der Straße, sondern auf dem Gehweg (siehe Mobilität Spielstraße).

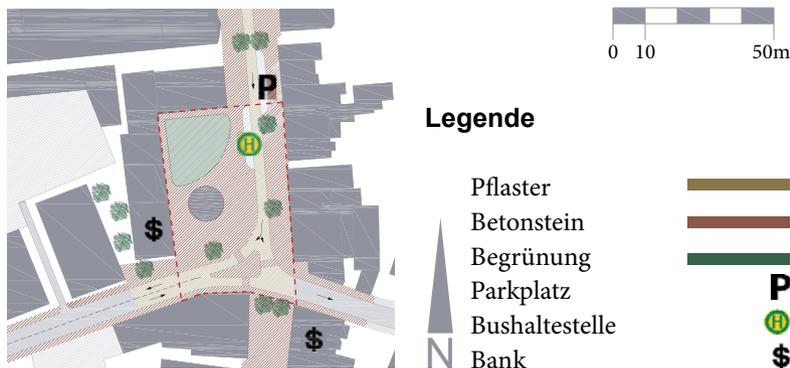




### 11.3.1 Jungbrunnen

Der Jungbrunnen ist Teil der Spielstraße und bildet das Zentrum der Stadt und des Platzes. Er ist eine der wenigen Sehenswürdigkeiten direkt in der Innenstadt und lokales Identifikationsobjekt. Bevor sich das Stadtzentrum hierher verschoben hat, lag dieser Bereich am Rande des alten Stadtzentrums. Ursprünglich mit einem Kurhotel bebaut, dass abgebrochen wurde, wurde hier ein Park und ein Parkplatz gestaltet. Bald nach dem Zweiten Weltkrieg hat sich dann das Verkehrsbüro angesiedelt und ein Platz entstand. Seit 2003 steht der Jungbrunnen an dieser Stelle, der das heutige Zentrum markiert. Es ist der erste Platz seit dem ca. 910m nördlich liegenden Bahnhofplatz. Hier ist der Blick nicht mehr von einer beidseitigen Bebauung eingefasst. Die nordwestlichen Flachdachbauten, die den Platz säumen, verringern ihre Höhe auf ein Geschoss. Im Osten begrenzen dreigeschossige Gebäude den Platz und im Süden wird der Blick auf die historische Fassade des Hotels Victoria gelenkt, eines der wenigen alten Hotels aus der Gründerzeit, die noch existieren und den Charme des alten Luxusbades erahnen lassen.

Als negativ festzuhalten ist, dass die Verkehrsführung, eine Bushaltestelle und die straßenseitigen Parkplätze das Platzgefüge verkleinern. Dazu kommt eine überladene und uneinheitliche Gestaltung. Der Brunnen, Blumenbeete, Sitzgelegenheiten und Pflanzentröge fragmentieren die verfügbare Fläche weiter. Allerdings finden die vielen nichtkommerziellen Sitzgelegenheiten großen Zuspruch und es gibt Gastronomie, die den Platz belebt. Die Materialität der Oberflächen ist - mit Betonsteinen für den Gehweg und Pflastersteinen für die Straße - wie im Rest der Spielstraße durchschnittlich und lässt keine Vernachlässigung bemerken. Bei dem Übergang von Spielstraße zur Bummelallee hat man versucht durch den Einsatz der roten Betonsteine, die in der Fußgängerzone weiterlaufen, den Übergang so schwellenlos als möglich zu gestalten. Allerdings bewirkt die kreuzende Schmiedestraße eine Trennung der beiden Bereiche. Hier kommt die vorherrschende Situation der Spielstraße am deutlichsten zum Vorschein: Mit neuen Materialien wurde erst 2003 ein konventionelles Straßenverkehrskonzept umgesetzt, dass die Voraussetzungen für eine Durchmischung nicht bewältigen kann. Wichtige Bezugspunkte wie die Lutherkirche und der Marktplatz liegen zwar ganz in der Nähe, sind aber nicht erkennbar eingebunden.





## 11.4 Fußgängerzone

Die Fußgängerzone wird seitens der Einwohner auch Bummelallee genannt, ist ca. 750m lang und reicht bis zum Berliner Platz. Sie liegt im alten kompakten Zentrum der Stadt und wurde bereits in den 1970ern bis zum Karl-Franke-Platz verkehrsberuhigt, kurze Zeit später dann weiter bis zum Berliner Platz.

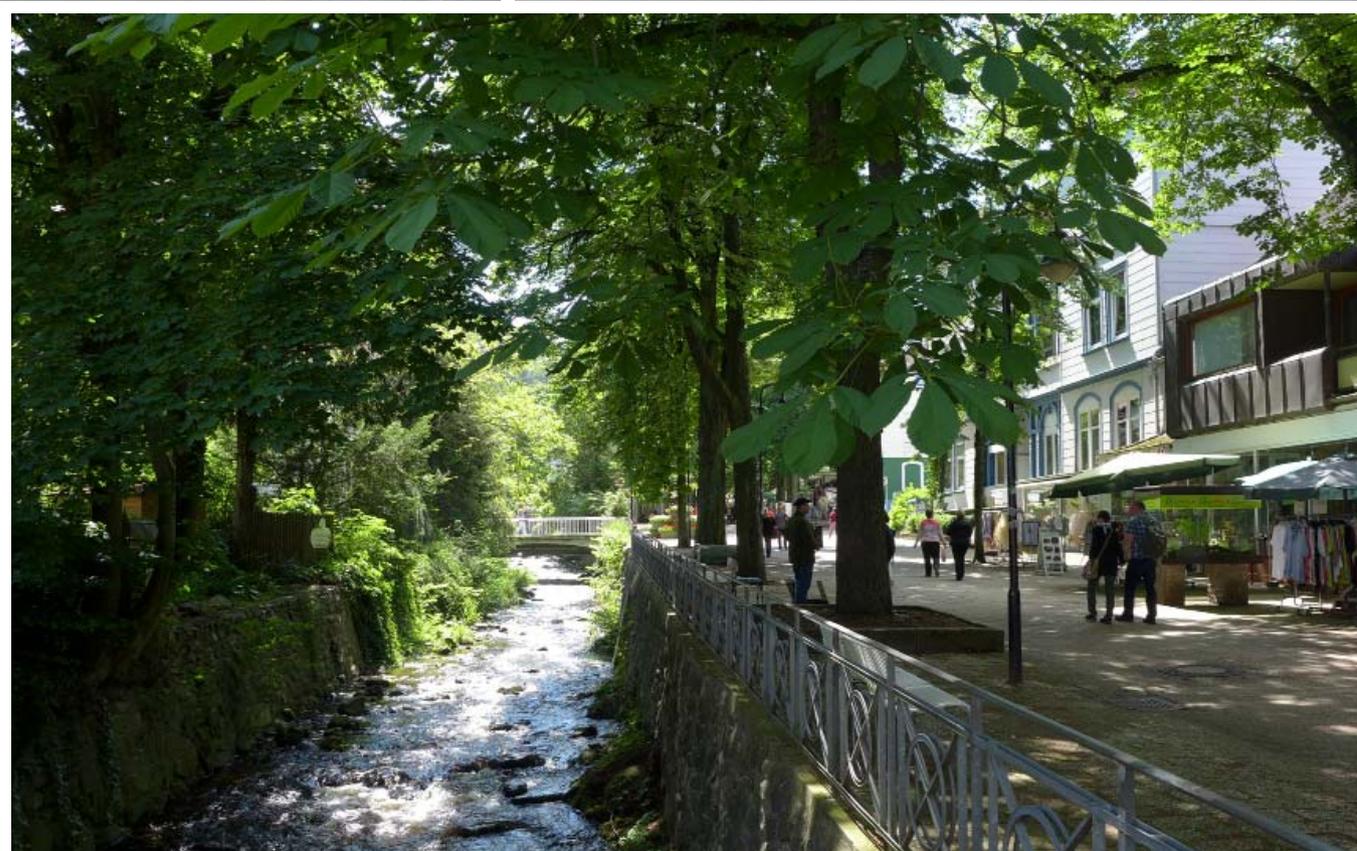
Die Fußgängerzone wird durch Plätze sequenziert. An ihnen hat sich Gastronomie angesiedelt, was an diesen Stellen zur Belebung beiträgt und Abwechslung im öffentlichen Raum erzeugt. Dadurch verringert sich die gefühlte Entfernung, die durch die Längsausrichtung entsteht.

Der untere Teil bis zum Karl-Franke-Platz ist von drei- bis vierstöckigen Gebäuden eingfasst, die hauptsächlich aus der Gründerzeit stammen. Dieser Abschnitt markiert den homogensten Teil der innerstädtischen Hauptachse. Auch die Kastanienallee ist hier wieder beidseitig ausgeführt. Zwischen den Bäumen sind Schaukästen, Pflanzentzüge und Sitzgelegenheiten aufgestellt, was die Gestaltung teils uneinheitlich wirken lässt. Je weiter südlich man die Bummelallee entlanggeht, desto sichtbarer rücken die Berge des Harzes in die Stadt.

In diesem Bereich ist der öffentliche Raum zum ersten Mal wirklich schwellenlos und die roten Betonsteine ziehen sich über die ganze Breite. Kurz vor dem Port-Louis-Platz gibt es einen Wechsel in der Materialität. Die neueren Betonsteine werden vom alten gräulichen Belag abgelöst, der teilweise mit roten Steinen ausgebessert wurde. Im Allgemeinen wirkt die Fußgängerzone gestalterisch veraltet und die Oberflächen vernachlässigt.

Da manche Gebäude der Bummelallee nicht aus zweiter Reihe bedient werden können, müssen diese Wohnhäuser über die Fußgängerzone angefahren werden. Wie bereits in der Tempo-30-Zone und der Spielstraße verstärkt sich das uneinheitliche Erscheinungsbild durch freie Blicke in Hinterhöfe oder auf private Parkplätze.



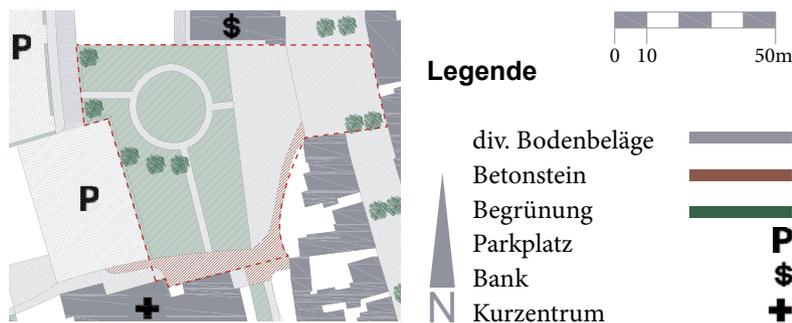


### 11.4.1 Port-Louis-Platz

Der Platz ist Teil der Fußgängerzone und liegt ca. 150m südlich des Jungbrunnens. Im Westen geht die Häuserreihe weiter und im Osten kann sich der Platz durch fehlende Bebauung öffnen, dadurch wird die Linearität aufgebrochen. Es ist möglich den Blick schweifen zu lassen: Das Kurzentrum am Rande des Stadtparks und die südlich gelegenen Berge des Harzes werden sichtbar. Zur Gründerzeit befand sich hier kein Platz sondern nur ein Durchgang zum damaligen Haus Radau<sup>1</sup> und dem umgebenden Garten. Als sich im Laufe der Jahre die Funktion des Gebäudes änderte und für die Öffentlichkeit an Bedeutung gewann, wurde auch der Zugang wichtiger und vergrößert. In dieser Zeit wurde der ehemals private Garten zum Stadtpark umfunktioniert. Bis in die 1960er Jahre war das „Casino“<sup>2</sup> vollständig vom Stadtpark umgeben. Als sich die Nutzung des Gebäudes wiederum änderte und der MIV an Wichtigkeit gewann, wurden die Parkstraße und die Parkplätze auf der Nordseite des Gebäudes errichtet. Die Durchlässigkeit der alten Grünfläche sollte durch eine Ost-West-Verbindung erhalten bleiben, doch durch eine unklare Gestaltung (z.B. Schranke/ Parkplatz/ Straße) ist die Wegführung kaum erkennbar.

Der Platz ist großzügig, zerfällt aber in verschiedene Teile. Eine uneinheitliche Gestaltung fragmentiert den Platz. Es gibt zur gleichen Teil einen gepflasterten Bereich, der sich von der Fußgängerzone her erweitert, gleichzeitig greift von Osten ein abgetrennter Grünbereich mit Sitzgelegenheiten in den Platz hinein. Dieser ist ein Überbleibsel des alten Stadtparks. Daran anschließend ändern sich Oberfläche und Nutzung erneut: hier befindet sich ein Parkplatz. Es gibt keine gestalteten Übergänge zwischen den unterschiedlichen Bereichen. Die gesamte Raumsituation ist unklar. Auffällig ist vor allem im erweiterten Fußgängerzonenbereich die unterschiedliche Materialität des Bodenbelages. Veraltete Betonsteine werden durch teilweise erneuerte Bereiche ersetzt. Die Volksbank verwendet ebenfalls einen anderen Pflasterstein für ihren Vorbereich und der Weg zum Kurzentrum ist dann wiederum mit den roten Betonsteinen ausgeführt. Die Wege, die durch den Grünbereich laufen haben wieder eine andere Materialität. Das frequenzgenerierende Kurzentrum ist durch die fehlende gestalterische Anbindung und dadurch, dass es vornehmlich über den Parkplatz bedient wird, kaum integriert.

- 1 Heutiges Kurzentrum
- 2 So wurde das Gebäude mittlerweile genannt

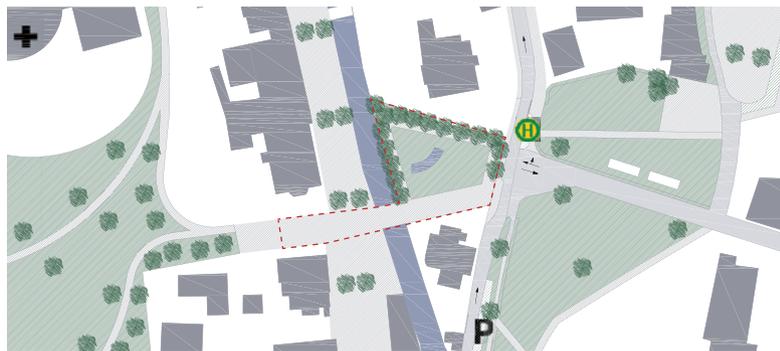




### 11.4.2 Querungspunkt zwischen Stadtpark und Badepark

Bei dem Kreuzungspunkt zur Wandelhalle und Stadtpark entsteht ein kaum wahrnehmbarer Platz mit Spielgeräte für Kinder. Hinweisschilder weisen die östlich gelegene Wandelhalle und das Casino aus. Der Bodenbelag zieht sich in östliche wie westliche Richtung, allerdings ist der Querungspunkt sehr uneindeutig und kaum wahrnehmbar. Gebäude und Bepflanzung verhindern in beide Richtungen eine direkte Blickbeziehung.

Hat man die Brücke, von der Bummelallee kommend, überquert öffnet sich auf der linken Seite ein kleiner begrünter Platz mit Sitzgelegenheiten. So wie vieles in diesem Teil der Innenstadt wirkt er durch seine Gestaltung veraltet. Der Bodenbelag der sich aus der Fußgängerzone gezogen hat und eine gewisse Richtung vorgibt, endet an der Rudolf-Huch-Straße mit einer uneindeutigen Wegesituation, was die Zugänglichkeit zur Wandelhalle und dem Casino betrifft.



