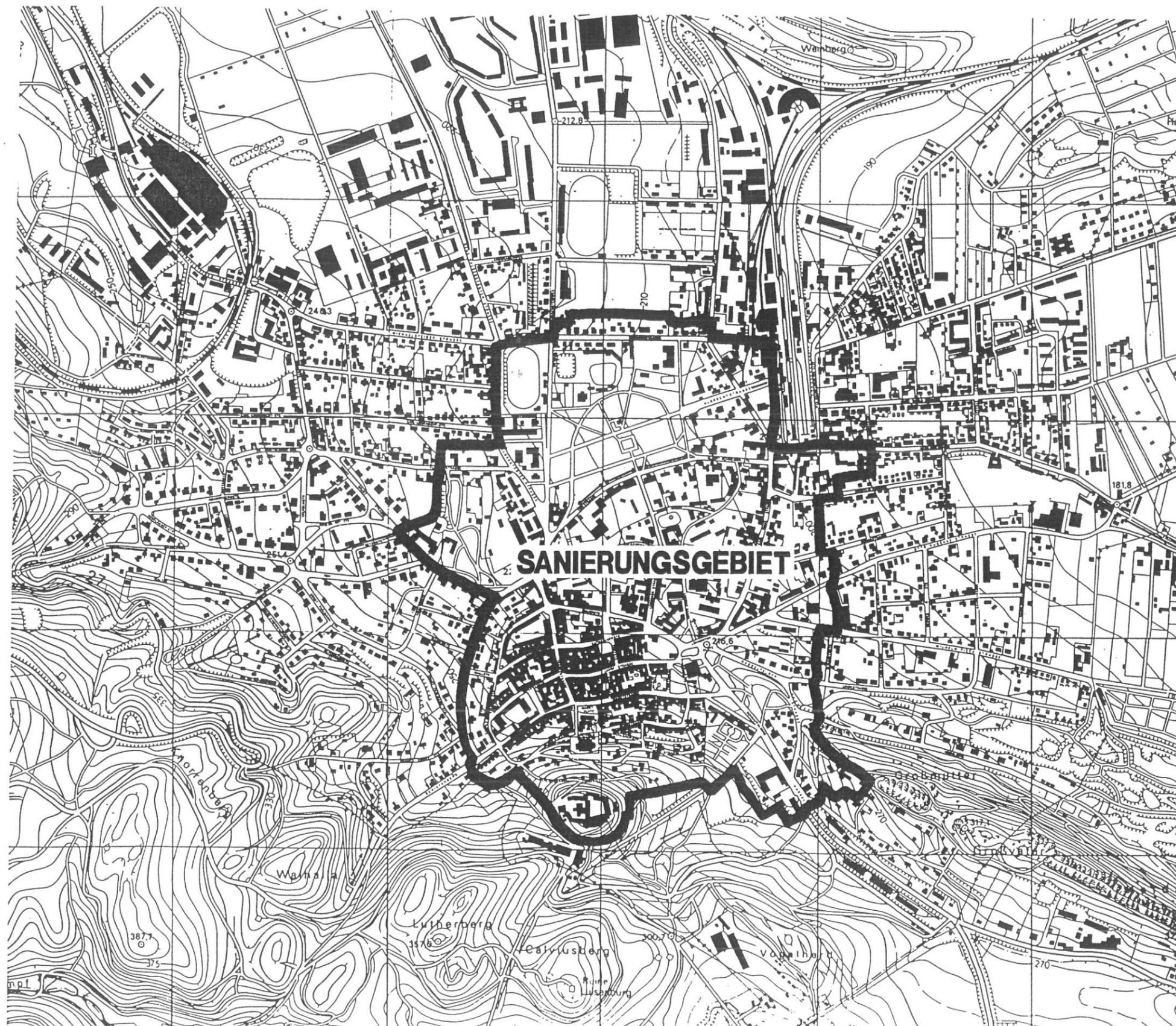


INNENSTADTSANIERUNG BLANKENBURG

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN



DIPL. ING. HANS H. WENDT
 DIPL. ING. WITTIG BELSER
 STADTPLANER
 ARCHITEKTEN
 EDUARD-GRUNOW-STR. 5
 28203 BREMEN
 TEL. 04 21/70 38 20/70 30 57
 FAX. 04 21/7 77 98/70 30 57



ANLASS DES STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLANS

Die Stadt Blankenburg beabsichtigt, die aufgrund der 1990/1991 durchgeführten "vorbereitenden Untersuchungen" festgestellten städtebaulichen Mißstände durch Maßnahmen nach BauGB Kapitel 2, Teil 1 ("städtebauliche Sanierungsmaßnahmen") zu beheben.