#### Legende

div. Bodenbeläge	
Betonstein	
Begrünung	
Radau	
Kurzentrums	
Bushaltestelle	
Parkplatz	





N





### 11.4.3 Stadtpark

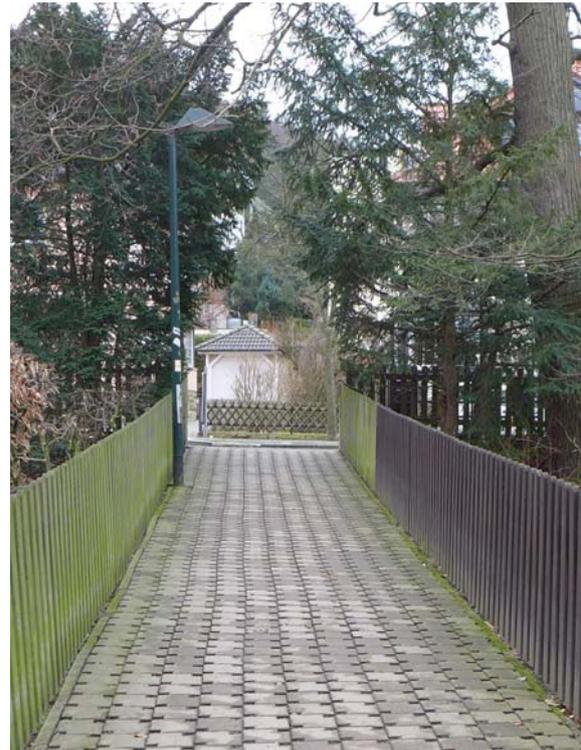
Der heutige Stadtpark wurde im Laufe der Zeit immer weiter verkleinert. Als Bad Harzburg vor dem Zweiten Weltkrieg nachverdichtet wurde, durchschnitt die östlich angelegte Bismarckstraße den Park fast zur Hälfte. Heute ist nur noch der südliche Teil nach dem Kurzentrum Stadtpark.

Aus Sicht der Hauptachse liegt der Stadtpark hinter der Gebäudereihe, die die Fußgängerzone begrenzt und ist nur unzureichend mit der Bummelallee verbunden. Der Zugang ist trotz des hohen Baumbewuchses von der Fußgängerzone kaum wahrnehmbar, was durch die am Zugang parkenden Autos noch verstärkt wird. Es fehlt an Hinweisschildern und der Zugang wirkt dunkel. Der Park selbst ist wenig einladend. Die Wege und die Bepflanzung wirken vernachlässigt. Hinzu kommt, dass hier keine Aktivitäten stattfinden. Das könnte damit zusammenhängen, dass der Park auf allen vier Seiten von Zäunen umgeben ist und er nur an vier Punkten betreten werden kann (zwei im Westen, einem im Osten über die Bummelallee und einen im Süden über den Port-Louis-Platz). Dies verringert nicht nur die Durchlässigkeit sondern darüber hinaus auch die Anbindung der westlich gelegenen Wohngebiete an die Innenstadt insgesamt.



#### Legende

div. Bodenbeläge		 
Betonstein		
Begrünung		
Radau		
Kurzentrum		





### 11.4.4 Badepark

Die Wandelhalle und die Barbarossa Klinik, die auch die Spielhalle beherbergt, liegen östlich der Bummelallee und sind wichtige touristische und gesundheitliche Ziele. Zur Gründerzeit flankierten die beiden Gebäude eine wichtige Achse, die im alten Soleabbaugebiet endete, wo 1852 ein Badehaus und Kurhotel mit großer Parkanlage entstand. Hier befand sich das Zentrum des beginnenden Kurlebens.<sup>3</sup> Als nach dem Zweiten Weltkrieg der Wandel einsetzte und das Badehaus abgerissen wurde, endete diese Achse im Nichts. Der Zugang über die Schmiedestraße, der heute noch an seiner ursprünglichen Position existiert, wurde durch Parkplätze, uneinheitlicher Gestaltung, sowie durch verlorengegangene Blickbeziehungen verwässert. Relikte dieser Achse (Badepark), die mittlerweile in einem von ihr abgewandten Geschosswohnbau endet, sind eine Baumreihe und linear aufgestellte Pflanztröge.

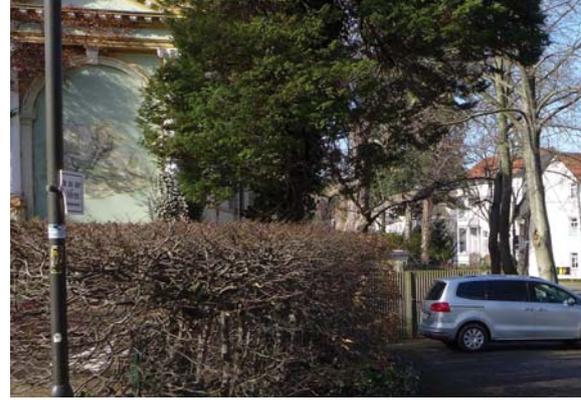
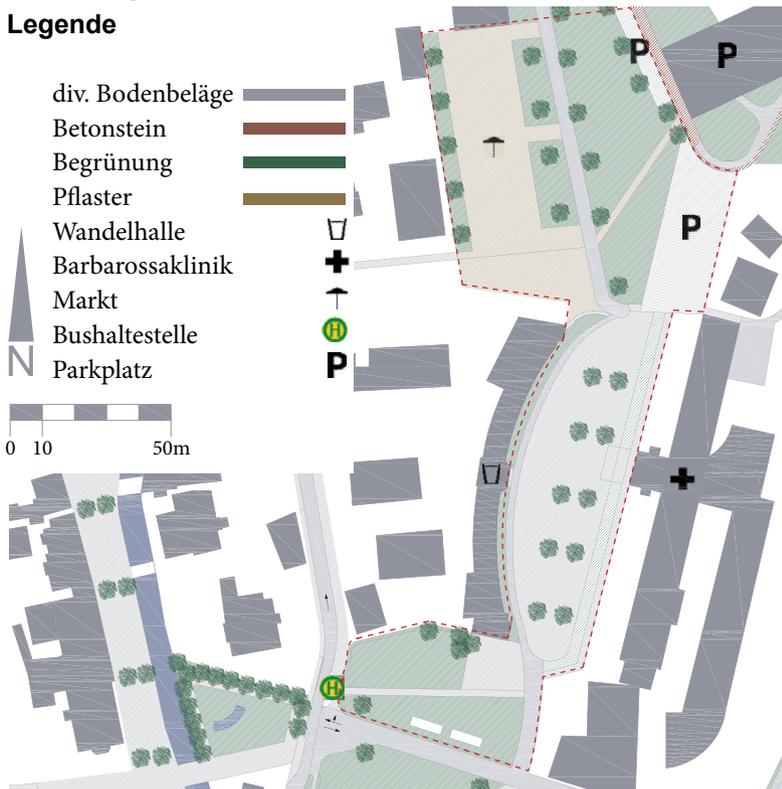
Die Wandelhalle ist in ihrer ursprünglichen Architektur erhalten, die Barbarossa Klinik wurde 2009 erweitert. Dabei blieb die Fassade erhalten und wird von einer Stahl-Glas-Konstruktion eingefasst. Der Bodenbelag, der aus der Fußgängerzone kommend eine gewisse Richtung vorgibt, endet an der Rudolf-Huch-Straße mit einer uneindeutigen Wegesituation. Hat man den Badepark gefunden, öffnet sich zwischen den beiden Gründerzeitbebauungen ein Platz, an den ein Grünbereich, der Marktplatz und ein Parkdeck angrenzen.

<sup>3</sup> Vgl. Meier/ Neumann 2000, S. 566.

#### Legende

- div. Bodenbeläge
- Betonstein
- Begrünung
- Pflaster
- Wandelhalle
- Barbarosaklinik
- Markt
- Bushaltestelle
- Parkplatz

0 10 50m





### 11.4.5 Karl-Franke-Platz

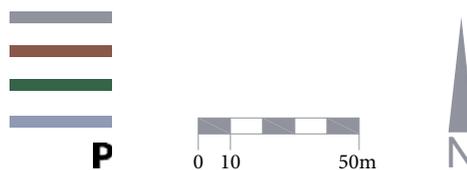
Der Karl-Franke-Platz wirkt sehr großzügig. Hier endet die Homogenität der Gebäude. Er ist nicht auf allen Seiten von Gebäuden flankiert, sondern vor allem auf der Ostseite sehr offen und nur von der Rudolf-Huch-Straße begrenzt. Dadurch ergeben sich Blickbeziehungen auf den westlich gelegenen Amsberg, wo noch viele gründerzeitliche Villen stehen. Nach Osten blickt man auf einen mehrgeschossigen Wohnbau und die B4.

Der Platzbelag wurde mit den in der Tempo-30-Zone und der Spielstraße roten Betonsteinen und Kopfsteinpflaster erneuert. Die Querverbindungen kommen vor allem Richtung Westen am besten zum Ausdruck, da dort der Weg gut sichtbar mit dem gleichen Belag weiterläuft. Auf der Ostseite wird der Übergang, wie auch in der Tempo-30-Zone und der Spielstraße, mit Kopfsteinpflaster gekennzeichnet. Dadurch erweitert sich der Platz noch. Allerdings wird versucht durch Pflanzenbeete sich von der Straße abzugrenzen. An diesem Punkt gelingt die Durchlässigkeit am besten. Die Gestaltung wirkt trotz des neuen Bodenbelags veraltet, allerdings nicht übermäßig fragmentiert.



#### Legende

- div. Bodenbeläge
- Betonstein
- Begrünung
- Radau
- Parkplatz





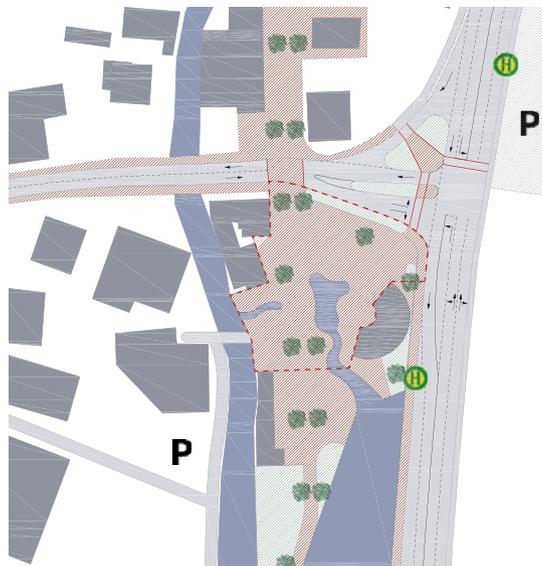
## 11.5 Berliner Platz

Der Berliner Platz liegt in der Verlängerung der Bummelallee und ist das Bindeglied zwischen Innenstadt und Kurpark, sowie zwischen dem touristisch geprägten Teil der Stadt und der eigentlichen Innenstadt.

In der Gründerzeit wurde er zwar nicht als Platz ausgewiesen, aber seine Funktion wurde über die Jahre beibehalten. Zuerst war es ein begrünter Bereich, der die Spitze der Herzog-Wilhelm-Straße und der Herzog-Julius-Straße bildete, in der Nachkriegszeit wurde er dann zu einem befestigten Platz.

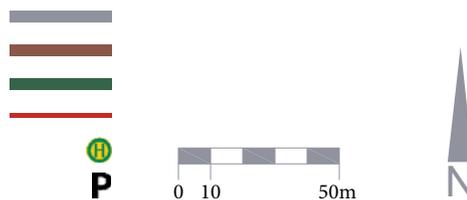
Um die Verbindung zwischen Innenstadt und Kurpark zu stärken, läuft der Belag der Fußgängerzone über die Papenbergstraße bis zur Burgbergbahn durch. Ein schöner Ansatz, würde nicht die Fußgängerampel an der Papenbergstraße dieses Konzept konterkarieren und eine Trennung zwischen Bummelallee und Berliner Platz provoziert.

Der Platz selbst wird auf der Westseite durch lockere Bebauung und die Radau begrenzt und auf der Ostseite durch die B4. Mittels lebender Zäune wird versucht den Platz von der Straße abzuschirmen. Der Brunnen und die Wasserspiele erzeugen eine schöne Qualität. Allerdings wird diese durch die unmittelbare Nähe der B4 gemindert.



### Legende

div. Bodenbeläge  
 Betonstein  
 Begrünung  
 Fußgängerampel  
 Bushaltestelle  
 Parkplatz



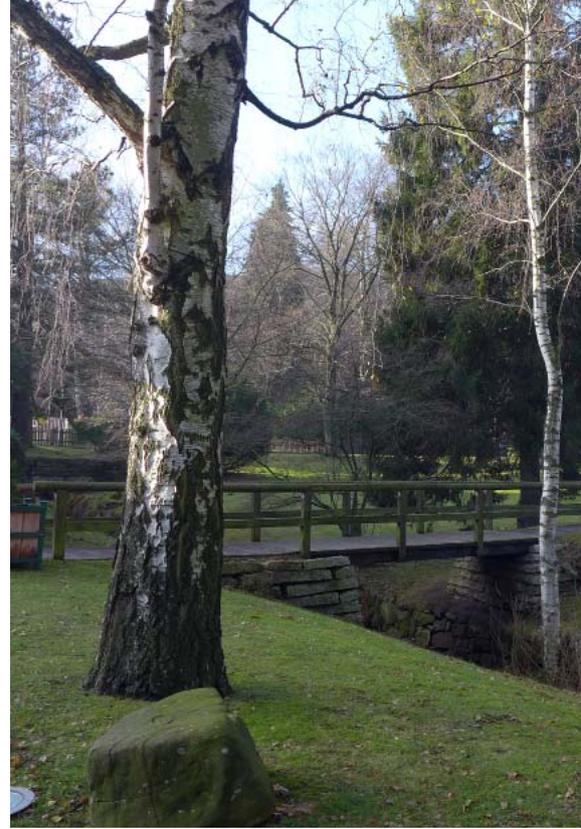


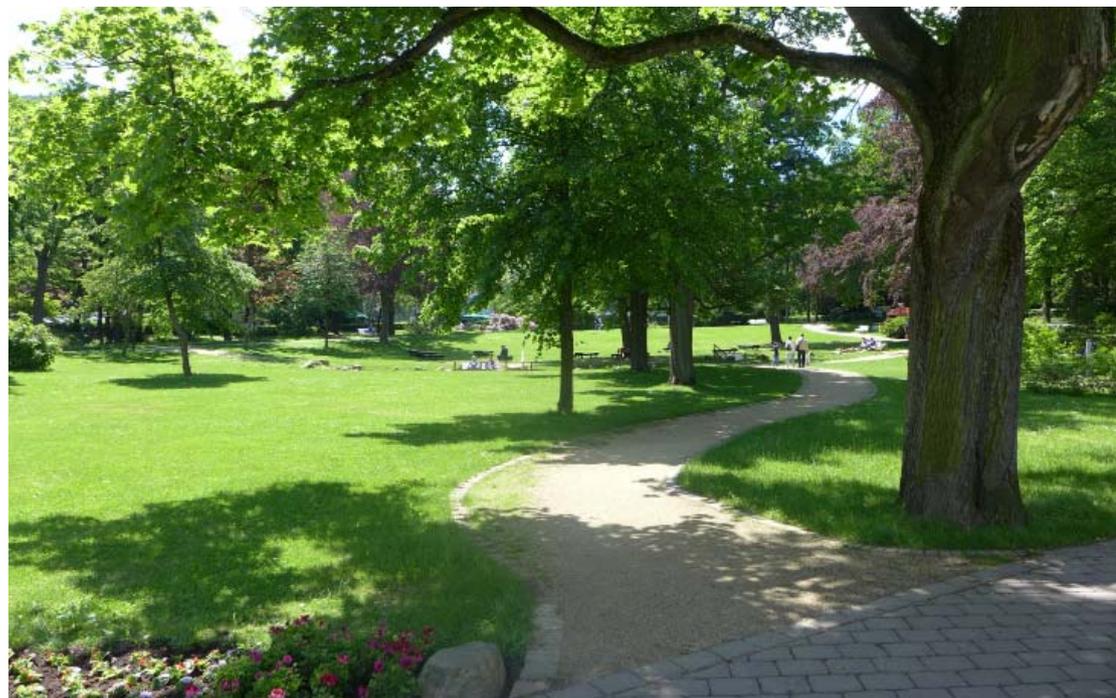
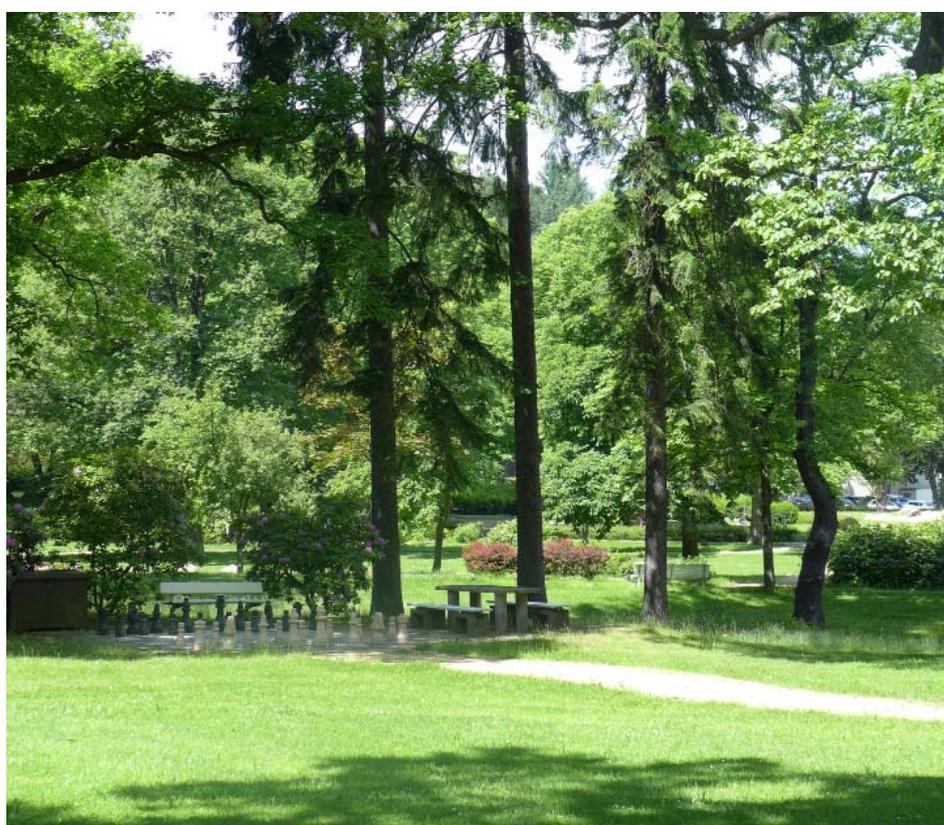
## 11.6 Kurpark

Der Kurpark schließt im Norden an den Berliner Platz an und dient heute wie früher der Erholung vor allem für Kurgäste und Touristen. Der Park wurde als verbindende Grünanlage des Kurhauses und des Harzburger Hofes in der Gründerzeit angelegt. Früher durchschnitt die Nordhäuserstraße den Park, wurde später aber an die Böschung des Waldes gelegt.

Er ist vornehmlich begrünt und die Radau fließt mitten durch ihn hindurch. Es ist hier durchaus idyllisch, trotzdem wird er von den Einwohnern Bad Harzburgs selten frequentiert, da er einerseits im Norden durch die Papenbergstraße von der Innenstadt abgeschnitten ist und die hier befindlichen Nutzungen überwiegend touristisch sind.

Im Westen wird der Kurpark durch die B4 begrenzt, im Osten durch große Einzelbauten wie die Herzog-Julius-Klinik und den Kursaal. Im Norden endet er an der Burgbergbahn und der Soletherme. Die Bebauung im Park ist sehr heterogen. Viele Gebäude und Funktionen, wie das Haus der Natur, die Soletherme, der Minigolfplatz, der Mehrgenerationenspielplatz, die Herzog-Julius-Klinik, wurden im Laufe der Jahre in den Park hineingebaut und haben ihn sukzessive schrumpfen lassen. Ein Geflecht an Wegen verbindet die einzelnen Funktionen miteinander. Der Weg von der Burgbergseilbahn zum Berliner Platz wird am meisten frequentiert. Er ist die verlängerte Achse der Bummelallee.





## 11.7 Querverbindungen

Nicht zuletzt aufgrund der Nord-Süd-Ausrichtung der Innenstadt und der West-Ost-Ausrichtung der umgebenden Gebiete sind die Querverbindungen ein integraler, funktionaler Bestandteil des öffentlichen Raumes in Bad Harzburg. Es ist wichtig, dass sie in beide Richtungen gut funktionieren.

Durch die gewachsene Verschiebung von einem kompakten Zentrum hin zu einer langgestreckten Innenstadt, wurden die Querverbindungen zunehmend wichtiger. Die großzügigen Gartenanlagen, die Bad Harzburg früher geprägt haben, gewährten Blickbeziehungen und eine gewisse Durchlässigkeit. Durch die Nachverdichtungen, vor allem in diesen Bereichen, gingen diese Aspekte verloren. Allerdings haben sich in nennenswerter Weise keine neuen Querverbindungen gebildet. Darüber hinaus wurden die umliegenden Gemeinden die im Nordwesten mit der Stadt verwachsen sind - hier sind vor allem Schlewecke und Bündheim zu nennen - schlecht angebunden.

Allgemein ist zu sagen, dass die Querverbindungen durch schlechte Wegführungen und damit verbundener Umwege, wie beispielsweise dem Golfplatz oder vieler großer Privatgrundstücke, verlängert werden. Sie sind teilweise unterbrochen und die Beschilderung ist nicht ausreichend, weshalb die Wege uneindeutig und die Kreuzungspunkte unübersichtlich sind. Erschwert wird die ganze Situation durch die nicht barrierefreie Ausführung und die wenigen Sitzgelegenheiten außerhalb der Innenstadt. Auch Radfahrer können diese Verbindungen teilweise nicht benutzen. (siehe Mobilität). Verstärkt wird dieses Bild durch ungepflegte Oberflächen. Es lässt sich kein Bezug zur Innenstadt herstellen. Die Innenstadt selbst ist zwar fragmentiert, doch gibt es zumindest im Ansatz eine einheitliche Gestaltung. Alles was in zweiter Reihe liegt ist meist veraltet und deutlicher vernachlässigt als innerhalb der Herzog-Wilhelstraße. Es gibt immer wieder Punkte, wo dies von der Innenstadt aus sichtbar ist, wodurch diese Bereiche auf den Hauptgeschäftsbereich abstrahlen.

Wenn man die Innenstadt verlassen möchte, erschweren die halböffentlichen und privaten Räume zwischen den Gebäuden, die Orientierung, da nicht klar ersichtlich ist, ob es sich um einen öffentlichen Weg handelt. Durch die unzureichende Kennzeichnung können sie leicht übersehen werden.



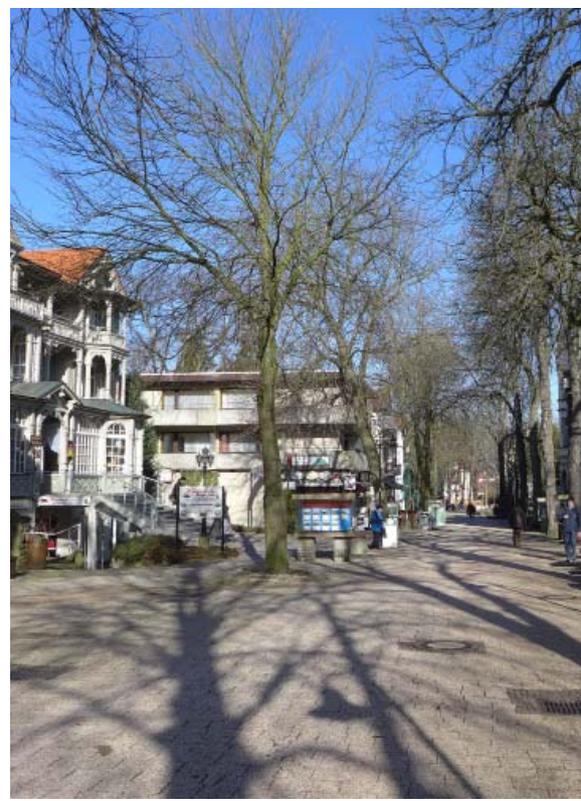


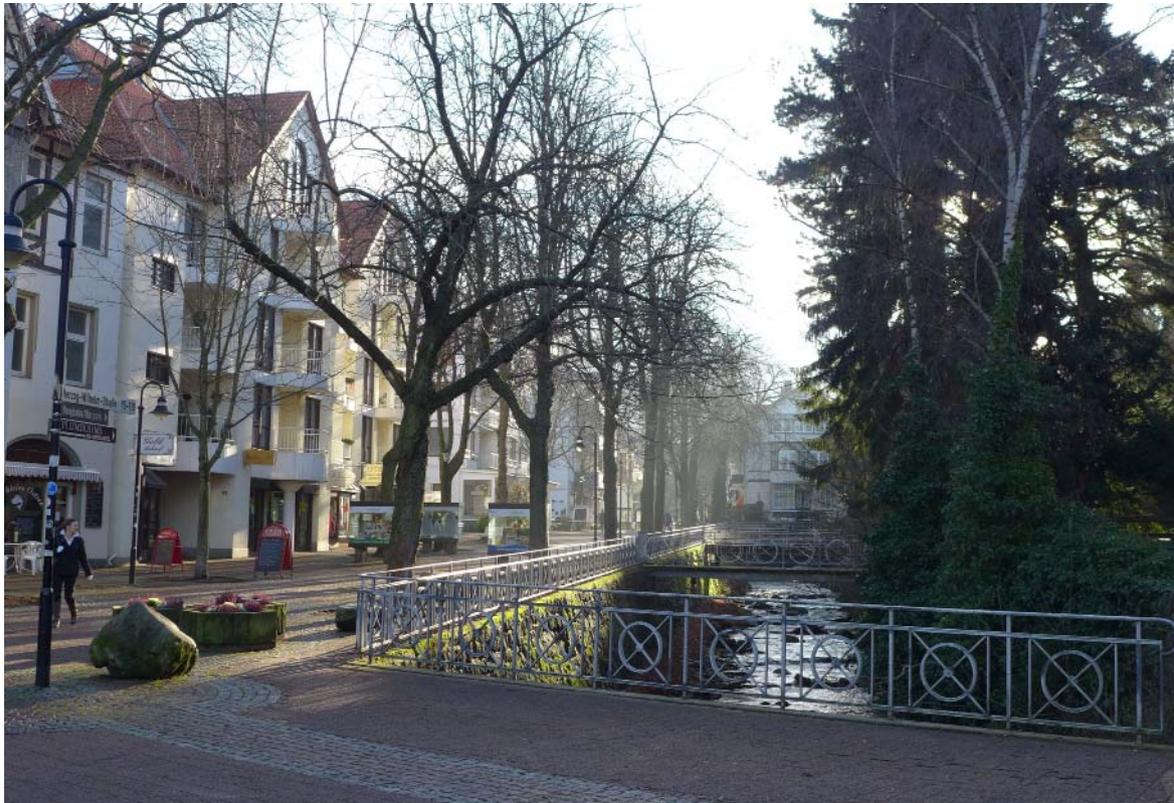
## 11.8 Kastanienallee

Die Kastanienallee ist das einzige Element, dass sich ohne Unterbrechung vom Anfang der Herzog-Wilhelm-Straße am Bahnhof bis zur Burgbergbahn durchzieht. Auf der einen Seite unterstreicht die Allee die problematische Längsausrichtung, aber auf der anderen Seite hält sie als kontinuierliches Naturelement den öffentlichen Raum zusammen und leitet in die verschiedenen Zonen über. Die Größe der Bäume variiert sehr stark, dennoch spenden die Kastanienbäume vor allem vom Frühjahr bis zum Herbst Schatten, nehmen aber durch ihre ausladenden Kronen auch viel Licht weg. An sonnigen Tagen sind die Kronen für ein schönes Schattenspiel verantwortlich. Im Winter verstärken die kahlen Bäume an manchen grauen Tagen den teilweise trostlosen Eindruck der Stadt.

## 11.9 Fazit

Positiv anzumerken ist die Kontinuität der Kastanienallee und die vielen nichtkommerziellen Sitzgelegenheiten. Das verleiht der Innenstadt seinen Charme. Auch gibt es Bemühungen mit neuen Materialien den öffentlichen Raum durchlässiger für alle Teilnehmer zu gestalten. Durch die konventionelle Ausführung konnte man die Trennwirkung, welche vor allem vom Verkehr ausgeht, nicht verhindern. Durch die Einzelbebauung fällt es schwer ein einheitlich geschlossenes Bild zu erzeugen. Es scheinen immer wieder vernachlässigte Innenhöfe, Parkplätze und ortsuntypische Geschosswohnbauten durch. Deshalb und wegen uneinheitlicher, teilweise überladener und veralteter Gestaltung und Oberflächen, wirkt die Innenstadt oft fragmentiert. Weiterhin ist festzustellen, dass sich die Pflege des öffentlichen Raumes fast nur auf die Innenstadt beschränkt. Es wurde mit neuen Materialien alte Konzepte weitergeführt - ein kreativerer Umgang mit dem öffentlichen Raum und seinen Möglichkeiten wäre wünschenswert.







## 12. Ziele und Maßnahmenkatalog

*12.1 Zielgruppe*

*12.2 Festlegung des Wirkungsgebietes*

*12.3 Maßnahmen*

*12.3.1 Allgemein*

*12.3.2 Nachverdichtung der Kernstadt*

*12.3.3 Alternative Mobilität fördern*

*12.3.4 Fördern der Fußgänger und Fahrradfahrer in der  
Innenstadt*

*12.3.5 Stärkung der Querverbindung*

*12.3.6 Längsausrichtung der Innenstadt aufbrechen*

*12.3.6.1 Tempo-30-Zone*

*12.3.6.2 Spielstraße*

*12.3.6.3 Bummelallee*

*12.3.6.4 Kurpark*

*12.3.7 Initialzündung*

*12.3.8 Gegliederter Ablauf*

*12.4 Ziele*

*12.5 Zukunftsvision*

## 12. Ziele und Maßnahmenkatalog

Bad Harzburg hat mit vielen Problemen zu kämpfen, hat aber gleichzeitig aufgrund seiner Lage und Größe einige vorteilhafte Faktoren für eine positive Standortwahl zu bieten: die Nähe zum Wirtschaftsstandort Braunschweig, eine gute Infrastruktur, kostengünstiges Wohnen, einen hohen Erholungswert und Naturnähe. Die Innenstadt ist als gute Einkaufslage noch intakt und nur wenige Leerstände sind wahrnehmbar.

Allerdings gibt es unübersehbare Anzeichen, dass sich die Situation Bad Harzburgs verschlechtert. Die Schrumpfung der Bevölkerungszahlen sowie der fortwährende Verlust von innerstädtischen Geschäftsflächen sprechen eine eindeutige Sprache. Auch die Vernachlässigung der Frei- und Oberflächen im öffentlichen Raum deutet darauf hin. Die nur eingeschränkt barrierearme Ausführung der Innenstadt trägt wenig zu einer Verbesserung bei - obgleich diese in Anbetracht des demografischen Wandels als bemühter Versuch zu werten ist, sich auf die neue Hauptzielgruppe auszurichten. Verschärft wird diese Situation zusätzlich durch die Verkehrsführung und Infrastruktur, die auf das Auto ausgelegt ist. Dies führt zu einem Qualitätsverlust der Innenstadt und einer verringerten Bindung der Ortsteile an die Kernstadt.

### 12.1 Zielgruppe

Vor allem den Einwohnern Bad Harzburgs würde eine Verbesserung der innerstädtischen Situation zu Gute kommen. Dabei geht es um eine Requalifizierung und Angebotserweiterung für alle gesellschaftlichen Schichten und Generationen. Eine nachhaltige Vitalität des Stadtkerns kann letztendlich nur durch eine Teilhabe aller Menschen am öffentlichen Leben erreicht werden. Durch Partizipation und generationsübergreifende Maßnahmen können Verbesserungen und Akzeptanz erreicht werden. Solche Prozesse stärken nicht nur die Identifikation mit Einzelmaßnahmen, sondern können im besten Fall den Identitätsgedanken zu einem zukunftsweisenden Element der Stadtplanung und Politik werden lassen. Verbesserungen sollten zunächst der Bevölkerung selbst dienen. Erst danach wären andere Gruppen, wie beispielsweise die Touristen, in Betracht zu ziehen.

### 12.2 Festlegung des Wirkungsgebietes

Um die negativen Entwicklungen Bad Harzburgs abzuschwächen und die positiven Seiten zu stärken, ist es aus Verfassersicht unabdingbar das Augenmerk auf die Innenstadt und den öffentlichen Raum zu legen. Die konstituierende Bedeutung des öffentlichen Raums wurde bereits im gleichnamigen Kapitel herausgearbeitet.

Es erscheint sinnvoll eine zukünftige kommunale Entwicklung nach Innen zu richten und über eine effizientere Nutzung des verfügbaren Raums nachzudenken. Eine Konzentration der Einwohner, Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen in Innenstadtnähe führt zu einer Belebung und Attraktivierung des Ortskerns und einer Reduzierung der Kosten für die technische Infrastruktur.<sup>1</sup> Der öffentliche Raum prägt die Atmosphäre und Aufenthaltsqualität entscheidend und ist ein wichtiger Faktor für eine belebte Innenstadt. Ob jemand sich in ihm wohlfühlt, hängt sehr stark von den vorhandenen Raumqualitäten ab.<sup>2</sup>

## **12.3 Maßnahmen**

### **12.3.1 Allgemein**

- Die qualitätsvolle und angemessene Gestaltung des öffentlichen Raumes kann der Schlüssel zum Erfolg einer Innenstadt sein - die Attraktivität des öffentlichen Raumes kann eine Sogwirkung auslösen. Über eine zusammenhängende, attraktive Inszenierung der Innenstadt und der Wege ins Stadtzentrum kann eine deutliche Aufwertung erreicht werden. Außerdem kann dadurch das Ausfransen des öffentlichen Raumes gemindert werden.
- Der demographische Wandel hat Bad Harzburg fest im Griff. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, ist es von Nöten die Barrierefreiheit nicht nur in der Innenstadt zu sichern, sondern auch die Querverbindungen zu den weiteren Zieldestinationen selbst barrierefrei zu gestalten.

---

1 Vgl. ZGB: *Masterplan demographischer Wandel 2014*, S. 29-30.

2 Vgl. *Breuer 2003*, S. 7.

### 12.3.2 Nachverdichtung der Kernstadt

Um eine Zersiedelung zu vermeiden und die Innenstadt als Standort nachhaltig zu stärken, können nichtentwickelte Grundstücke, Nachverdichtungsmöglichkeiten im Bestand und Leerstände genutzt werden.

- Die Innenstadt ist mit Abstand die bedeutendste Handelslage Bad Harzburgs, da bisher zentrenrelevante Fachmärkte in nicht-integrierter Lage vermieden wurden.<sup>3</sup> Diese Haltung sollte beibehalten werden, da es eine wesentliche Voraussetzung ist um die Bereitschaft für Investitionen, Modernisierung, Erweiterung und Neubauten von Einzelhandelsprojekten in der Innenstadt zu gewährleisten.<sup>4</sup>
- Die Umwidmung des Golfplatzes bietet die Möglichkeit die Kernstadt nachzuverdichten – ein herausragendes innerstädtisches Flächenpotenzial. Immer zu beachten ist bei derartigen Vorhaben natürlich die demografische Entwicklung und der tatsächliche, regional abgestimmte Bedarf.
- Umnutzung der Ein- und Zweifamilienhäuser an den Rändern der Innenstadt. Hier könnte die Stadt mit neuen generationsübergreifenden Wohnformen auch in den großen Gründerzeitvillen experimentieren. Das wäre eine Möglichkeit ortsbildprägende Bauten zu erhalten, nicht nur ältere Menschen in der Innenstadt zu halten und die Kommunikation zwischen den Generationen zu stärken.
- Von weiteren Baulandausweisungen in den weniger angebotenen Ortsteilen sollte unbedingt Abstand genommen werden, gegebenenfalls über Rückwidmungen nachgedacht werden, um einer fokussierten Innenstadt durch maßvolle zentrumsnahe Nachverdichtung Vorschub zu leisten.

<sup>3</sup> Vgl. CIMA: Regionales Einzelhandelsentwicklungskonzept 2008, S. 42.

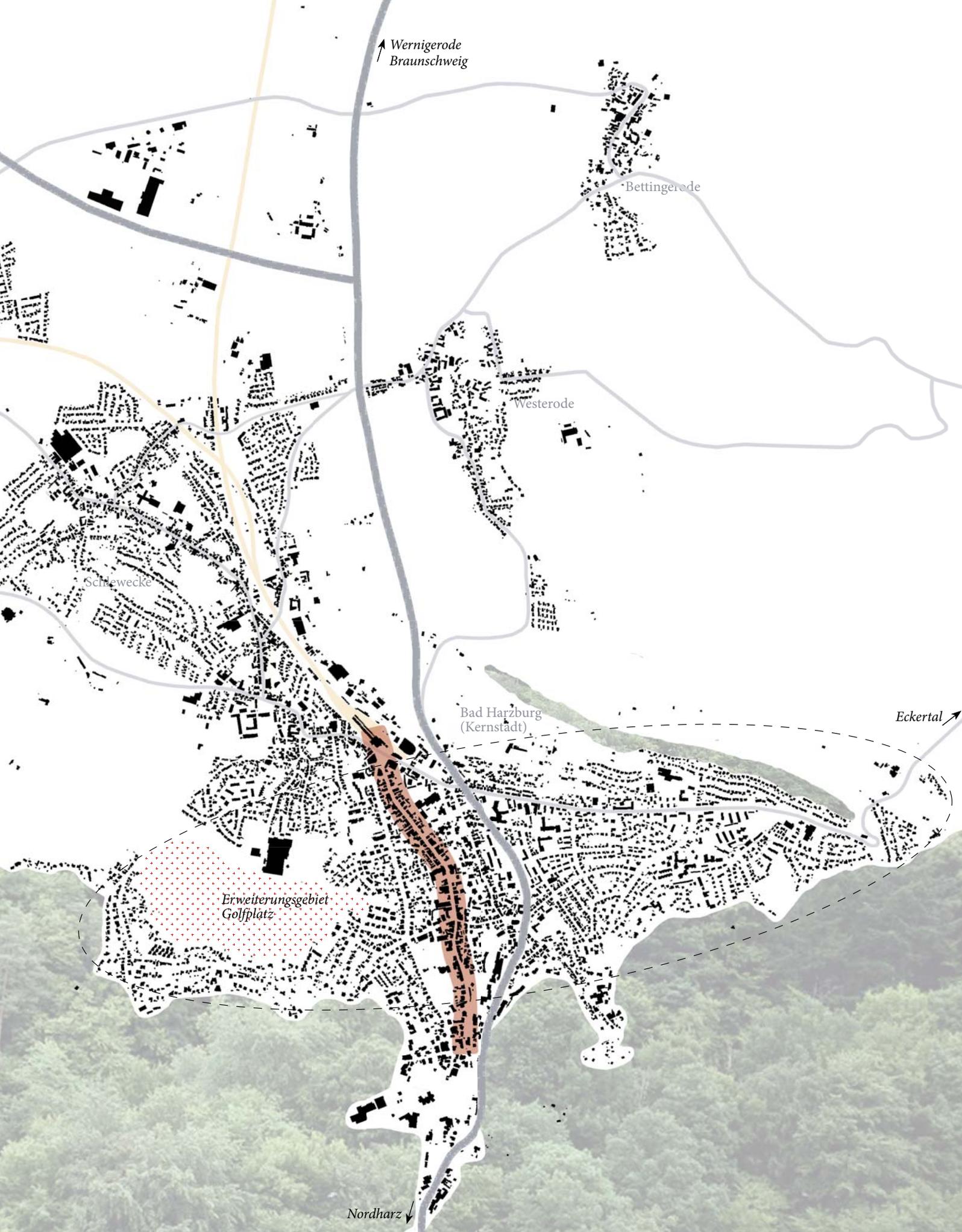
<sup>4</sup> Vgl. IHK 2009, S.10.

Abb. 74. Erweiterungs- und Baugebiet in der Kernstadt

#### Legende

Bundesstraße	
Kreisstraße	
Bahngleise	
Innenstadt	





Wernigerode  
Braunschweig

Bettingerode

Westerode

Schewecke

Bad Harzburg  
(Kernstadt)

Eckertal

Erweiterungsgebiet  
Golfplatz

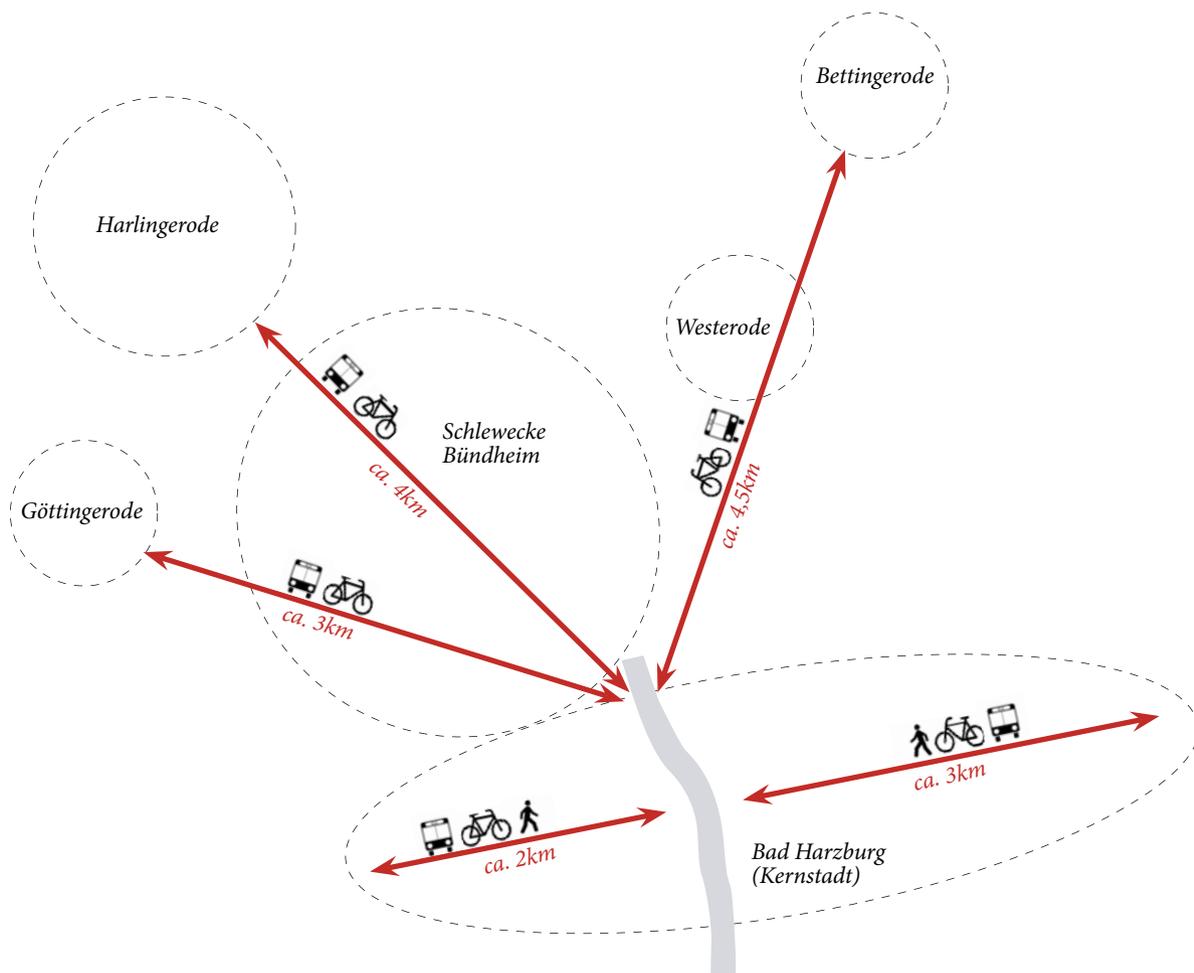
Nordharz

### 12.3.3 Alternative Mobilität fördern

Um eine bessere Anbindung der Orsteile an die Innenstadt zu gewährleisten, sollte auf alternative Mobilitätsformen zurückgegriffen werden.

- Ausbau des ÖPNV- Netzes durch eine erhöhte Taktung oder beispielsweise eine Ergänzung durch alternative Konzepte (z.B. „Bürgertaxis“).
- Ausbau und Verbesserung des Fahrradwegenetzes, durch eine deutliche Kennzeichnung, das Schließen von Lücken im vorhandenen Netzwerk und Schaffung von Abstellflächen.
- Stärkung der fußläufigen Anbindung durch eine einheitliche und ansprechende Gestaltung der Wege und eine Aufwertung durch eine erhöhte Anzahl an Sitzgelegenheiten.
- Überarbeitung des vorhandenen Leitsystems unter Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmer und eine verbesserte Abstimmung der vorhandenen Mobilitätsformen aufeinander. Auf eine sichere, barrierefreie und übersichtliche Ausführung sollte vor allem wegen der Kinder und Älteren geachtet werden.

Abb.75. Anbindung der Orsteile an die Kernstadt stärken



*Abb. 76. Der öffentliche Raum sollte nicht nur in der Innenstadt ansprechend und barrierefrei sein*



*Abb. 77. Die Taktung sowie die Barrierefreiheit des ÖPNV zu erhöhen, kann zu einer besseren Anbindung der Orteile an die Innenstadt führen*



*Abb. 78. Schließen von Lücken im vorhandenen Fahrradwegenetz zusammen mit einer eindeutigen Kennzeichnung*



### 12.3.4 Fördern der Fußgänger und Fahrradfahrer in der Innenstadt

Um die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes in der Innenstadt zu verbessern und der trennenden Wirkung des Individualverkehrs entgegenzuwirken, ist es vorteilhaft Fußgänger und Radfahrer zu stärken.

- Durch das Fahrrad könnten die gefühlten Entfernungen in der Innenstadt verringert werden. In diesem Zusammenhang erscheint es sinnvoll die Fußgängerzone sowie den Kurpark für Radfahrer zu öffnen. Einen besonderen Anreiz das Rad zu benutzen, kann die Möglichkeit liefern, die Herzog-Wilhelm-Straße gegen die Einbahn befahren zu können. Ergänzend werden Verleih- und Aufladestationen für Fahrräder am Bahnhof, am Jungbrunnen, am Berliner Platz sowie an der Burgbergseilbahn vorgeschlagen. Bedingt durch die der Stadt zugrundeliegende Topographie existieren oftmals Steigungen, was die Nutzung des Rades vor allem für ältere Zielgruppen bislang erschwert hat, bzw. unmöglich machte. In Form von E-Bikes könnte es nun auch wieder für ältere Menschen zum attraktiven Fortbewegungsmittel werden.
- Um die Innenstadt zu entlasten sollte die Einbahnstraße der Herzog-Wilhelm-Straße für Autos und ÖPNV beibehalten werden. Man könnte den Verkehr über existierende Parallelstraßen zu den bereits vorhandenen Parkplätzen leiten. Die daraus ableitbare Verringerung des Verkehrsaufkommens wird langfristig die Nutzungssicherheit und Attraktivität erhöhen. Dadurch wird außerdem eine temporäre Änderung des Verkehrsregime erleichtert und eine Bespielung der Innenstadt möglich.

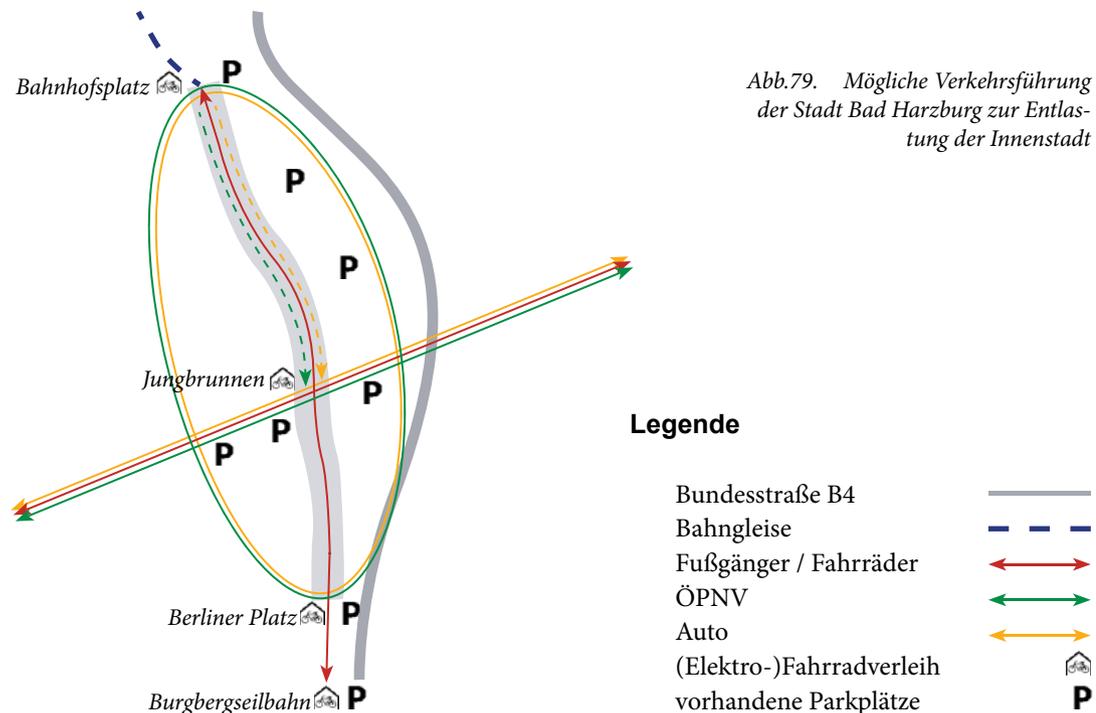




Abb. 80. Ein Parkleitsystem wie in Neumarkt lenkt den Verkehrsstrom, erhöht die Orientierung und vermindert Suchverkehr



Abb. 81. Dieses Leitsystem in Füssen schafft es alle Mobilitätsformen übersichtlich miteinander zu verbinden

### 12.3.5 Stärkung der Querverbindungen für Fußgänger und Fahrradfahrer

Die Nord-Süd-Ausrichtung der Innenstadt steht im Gegensatz zur Ost-West-Ausdehnung der Kernstadt. Dadurch ergeben sich lange Wege ins Zentrum. Die Verbesserung der Querverbindungen für Radfahrer und Fußgänger kann die Anbindung an das Zentrum stärken. Idealerweise sind die Wege so attraktiv und begehrenswert, dass zukünftig ein großer Teil der Einwohner ihre Verkehrsmittelwahl überdenkt und von einer Benutzung des Autos absehen.

- Lücken im vorhandenen Wegenetz schließen.
- Eine einheitliche Gestaltung der Querverbindungen kann die Erkennbarkeit steigern.
- Um das Angebot für Fahrradfahrer und Fußgänger zu stärken, ist es wichtig diesen Verkehrsteilnehmern genug Platz einzuräumen. Dies kann durch den Wegfall der Straßenrandparkplätze gewährleistet werden.
- Es ist darauf zu achten, dass die Fahrrad- und Fußwege gut gekennzeichnet sind und nicht unterbrochen werden. Eine gute Möglichkeit ist beispielsweise nicht wie üblich die Fahrradwege bei Ein- und Ausfahrten abzusenken, sondern die Straße anzuheben. Dadurch verlangsamt sich der MIV und der Vorrang der Fahrradfahrer und Fußgänger wird hervorgehoben.
- Die vorgesehene Stärkung der gewählten Verbindungen beziehen wichtige öffentliche Gebäude und Funktionen mit ein. Dadurch erhöht sich die Multifunktionalität.

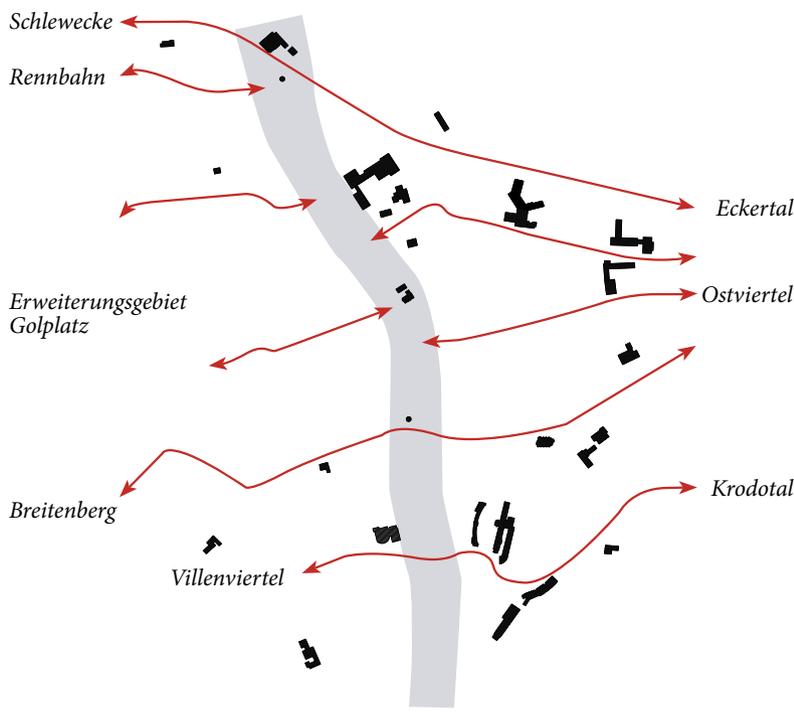


Abb.82. Zu stärkende Querverbindungen

#### Legende

- Querverbindung 
- wichtige Gebäude 
- Innenstadt 

*Abb. 83. Sitzmöglichkeiten in gut aufeinander abgestimmter Distanzen, wie hier in Lleida, Spanien, kann es vor allem Älteren erleichtern Alltagswege zu Fuß zu erledigen*



*Abb. 84. Ein Blindenleitsystem trägt zur Barrierefreiheit bei*



*Abb. 85. Klare Wegeführung für Fußgänger und Radfahrer*



### 12.3.6 Längsausrichtung der Innenstadt aufbrechen

Die langgestreckte Innenstadt (ca. 1,6km) verursacht vor allem in der Tempo-30-Zone und der Spielstraße viel Verkehr. Um die Linearität aufzubrechen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, wäre es wünschenswert, dass sich interessante Punkte in jeweils fußläufiger Entfernung befinden, die die Menschen als „Perlenkette“ aus Attraktivitätsorten durch die Innenstadt leiten.

- Sequenzieren der Herzog-Wilhelm-Straße durch Aufwertung der vorhandenen Plätze und Schaffung von neue Plätze an neuralgisch wichtigen Punkten. Dadurch werden Blickbeziehungen zwischen den Plätzen geschaffen und die gefühlten Distanzen verkürzt. Um Raum für diese neuen Plätze zu schaffen, wird eine Umnutzung der Straßenrandparkplätze vorgeschlagen.
- Die Kastanienalle ist das einzige, was sich kontinuierlich durch die Innenstadt zieht. Um das Ausfransen des öffentlichen Raumes abzuschwächen und der Kontinuität Rechnung zu tragen, wird vorgeschlagen, das Beleuchtungskonzept auf diesen Rhythmus abzustimmen und die Bäume zu beleuchten.
- Langfristig wird vorgeschlagen, wichtige öffentliche bzw. öffentlichkeitsrelevante Funktionen wieder verstärkt direkt in der Innenstadt anzusiedeln.

Abb. 86. Alle infrastrukturelle Maßnahmen auf einen Blick →

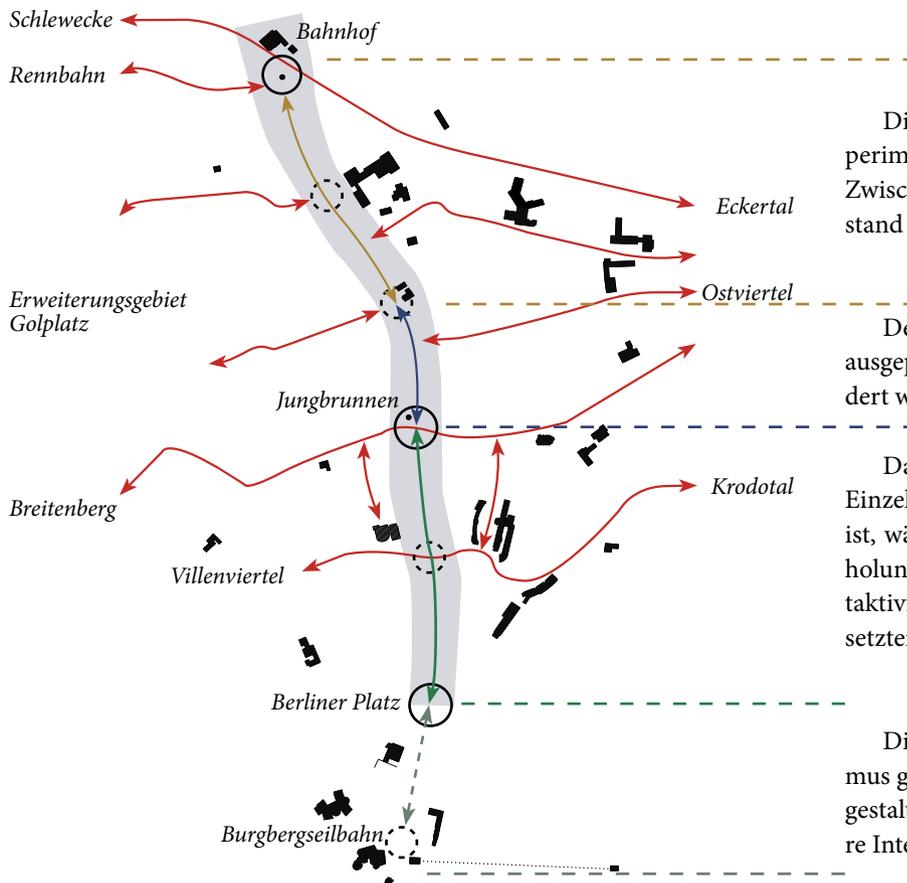


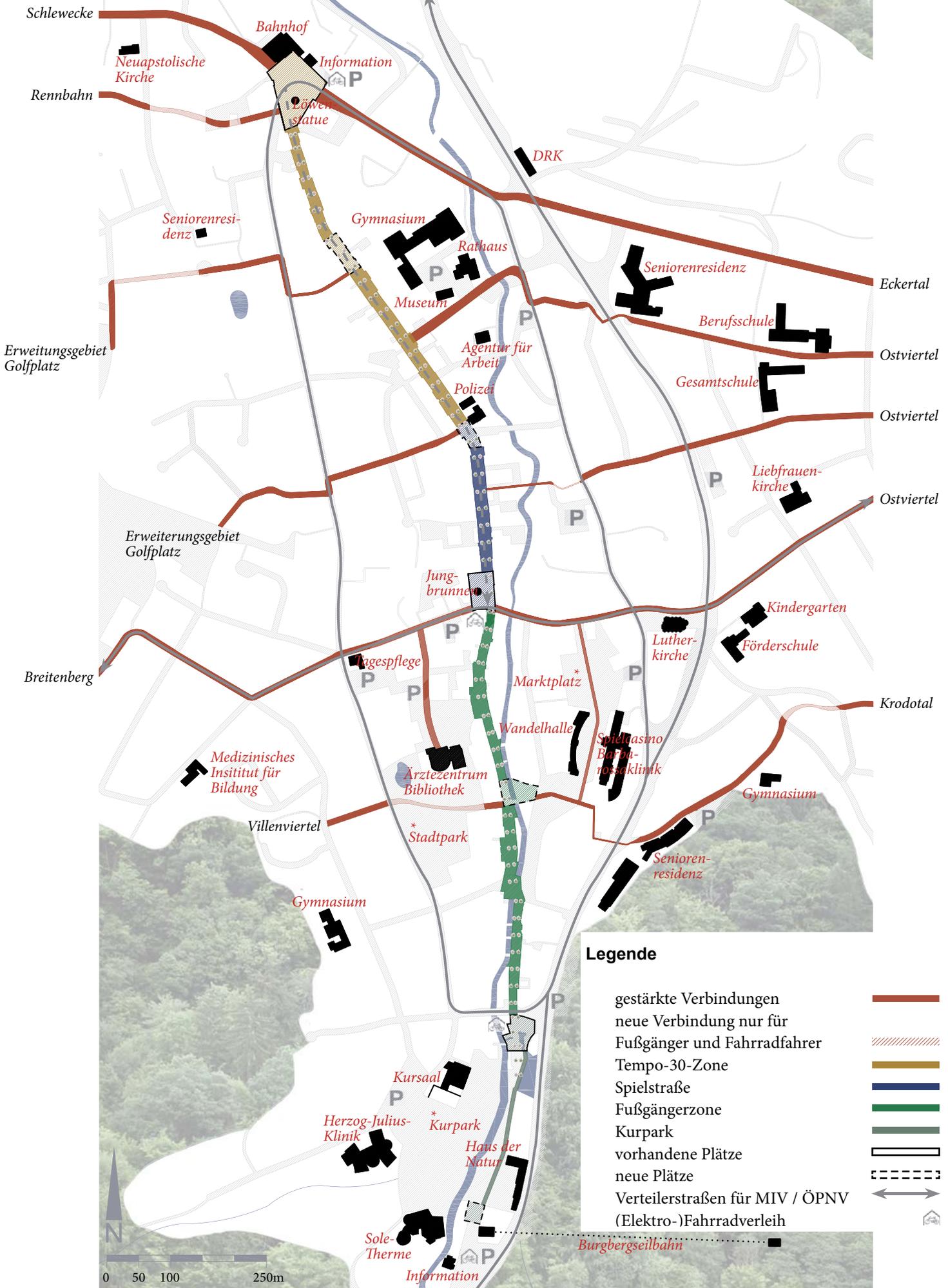
Abb. 87. Quer- und Längsverbindungen zusammen mit wichtigen Funktionen

Die Tempo-30-Zone ist als Experimentierfeld für Mobilität und Zwischennutzungen von Leerstand geeignet

Der Einzelhandel ist hier am ausgeprägtesten und sollte gefördert werden

Da mit einer Belebung des Einzelhandels nicht zu rechnen ist, wäre es durch den großen Erholungswert sinnvoll auf Freizeitaktivitäten in diesem Bereich zu setzen

Dieser Bereich ist von Tourismus geprägt und vornehmlich gut gestaltet. Hier ist eine unmittelbare Intervention nicht von Nöten

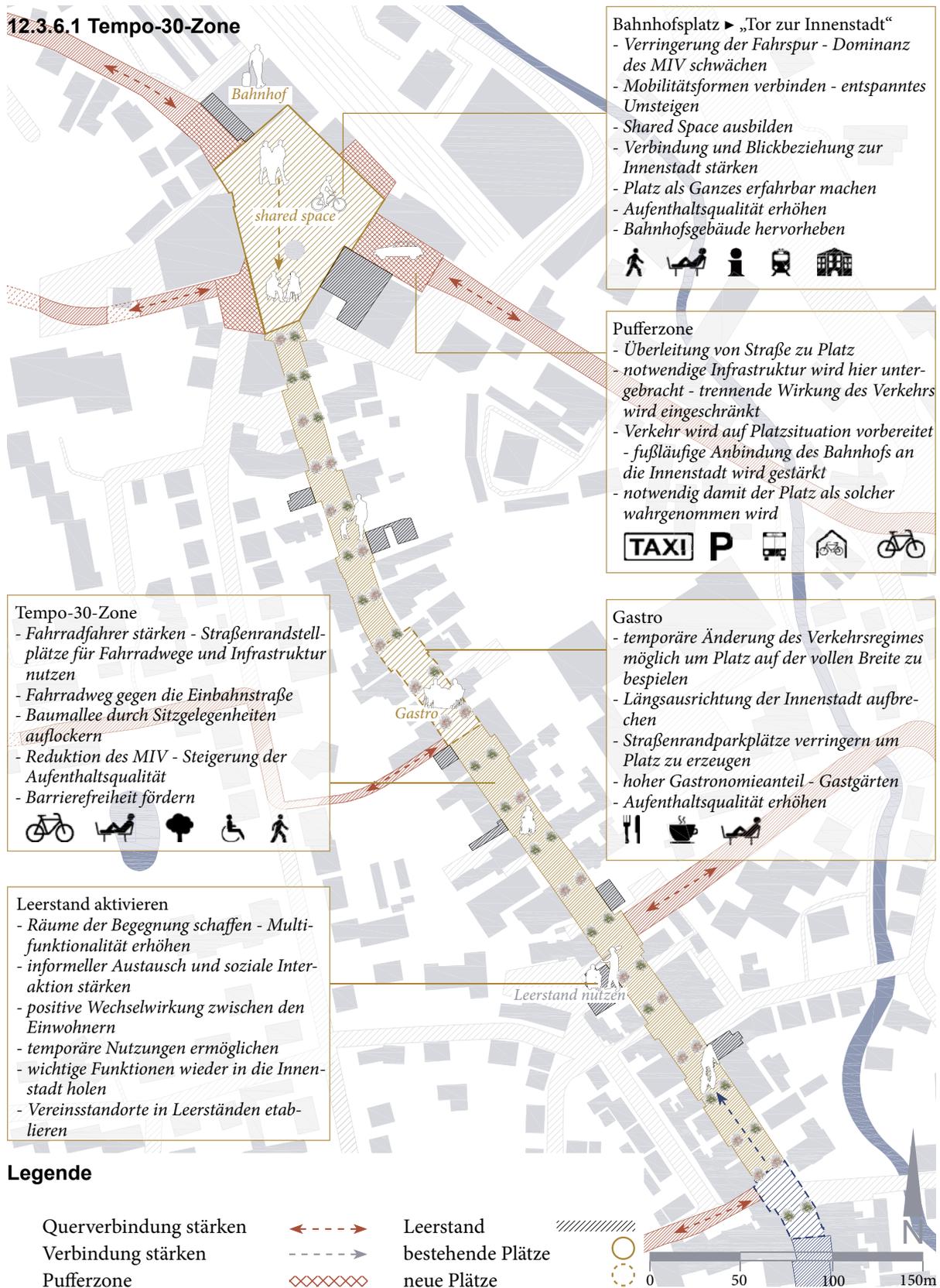


**Legende**

- gestärkte Verbindungen
- neue Verbindung nur für Fußgänger und Fahrradfahrer
- Tempo-30-Zone
- Spielstraße
- Fußgängerzone
- Kurpark
- vorhandene Plätze
- neue Plätze
- Verteilerstraßen für MIV / ÖPNV (Elektro-)Fahrradverleih



### 12.3.6.1 Tempo-30-Zone



**Bahnhofsplatz ▶ „Tor zur Innenstadt“**

- Verringerung der Fahrspur - Dominanz des MIV schwächen
- Mobilitätsformen verbinden - entspanntes Umsteigen
- Shared Space ausbilden
- Verbindung und Blickbeziehung zur Innenstadt stärken
- Platz als Ganzes erfahrbar machen
- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Bahnhofsgebäude hervorheben

**Pufferzone**

- Überleitung von Straße zu Platz
- notwendige Infrastruktur wird hier untergebracht - trennende Wirkung des Verkehrs wird eingeschränkt
- Verkehr wird auf Platzsituation vorbereitet
- fußläufige Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt wird gestärkt
- notwendig damit der Platz als solcher wahrgenommen wird

**Tempo-30-Zone**

- Fahrradfahrer stärken - Straßenrandstellplätze für Fahrradwege und Infrastruktur nutzen
- Fahrradweg gegen die Einbahnstraße
- Baumallee durch Sitzgelegenheiten auflockern
- Reduktion des MIV - Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Barrierefreiheit fördern

**Gastro**

- temporäre Änderung des Verkehrsregimes möglich um Platz auf der vollen Breite zu bespielen
- Längsausrichtung der Innenstadt aufbrechen
- Straßenrandparkplätze verringern um Platz zu erzeugen
- hoher Gastronomieanteil - Gastgärten
- Aufenthaltsqualität erhöhen

**Leerstand aktivieren**

- Räume der Begegnung schaffen - Multifunktionalität erhöhen
- informeller Austausch und soziale Interaktion stärken
- positive Wechselwirkung zwischen den Einwohnern
- temporäre Nutzungen ermöglichen
- wichtige Funktionen wieder in die Innenstadt holen
- Vereinsstandorte in Leerständen etablieren

### Legende

- |                        |  |                             |  |
|------------------------|--|-----------------------------|--|
| Querverbindung stärken |  | Leerstand bestehende Plätze |  |
| Verbindung stärken     |  | neue Plätze                 |  |
| Pufferzone             |  |                             |  |

*Abb. 88. Best Practice Beispiel für einen shared space: „Exhibition Road“, London*



*Abb. 89. Sitzgelegenheiten zwischen Alleebäumen in der Meidlinger Straße, Wien*



*Abb. 90. Alternative Nutzungsmöglichkeiten für Parkplätze durch minimal invasive Kennzeichnung*



### 12.3.6.2 Spielstraße



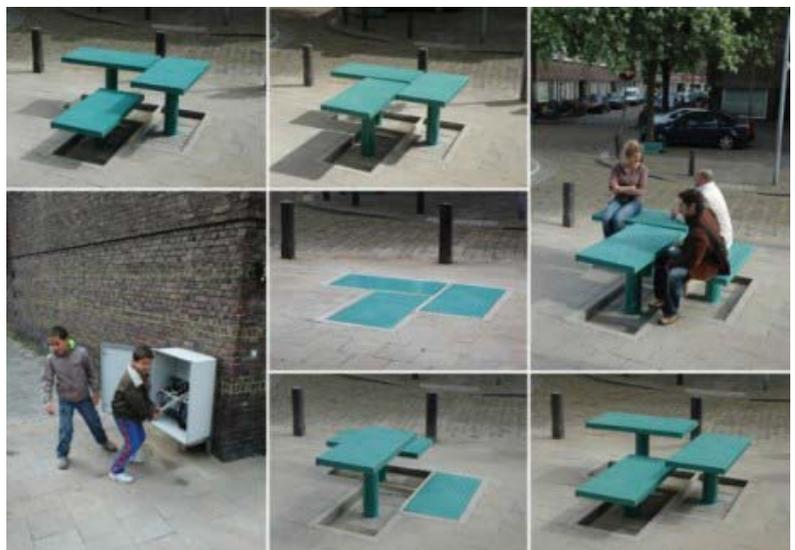
Abb. 91. Pufferzone um Platz freizuspielen, München Odeonsplatz



Abb. 92. Aufenthaltsqualität in der Spielstraße erhöhen und trennende Wirkung des Verkehrs schwächen



Abb. 93. Bei dem Platz vor dem Braunschweiger Hof könnten durch temporäre Einrichtungen die Qualität und die Multifunktionalität erhöht werden



### 12.3.6.3 Bummelallee



#### Stadtspark

- Aufenthaltsqualität durch Verjüngungsschnitt erhöhen
- Zugänglichkeit verbessern - optische Grenzen verringern
- Querung verbessern für Fahrradfahrer und Fußgänger
- Blickbeziehung zu Fußgängerzone stärken
- körperliche Aktivitäten fördern - Spielplatz, Gymnastikgruppen, Trendsportarten etc.
- Arztzentrum besser einbinden
- Villenviertel anbinden - Villenarchitektur



#### Badepark

- zusammen mit dem Markt wieder in die Innenstadt integrieren - historisch wichtige Achse wiederbeleben
- einheitliche Gestaltung der Achse und Barrierefreiheit erhöhen
- wichtige touristische Ziele hervorheben



#### Radau öffnen

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Ermöglichung neuer Aktivitäten für alle Altersklassen - Wassertreten, Angeln etc.
- Querungspunkt zwischen Stadtspark und Wandelhalle stärken
- Wasser als identitätsstiftendes Merkmal stärken



#### Bummelallee

- Aufenthaltsqualität erhöhen
- freizeitorientierte Aktivitäten und Gesundheit fördern
- für Fahrradfahrer öffnen
- Oberflächengestaltung vereinheitlichen



Abb. 94. Wie der Freizeitwert durch den Zugang zur Radau in der Fußgängerzone erhöht werden könnte, zeigt ein Beispiel aus Velenje



Abb. 95. Auflockern der Allee durch Möblierung oder anderweitige Gestaltungselemente an einem Beispiel in Wien

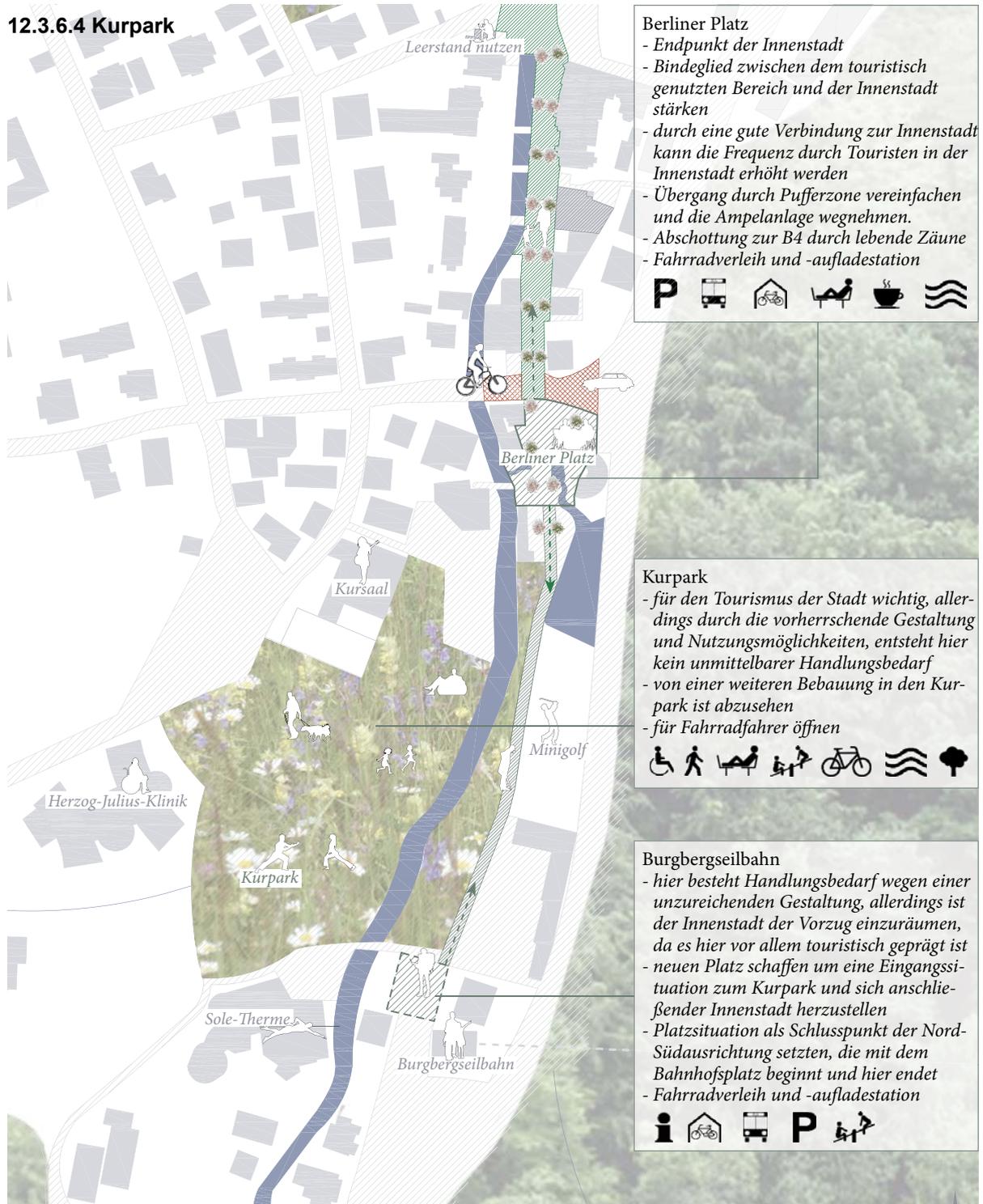


## Legende

- |                              |   |
|------------------------------|---|
| Querverbindung stärken       |  |
| Verbindung der Zonen stärken |  |
| Pufferzone                   |  |
| Leerstand                    |  |
| bestehende Plätze            |  |
| neue Plätze                  |  |



### 12.3.6.4 Kurpark



**Berliner Platz**

- Endpunkt der Innenstadt
- Bindeglied zwischen dem touristisch genutzten Bereich und der Innenstadt stärken
- durch eine gute Verbindung zur Innenstadt kann die Frequenz durch Touristen in der Innenstadt erhöht werden
- Übergang durch Pufferzone vereinfachen und die Ampelanlage wegnehmen.
- Abschottung zur B4 durch lebende Zäune
- Fahrradverleih und -aufladestation

**Icons:** P, Bus, Bicycle, Person sitting, Coffee cup, Waves

**Kurpark**

- für den Tourismus der Stadt wichtig, allerdings durch die vorherrschende Gestaltung und Nutzungsmöglichkeiten, entsteht hier kein unmittelbarer Handlungsbedarf
- von einer weiteren Bebauung in den Kurpark ist abzusehen
- für Fahrradfahrer öffnen

**Icons:** Wheelchair, Person walking, Person sitting, Person with bicycle, Bicycle, Waves, Tree

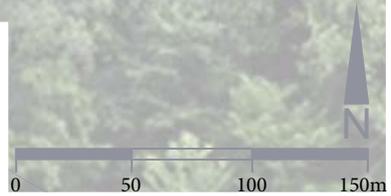
**Burgbergseilbahn**

- hier besteht Handlungsbedarf wegen einer unzureichenden Gestaltung, allerdings ist der Innenstadt der Vorzug einzuräumen, da es hier vor allem touristisch geprägt ist
- neuen Platz schaffen um eine Eingangssituation zum Kurpark und sich anschließender Innenstadt herzustellen
- Platzsituation als Schlusspunkt der Nord-Südausrichtung setzen, die mit dem Bahnhofplatz beginnt und hier endet
- Fahrradverleih und -aufladestation

**Icons:** Information, Bicycle, Bus, P, Person with bicycle

### Legende

- Querverbindung stärken
- Verbindung der Zonen stärken
- Pufferzone
- Leerstand
- bestehende Plätze
- neue Plätze



*Abb. 96. Die Radau fließt durch den Kurpark*



*Abb. 97. Berliner Platz mit Übergang zur Fußgängerzone. Aus dieser Position sind die trennenden Ampeln nicht zu erkennen*



*Abb. 98. Kurpark mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten*



### 12.3.7 Initialzündung

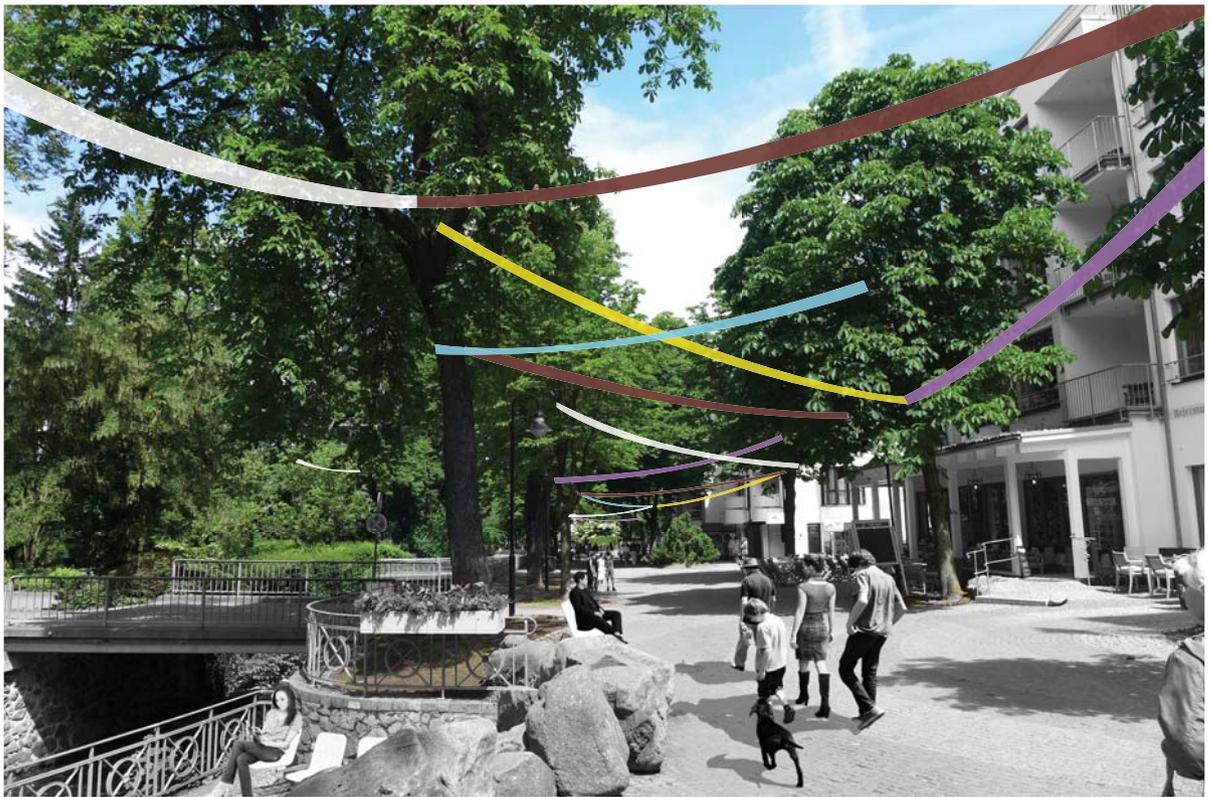
Im Sinne einer einfach umsetzbaren und niederschweligen phasenweisen Erprobung, wird ein formales Element gewählt, das als Zeichen einen gestalterischen Konnex herstellt und die Achse Herzog-Wilhelm-Straße als städtebauliche Einheit begreifbar und erlebbar macht. Die Idee besteht darin beim Kastanienblütenfest im Mai und dem Kastanienfest im September als Dekoration Bänder zu spannen.

Diese Bänder verändern die Optik der Innenstadt und die Wahrnehmung der Benutzer. Die vorhandene Stärke der durchlaufenden Kastanienallee wird hervorgehoben und gleichzeitig das Defizit der langgestreckten Innenstadt gemindert, weil die Bänder zusätzlich zur Allee die Innenstadt zusammenhält.

Es macht deutlich, dass etwas Besonderes passiert. Zu diesen Anlässen könnte die Verkehrsführung geändert werden und die Innenstadt frei von motorisiertem Verkehr sein. Durch die kostengünstige, temporäre Veränderung zusammen mit einer optischen Veränderung wäre es möglich verschiedene Konzepte auszuprobieren und die Bewohner mit der neuen Situation experimentieren zu lassen.

Eine Ausweitung auf die Querverbindungen oder als formales Element um die Querverbindung besser kennzeichnen zu können bei einer positiven Identifikation natürlich angedacht werden.





### 12.3.8 Gegliederter Ablauf

Da die aufgezählten Maßnahmen hauptsächlich infrastruktureller Natur sind, ist es wichtig den Ablauf zu gliedern um diese sinnvoll umsetzen zu können

- **Stärkung der Innenstadt**  
Zwar zielen alle Maßnahmen auf die Innenstadt ab, doch erscheint es sinnvoll zuerst die unmittelbar in der Innenstadt befindlichen Bereiche umzusetzen. Das heißt, dass es zuerst eine klare Favorisierung der Nord-Süd-Ausrichtung gibt gegenüber der Ost-West-Ausrichtung. Dadurch, dass die gefühlten Distazen kürzer werden, hält das die ganze Innenstadt zusammen.  
1) der MIV an der Innenstadt vorbei auf die Parkplätze leiten  
2) neue Plätze anlegen und die alten neu gestalten  
3) die Zonen in ihrer jeweiligen Bedeutung stärken
- **Erreichbarkeit der Wohngebiete und Ortsteile**  
Damit es überhaupt interessant ist für die Menschen sich in der Innenstadt aufzuhalten, braucht es interessante Punkte vor Ort. In weiterer Folge aber sollte die Anbindung von Fußgängern und Radfahrern, sowie der öffentliche Nahverkehr gestärkt werden, um langfristig einen Modal Shift in Richtung sanfter Mobilität zu unterstützen und auf diese Weise das Attraktivitätsniveau, die Erlebnisdichte und die Aufenthaltsqualitäten zu erhöhen.

### 12.4 Ziele

Ziel all dieser Maßnahmen ist eine Revitalisierung des Stadtzentrums und ein daraus neu erwachendes Interesse der eigenen Bevölkerung an Bad Harzburg.

Trotz der hauptsächlich infrastrukturellen Natur der Maßnahmen wird der öffentliche Raum dadurch aufgewertet und Anreize abseits des Konsums geschaffen. Dies führt zu einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und einer Attraktivierung der Innenstadt.

Durch die Reduktion des MIV kommen die Besonderheiten der Stadt wie beispielsweise die Architektur, wieder zur Geltung und werden sogar noch verstärkt, was wiederum zu einer Wechselwirkung mit der Bevölkerung führt. Dadurch können sich die Menschen wieder mit ihrer Stadt auf zeitgemäße Weise identifizieren. Das bindet sie an den Standort und stärkt die Gemeinschaft.

Viele der genannten Maßnahmen sind durch einfache Mittel (wie Farbe) kurzfristig gut erprobbar, was der finanziell schwierigen Situation entgegen kommt.

Die gesetzten Maßnahmen erleichtern in weiterer Folge partizipatorische Prozesse, die notwendig sind um vernünftige Umsetzungen und

Lösungen zu finden. Denn vor allem die Einwohner selbst sollten ihre Stadt wiederbeleben und entdecken. In diesem Zusammenhang kommt der Requalifizierung des öffentlichen Raumes, insbesondere im Stadtzentrum große Bedeutung zu. Eine Einbindung der Bevölkerung durch partizipatorische Prozesse fördert bereits im Vorfeld einer Neugestaltung eine generationen- und nutzerübergreifende Vernetzung und steigert die Akzeptanz und Identifikation mit den gesetzten Maßnahmen, wodurch eine nachhaltige Attraktivierung und ein Erfolg tendenziell eher gewährleistet sind, als bei klassischen Top-Down-Prozessen. Zukunftsvision

## **12.5 Zukunftsvision**

Die gesetzten Maßnahmen wurden von der Bevölkerung sehr gut aufgenommen und mit Begeisterung weiterentwickelt. Die anfängliche Skepsis vor allem was den Shared Space betrifft, konnten weitestgehend bezwungen werden. Die Plätze und die Leerstände werden immer wieder von unterschiedlichsten Gruppen bespielt und programmiert. So dass die ganze Innenstadt aufgewertet und belebt werden konnte. Dadurch stieg die Kommunikation innerhalb der Bevölkerung.

Die Verbesserungen vor allem für die Fußgänger und Fahrradfahrer haben zu einer Entlastung geführt. Die verbesserte Infrastruktur hat dazu geführt, dass vor allem auch ältere Menschen immer öfter aufs Fahrrad umsteigen. Die Fußgängerzone wurde zur innerstädtischen Freizeitfläche, vor allem bei dem Bereich um die Radau und den Stadtpark. Hier sind viele Jüngere und Familien anzutreffen, die sich an den unterschiedlichsten Aktivitäten beteiligen.

Es wird darüber nachgedacht, auch die Tempo-30-Zone in eine Spielstraße umzuwandeln, so dass die Plätze noch besser genutzt werden können.

Durch den Fahrradverleih an der Burgbergbahn und die bessere Anbindung des Berliner Platzes an die Innenstadt können wieder mehr Touristen in die Stadt gelockt werden.

Die Stärkung der Längsausrichtung mit Plätzen an ihrem jeweiligen Ende erleichtert den Zusammenhalt und stärkt so die Innenstadt als Ganzes. Dadurch wird es möglich in späterer Folge eine Ausdehnung der Innenstadt in eine Ost-West-Richtung mit dem Jungbrunnen als Mittelpunkt zu forcieren und als Zentrum weiter zu etablieren. So wird die Innenstadt wieder durchlässiger und die Stadt nähert sich ihrer früheren Stadtstruktur an.



## **13. Schlussfolgerung**

## 13. Schlussfolgerung

Es gibt leider kein einheitliches Konzept, dass auf alle Gemeinden zur Revitalisierung angewendet werden kann. Deshalb ist die Einzelbetrachtung und Analyse eines jeden Standortes unumgänglich.

Bad Harzburg hat viele positive Seiten. Die Lage am Harzrand als einmaliger Naturraum wird heute schon als Tourismusmagnet eingesetzt und die Tradition aus der Zeit der Sommerfrische konnte zeitgemäß in einen gut funktionierenden Wellness- und Gesundheitszweig ausgebaut werden. Ein großer Vorteil ist die Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden, die Kooperation statt Konkurrenz fördert. Hierdurch kann der Zersiedlung in gewissen Punkten Einhalt geboten werden. Der aber wohl größte Vorteil ist der geografische Standort. Wie schon erwähnt ist der Harz im Süden der Stadt ein nicht zu unterschätzendes Alleinstellungsmerkmal. Es ist vor allem die Zugehörigkeit und gute Anbindung zum wachsenden Ballungsraum Braunschweig, der vieles negatives wieder wett machen kann.

Der demografische Wandel in Zusammenhang mit einer Schrumpfung der Bevölkerungszahlen stellt ein negatives Potenzial dar. Hinzu kommt ein voranschreitender Identitätsverlust, welcher auf ein verwässertes Ortsbild und eine verwässerte Stadtstruktur zurückgeführt werden kann. Zusätzlich verschärft die Fokussierung auf den motorisierten Individualverkehr diese Tendenzen und hat negativen Einfluss auf den öffentlichen Raum und die Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt.

Durch eine Stärkung der Innenstadt und des öffentlichen Raumes für alle Generationen und Nutzergruppen wird versucht, die positiven Aspekte zu stärken und die negativen Seiten abzuschwächen. Deshalb wird in dieser Arbeit viel Wert darauf gelegt, die Fußläufigkeit und die Fahrradverbindungen zu verbessern, sowie eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes einzufordern.

Der spezifisch auf die Innenstadt ausgerichtete Gestaltungsvorschlag, der als niederschwelliges, temporäres Element im Rahmen der Feste darauf abzielt, die Innenstadt zu stärken, soll als Initialzündung für einen weiterführenden identitätsbildenden Prozess dienen. Im Zuge dieser phasenweisen Erprobung wird eine temporäre Änderung des Verkehrsregimes angedacht.

Die Gliederung der Innenstadt in drei Zonen soll helfen das Profil der Stadt zu stärken und hierbei gezielt auf die besonderen Gegebenheiten der unterschiedlichen Teilbereiche eingehen. Im weiteren Verlauf ist die Stär-

kung der Querverbindungen eine wichtiger Aspekt, um die Bevölkerung besser an die eigene Stadt zu binden und einen Modal Shift hin zu einer sanften Mobilität zu bewirken.

Das Projekt zielt darauf ab, dass vor allem die Einwohner selbst die Stadt wiederentdecken und beleben. Dabei spielt die Attraktivierung des öffentlichen Raumes eine wichtige Rolle um das Bild der Bewohner positiv zu beeinflussen. Auf dass die Bevölkerung sich von den überlebten Anachronismen eines mondänen Kurbades lösen und auf Basis eines positiven Gegenwartsbezuges wieder optimistisch in die Zukunft blicken kann!



# 14. Anhang

## *14.1 Literaturverzeichnis*

### *14.1.1 Bücher*

### *14.1.2 Aufsätze / Artikel*

### *14.1.3 Tabellen*

### *14.1.4 Andere Quelle*

## *14.2 Abbildungsverzeichnis*

# 14.1 Literaturverzeichnis

## 14.1.1 Bücher

**Augé, Marc:** Nichtorte, C. H. Beck, München 2012

**Bruckner, Elke (GEBIT):** Migration und demographischer Wandel, Bertelsmann Stiftung, Gütersloh 2012

**Eder, Klaus:** Kulturelle Identität zwischen Tradition und Utopie, Campus Verlag, Frankfurt/ New York 2000

**Frey, Hans-Peter (Hg.):** Identität. Entwicklungen psychologischer und soziologischer Forschung, Enke, Stuttgart 1987

**Havermann, Antje/ Selle, Klaus:** Plätze, Parks & Co, Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Detmold 2010

**Jung, Hans-Ulrich/ Hentschel, Klaus-Jürgen:** Regionalbericht 2002, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (NIW), Hannover 2002

**Jung, Hans-Ulrich/ Hentschel, Klaus-Jürgen:** Regionalbericht Norddeutschland 2005, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (NIW), Hannover 2005

**Jung, Hans-Ulrich/ Böttcher, Fabian/ Schiller, Daniel:** Regionalmonitoring Niedersachsen, Regionalreport 2012, Positionierung und Entwicklungstrends ländlicher und städtischer Räume, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (NIW), Hannover 2012

**Klie, Thomas:** Wen kümmern die Alten, auf dem Weg in eine sorgende Gesellschaft, Pattloch Verlag 2014

**Meier, Harald/ Neumann, Kurt:** Harzburg, Chroniken einer Stadt, Hildesheim 2001

**Österreichischer Städtebund – Landesgruppe Steiermark:** Weißbuch Innenstadt, Graz 2014

**Rieger-Jandl, Andrea:** Architektur und Identität, Die neue Suche nach dem Eigenen, Wien 2009

**Troßbach, Werner/ Zimmermann, Clemens:** Die Geschichte des Dorfes, Stuttgart 2006

**WVI (Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung):** Mobilitätsuntersuchung für den Großraum Braunschweig, Abschlussbericht, Braunschweig 2013

## 14.1.2 Aufsätze / Artikel

**Ackers Partner Städtebau:** Integriertes Stadtentwicklungskonzept Goslar 2025: Endbericht 2, Grundlagen der Planung, Goslar 2011

**Augé, Marc:** „Die Sinkrise der Gegenwart“, in: Andreas Kuhlmann (Hg.): Philosophische Ansichten der Kultur der Moderne, Frankfurt am Main 1994

**Ahuis, Helmut:** Öffentlicher Raum und Stadtgestalt, baukulturelle Maßstäbe für den Stadtbau, in: Informationen zur Raumentwicklung, o.O. Heft 1 / 2.2003

**Bad Harzburg:** Teufelsstieg <[www.bad-harzburg.de/wanderland/wandern-aktiv/teufelsstieg.html](http://www.bad-harzburg.de/wanderland/wandern-aktiv/teufelsstieg.html)> (31.05.2014)

**Beckmann, Werner:** Berliner setzten auf Haus Prinz und Harz, in: Goslarsche Zeitung, Goslar 24.05.2014, S.19

**Beckmann, Werner:** B4 – Probetrieb zum Probieren nutzen, in: Goslarsche Zeitung 30.12.2013, S.18

**Breuer, Bernd:** Öffentlicher Raum – ein multidimensionales Thema, in: Informationen zur Raumentwicklung, o.O. Heft 1 / 2.2003

**Bundesministerium des Inneren:** Jedes Alter zählt, die Demografiestrategien der Bundesregierung, o.O. <[http://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Demografiestrategie/\\_node.html](http://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Demografiestrategie/_node.html)> (30.3.2015)

**BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie) Hg.:** Wirtschaftsfaktor Tourismus Deutschland, Forschungsbericht Nr. 591, Berlin 2012

**BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie) Hg.:** Grundlagenuntersuchung Freizeit- und Urlaubsmarkt Wandern, Berlin 2010

- Byron, Reginald** in: Alan Barnard und Johnathan Spencer (Hg.): Encyclopedia of Social and Cultural Anthropology, Routledge, London 1996
- CIMA Beratung+Management:** Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayerischen Klein- und Mittelstädten, München 2011
- CIMA Beratung+Management:** Regionales Einzelhandelsentwicklungskonzept, Großraum Braunschweig – Analysebericht 2008 Landkreis Goslar, Lübeck 2009
- CIMA Beratung+Management:** Aktualisierung des regionalen Einzelhandelskonzeptes für den Großraum Braunschweig, Abschlussbericht 2010, Lübeck 2010
- CIMA Beratung+Management:** CIMA-Kaufkraftstudie 2014: Länderreport Niedersachsen, Lübeck 2014
- CIMA Stadtmarketing GmbH:** Wirtschaftsstandort Innenstadt, Voraussetzungen und Erfolgsfaktoren für Fußgängerzonen als Standort für den mittelständischen Einzelhandel in Klein- und Mittelstädten Bayerns, München 2004
- CIMA Österreich GmbH:** Wirtschaftliches Masterplankonzept zur Unterstützung der „Altstadtoffensive Villach“, Ried im Innkreis, 2006
- Deutsche Bahn:** Auskunft und Buchung <<http://www.bahn.de/p/view/index.shtml>> (03.12.2014)
- ecostra:** Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines innerstädtischen Shoppingcenters in der Stadt Goslar, Wiesbaden 2014
- Förderverein Historischer Burgberg Bad Harzburg e.V.:** Geschichte, <<http://www.die-harzburg.de/geschichte.html>> (05.07.2014)
- Geißler, Rainer:** Struktur und Entwicklung der Bevölkerung, in: Bundeszentrale für politische Bildung (bpb) (Hg.): Informationen zur politischen Bildung NR. 324/2014, Sozialer Wandel in Deutschland, Bonn 2014 <<http://www.bpb.de/izpb/197987/struktur-und-entwicklung-der-bevoelkerung>> (31.03.2015)
- Grossberg, Lawrence:** „Identity and Cultural Studies: Is that all there is?“, in: Stuart Hall und Paul du Gay (Hg.), Questions of Cultural Identity, Sage, London, Thousand Oaks, New Delhi 1996, S.87-107
- Hauser, K.** in: Gisela Endruweit und Günter Trommsdorff (Hg.): Wörterbuch der Soziologie, Stuttgart 1989
- Hue, Bernhard:** Dokumentation zur Tagung: Der öffentliche Raum, Frankfurt am Main 1999
- IHK (Industrie- und Handelskammer Hannover):** Erfolgsanalyse von Fußgängerzonen in Grund- und Mittelzentren, Untersuchung der IHK Hannover, Hannover 2009
- Kaltenbrunner, Robert:** Splendid Isolation. Raum und Kunst, Platz und Gestaltung – Oder: Wie man glaubt, Öffentlichkeit herstellten zu können, in: Informationen zur Raumentwicklung Heft 1 / 2.2003
- Kazig, Rainer/ Müller, André/ Wiegandt, Claus-Christian:** Öffentlicher Raum in Europa und den USA, in: Informationen zur Raumentwicklung, o.O. Heft 1 / 2.2003
- Kreff, Ferdinand** in: Eric Wolf: Zwischen Weltsystemtheorie und Globalisierungstheorie, Journal 1, Artikel 3, 2005
- Kröhnert, Steffen:** Zur demografischen Lage der Nation, in: Bundeszentrale für politische Bildung (bpb) (Hg.): Dossier, Demografischer Wandel in Deutschland, Bonn 2006 <<http://www.bpb.de/politik/innenpolitik/demografischer-wandel/70883/demografische-lage-der-nation>> (31.03.2015)
- Kuklinski, Oliver:** Öffentlicher Raum – Ausgangslagen und Tendenzen in der kommunalen Praxis, in: Informationen zur Raumentwicklung, o.O. Heft 1 / 2.2003
- Landkreis Goslar:** Der Landkreis im Überblick – Zahlen, Daten, Fakten, <<https://www.landkreis-goslar.de/index.php?mNavID=1749.9&sNavID=1749.90&La=1>> (05.01.2015)
- IRS (Leibniz-Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung),** Bernt, Matthias/ Bürk, Thomas/ Kühn, Manfred/ Liebmann, Heike/ Sommer, Hanna: Stadtkarrieren, in: Peripherisierten Räumen, Problemstellung, theoretische Bezüge und Forschungsansatz, Erkner 2010
- Loske, Reinhard:** Aufwachen, bitte überlasst die Sharing-Ökonomie nicht den Internetriesen, in: Zeit-Online 01.11.2014 <<http://www.zeit.de/2014/43/sharing-economy-kapitalismus-wettbewerb>>
- Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen:** Zum Umgang mit großen innerstädtischen Einkaufszentren – Arbeitshilfe, o.O. 2011

**Mitteldeutsche Zeitung:** Harz erfährt Aufschwung, 03.03.2013, <<http://www.mz-.eb.de/quedlinburg/uebernach-tungsplus-harz-tourismus-erfaehrt-aufschwung,20641064,21990858.html>> (18/02/2015)

**Nachtweyh, Berit:** Der Probetrieb offenbart seine Tücken, in: Goslarsche Zeitung, Goslar 26.05.2014, S.19

**Nachtweyh, Berit:** Kunden wünschen sich kurze Wege, in: Goslarsche Zeitung, Goslar 28.05.2014, S.17

**Netzwerk Innenstadt NRW:** Kurs Innenstadt NRW, Düsseldorf 2010

**Niedersächsischer Landtag:** „Tourismusoffensive“ Harz, Hannover 2009 <[http://www.google.at/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB8QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.landtag-niedersachsen.de%2FDrucksachen%2FDrucksachen\\_16\\_2500%2F1001-1500%2F16-1418.pdf&ei=A0PjVJfjElr1ULjkgDA&usq=AFQjCNHSAEtm6FDSERt1FqonpDRi7pBBJw&sig2=FIUfUFoUqT64hkdJSqY-JA](http://www.google.at/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB8QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.landtag-niedersachsen.de%2FDrucksachen%2FDrucksachen_16_2500%2F1001-1500%2F16-1418.pdf&ei=A0PjVJfjElr1ULjkgDA&usq=AFQjCNHSAEtm6FDSERt1FqonpDRi7pBBJw&sig2=FIUfUFoUqT64hkdJSqY-JA)> (20.01.2015)

**RKW-Kompetenzzentrum:** Tourismus 50plus, Wirtschaftsfaktor Alter, Düsseldorf 2011

**Röttger, Klaus:** Die Harzburg und der Burgberg, Bad Harzburg 2004

**Schlegel, Holger:** Es war einmal ... Harzburger Hof vor dem Brand, in: Goslarsche Zeitung, Goslar 22.05.2014, S.17

**Schlegel, Holger:** Bei Aldi ziehen bald Senioren ein, in: Goslarsche Zeitung, Goslar 20.11.2013

**Schwarz, Mario:** die Architektur der Sommerfrische, heimatliche Aspekte eines internationalen Stilphänomens, in: Pusch, Eva/ Schwarz, Mario: Architektur der Sommerfrische, St. Pölten-Wien 1995

**Selle, Wolfgang:** Stadträume im Wandel, in Havemann, Anja/ Selle, Klaus: Plätze, Parks & Co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte, Detmold 2010

**Stadt Bad Harzburg:** Familie und Bildung, <<http://www.stadt-bad-harzburg.de/Meine-Stadt/Familie-Bildung>> (30.01.2015)

**Stadt Bad Harzburg:** Geschichtliche Entwicklung <<http://www.stadt-bad-harzburg.de/Meine-Stadt/Stadtgeschichte>> (10.08.2014)

**Stadt Bad Harzburg:** Zahlen-Daten-Fakten <<http://www.stadt-bad-harzburg.de/Meine-Stadt/Zahlen-Daten-Fakten>> (30.03.2015)

**Stadt Bad Harzburg,** Standort-Exposé: Beschäftigte nach Wirtschaftsabschnitten <[www.stadt-bad-harzburg.de/wirtschaft](http://www.stadt-bad-harzburg.de/wirtschaft)> (30.03.2015)

**Stadtentwicklungskonzept ISEK 2025:** Endbericht Grundlagen der Planung 2 , S.21 <<http://www.goslar.de/wirtschaft/stadtentwicklung/isek-2025>> 2011 (08.02.2015)

**Veil, Katja:** Videoüberwachung im öffentlichen Raum – das Beispiel Coventry, in: Informationen zur Raumentwicklung Heft 1 / 2.2003

**ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig):** Masterplan demographischer Wandel für den Großraum Braunschweig, Braunschweig 2014

**ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig):** Regionalkonzept 2014+ - geplantes Angebot, <<http://www.zgb.de/verkehrsplanung/rbk2014/angebot/>> (06.01.2015)

### 14.1.3 Tabellen

**Bundesagentur für Arbeit (Statistik):** Tabelle: 1.1.1 Eckwerte zu Arbeitsuchende und Arbeitslose, Deutschland 2013

**Bundesagentur für Arbeit (Statistik):** Tabelle: 2 Bestand an Arbeitslosen im Geschäftsstellenbezirk Bad Harzburg 2014, Deutschland 2014

**p 9400001:** Indikatoren für die öffentlichen Haushalte 1992-2010 <[http://www.statistik.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=33809&article\\_id=103365&\\_psmand=40#download](http://www.statistik.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=33809&article_id=103365&_psmand=40#download)> (20/08/2014)

**Landesamt für Statistik Niedersachsen, K736001:** 153002 Bad Harzburg, Stadt <<http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/>> (10.02.2015)

**Landesamt für Statistik Niedersachsen, Z1001694:** 153002 Bad Harzburg, Stadt <<http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/mustertabelle.asp>> (30.03.2015)

#### 14.1.4 Andere Quellen

Interview mit Herr Ralf Abrahams, geführt von Susanne Roth, Bad Harzburg 12.12.2013

## 14.2 Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1. eigene Darstellung
- Abb. 2. Förderverein Historischer Burgberg e.V. <<http://www.die-harzburg.de/index.html>> (05.07.2014)
- Abb. 3. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 4. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 5. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 6. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 7. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 8. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 9. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 10. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 11. eigene Darstellung
- Abb. 12. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 13. eigenes Photo
- Abb. 14. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 15. eigenes Photo
- Abb. 16. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 17. eigene Darstellung
- Abb. 18. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 19. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 20. eigenes Photo
- Abb. 21. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 22. Frw. Feuerwehr Bündheim-Schlewecke <<http://www.ff62.de/archive/1938>>
- Abb. 23. eigenes Photo
- Abb. 24. eigene Darstellung
- Abb. 25. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 26. Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster

- Abb. 27.** Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 28.** Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 29.** Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 30.** Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 31.** Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 32.** Harzburger Heimat- und Photoarchiv Harry Plaster
- Abb. 33.** eigenes Photo
- Abb. 34.** eigenes Photo
- Abb. 35.** RKW: Tourismus 50plus 2011, S.37.
- Abb. 36.** eigene Darstellung
- Abb. 37.** eigene Darstellung
- Abb. 38.** Bundesministerium des Inneren: Jedes Alter zählt, die Demografistategien der Bundesregierung, S.40
- Abb. 39.** ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig): Masterplan demographischer Wandel für den Großraum Braunschweig, Braunschweig 2014, S.4
- Abb. 40.** Zensus 2011 (Datenbank): <<https://ergebnisse.zensus2011.de/#MapContent:00,D4,,map>> (02.02.2015)
- Abb. 41.** eigene Darstellung
- Abb. 42.** ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig): Masterplan demographischer Wandel für den Großraum Braunschweig, Braunschweig 2014, S. 37.
- Abb. 43.** eigene Darstellung
- Abb. 44.** eigene Darstellung
- Abb. 45.** eigene Darstellung
- Abb. 46.** eigene Darstellung
- Abb. 47.** eigene Darstellung
- Abb. 48.** eigene Darstellung
- Abb. 49.** CIMA Beratung+Management: Innerstädtischer Verkehr und Handel in bayerischen Klein- und Mittelstädten, München 2011, S. 10.
- Abb. 50.** eigenes Photo
- Abb. 51.** eigenes Photo
- Abb. 52.** eigenes Photo
- Abb. 53.** eigene Darstellung
- Abb. 54.** eigene Darstellung
- Abb. 55.** eigene Darstellung
- Abb. 56.** ZGB (Zweckverband Großraum Braunschweig): Masterplan demographischer Wandel für den Großraum Braunschweig, Braunschweig 2014, S. 20.
- Abb. 57.** eigene Darstellung
- Abb. 58.** eigene Darstellung
- Abb. 59.** eigenes Photo
- Abb. 60.** eigenes Photo
- Abb. 61.** ecostra: Auswirkungsanalyse zur möglichen Realisierung eines innerstädtischen Shoppingcenters in der Stadt Goslar, Wiesbaden 2014, S.17
- Abb. 62.** eigene Darstellung
- Abb. 63.** eigenes Photo
- Abb. 64.** eigene Darstellung
- Abb. 65.** Bad Harzburg: Wochenmarkt,<[http://www.bad-harzburg.de/nc/freizeit-kultur/veranstaltungen/veranstaltungskalender.html?tx\\_icevents\\_icevent\[event\]=796&tx\\_icevents\\_icevent\[action\]=show&tx\\_icevents\\_icevent\[controller\]=Event&cHash=250c738c93d575eab9d0ff07e304f9e6](http://www.bad-harzburg.de/nc/freizeit-kultur/veranstaltungen/veranstaltungskalender.html?tx_icevents_icevent[event]=796&tx_icevents_icevent[action]=show&tx_icevents_icevent[controller]=Event&cHash=250c738c93d575eab9d0ff07e304f9e6)> (15.09.2015)
- Abb. 66.** Price, Cedric / Oswald, Philipp: Das Ungewisse – Die Freude am Unbekannten, in: ARCH+ 109/110: Der Sprawl, 1991, S. 51

- Abb. 67.** eigene Darstellung
- Abb. 68.** eigene Darstellung
- Abb. 69.** Jan Gehl, <<http://cor.europa.eu/en/events/summits/Documents/Jan%20Gehl.pptx>> S. 3
- Abb. 70.** eigene Darstellung
- Abb. 71.** eigene Darstellung
- Abb. 72.** eigene Darstellung
- Abb. 73.** eigene Darstellung
- Abb. 74.** eigene Darstellung
- Abb. 75.** eigene Darstellung
- Abb. 76.** Der Gartenbau, Das Schweizer Fachmagazin: Kombination von Treppen und Rampen, 24.01.2012 <<http://www.dergartenbau.ch/fachbeitraege/kombination-von-treppe-und-rampe>> (19.09.2015)
- Abb. 77.** Busse und Bahn NRW: Jetzt oder nie: Mehr Haarmonie, <<http://busse-und-bahnen.nrw.de/aktionen/weitere-aktionen/archiv/fuer-mehr-miteinander-in-bus-und-bahn/aktionstag-dueren/>> (16.08.2015)
- Abb. 78.** ArchDaily: 7 Rules for Designing Safer Cities, <<http://www.archdaily.com/771150/7-rules-for-designing-safer-cities>> Foto: Tony Webster, (15.08.2015)
- Abb. 79.** eigene Darstellung
- Abb. 80.** Neumarkt 4 you: Das Parkleitsystem im Testbetrieb, 18.01.2014 <<http://www.neumarkt4you.de/2014/01/18/parkleitsystem-ein-schildbuergerstreich/>> (16.08.2015)
- Abb. 81.** Red Dot Award: Leitsystem für die Stadt Füssen, <<http://red-dot.de/cd/online-exhibition/work/?code=14-1610&y=2011>> (15.08.2015)
- Abb. 82.** eigene Darstellung
- Abb. 83.** ArchDaily: Ricard Vines Square/ Benedetta Tagliabue <<http://www.archdaily.com/125447/ricard-vines-square-benedetta-tagliabue>> Foto: Alex Gaultier, (15.08.2015)
- Abb. 84.** Metten Stein und Design: Blindenleitsysteme <<http://www.metten.de/oeffentlicher-raum/Blindenleitsysteme/>> (15.08.2015)
- Abb. 85.** VCÖ Mobilität mit Zukunft: Fahrrad-Highways <<http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-magazin/magazindetails/artikel/items/fahrrad-highway>> (16.08.2015)
- Abb. 86.** eigene Darstellung
- Abb. 87.** eigene Darstellung
- Abb. 88.** Architects Journal: Exhibition standard, <<http://www.architectsjournal.co.uk/exhibition-standard/8627441.article>> (15.08.2015)
- Abb. 89.** Wien: Fußgängerzone Meidlinger Hauptstraße – Neugestaltung, <<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/strassen-plaetze/fuzo-meidlingerhauptstrasse.html>> (15.08.2015)
- Abb. 90.** Photo von Alicia Leopold
- Abb. 91.** Süddeutsche Zeitung: Taxi raus! <<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/landkreismuenchen/innenstadt-von-muenchen-taxis-raus-1.998983>> Foto: Alessandra Schellenegger
- Abb. 92.** living streets alliance: Woonerf <<http://www.livingstreetsalliance.org/resources/useful-terms/>> (13.08.2015)
- Abb. 93.** Rogier Martens <<http://www.rogiermartens.nl/pop-up/>> (10.08.2015)
- Abb. 94.** Enotasi: Promenada <<http://www.enota.si/galerija/2015052709404941?mode=selection>> (10.08.2015)
- Abb. 95.** Andraschek & Lobnig, Auböck + Kárász, Turnertempel (jpg) Juni 2012, <<http://www.koer.or.at/cgi-bin/page.pl?id=364&lang=de>> Foto: Iris Ranzinger, (14.08.2015)
- Abb. 96.** eigenes Photo
- Abb. 97.** eigenes Photo
- Abb. 98.** eigenes Photo

Alle nichtgekennzeichneten Abbildungen sind eigene Darstellungen oder eigene Photos