Am 29.05.1991 wurde das Gebiet förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt und am 10.07.1991 durch die Bezirksregierung in Magdeburg als Satzung genehmigt.

Dabei handelt es sich um die gesamte historische Innenstadt mit den nördlich anschließenden Erweiterungsgebieten um den Thie- und Stadtpark mit Krankenhaus-, Kur- und Villenbereichen sowie die die sog. Bahnhofsvorstadt beidseitig der Herzogstraße einschließlich Bahnhofsvorplatz.

Die Größe des Gebiets beträgt ca. 83,5 ha; seine höchste Erhebung stellt der Schloßberg (ca. 300 m über NN), den niedrigsten Punkt im Nordosten der Bahnhofsbereich mit ca. 200 m über NN.

Die Stadt Blankenburg strebt wegen ihrer reizvollen Lage an den Hängen des Harzes, dem als Kurmittel erschlossenen Moorvorkommen und der Tradition als Moorheilbad das Prädikat eines Staatsbades an.

Da sich diese Entwicklung und die angestrebten Sanierungsmaßnahmen nur in einem mittelfristigen Zeitrahmen von etwa 15 bis 20 Jahren und in zeitlich nicht immer aufeinander abstimmbaren Einzelschritten realisieren lassen, ist eine vorausschauende, umfassende Darstellung der Planungszusammenhänge und Entwicklungsziele erforderlich!

AUFGABE DES STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLANS

Der hier vorgelegte städtebauliche Rahmenplan soll dabei als Grundlage und Steuerungsinstrument für die Umsetzung dieser Ziele dienen.

Anders als der nach Baugesetzbuch formal festgelegte Bebauungsplan ist der Rahmenplan als sogenannter "informeller Plan" formal nicht festgelegt. Er ist übersichtlicher und damit bürgernäher; er weist nicht die Endgültigkeit eines Bebauungsplans auf, er hat mehr Konzeptcharakter, ist flexibler und (am Allerwichtigsten!) anpassungsfähiger an heute noch nicht absehbare Bedingungen und Entwicklungen.

Er stellt in einem viel stärkeren Maß als der Bebauungsplan dar, was an Entwicklung, Planung und Gestaltung überhaupt gewollt ist. Er gibt jedem an der Ent-

wicklung der Stadt Beteiligten die notwendigen Informationen, die er für seine Arbeit braucht.

Der städtebauliche Rahmenplan wird als "Selbstbindungsinstrument" über Ratsbeschluß zum Verwaltungsprogramm und zur Rahmenrichtlinie zur Bewältigung der Sanierungsziele.

Er ist die Grundlage für:

1. die Beurteilung von Einzelvorhaben in bezug auf die Übereinstimmung mit den Zielen der Sanierung.

2. die Erörterungen mit den direkt Betroffenen: er gibt den Bürgern Gewißheit und Sicherheit, daß ihre auf dieser Grundlage getroffenen Privatinvestitionen nicht durch Richtungsänderungen infrage gestellt werden,

3. für potentielle Investoren, die Sicherheit für ihre Kapitalanlage verlangen,

4. die Bewertung von Bauanträgen nach § 34 BauGB, indem zu dem "ortsüblichen" jetzt auch das "ortstypisch Gewollte" mit herangezogen werden kann,

5. die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange,

6. die Sicherung der beabsichtigten Sanierungsziele durch Aktivierung der Bürgerbeteiligung und der Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen,

7. die Absicherung des Sanierungskonzeptes auf die Sozialverträglichkeit und die kommunale Durchsetzbarkeit.

8. Gleichzeitig dient er als Vorstufe für eventuell erforderlich werdende Teilbebauungspläne und ihre im Zusammenhang zu erfolgende Beurteilung.

Aus Gründen der Lesbarkeit und Klarheit wird der städtebauliche Rahmenplan in den folgenden drei Einzelplänen dargestellt:

- Nutzungskonzept
- Verkehrskonzept
- Gestaltungskonzept

Ein vierter Plan zeigt als Zeit- und Maßnahmenplan den möglichen bzw. erwünschten Ablauf der Sanierungsmaßnahme unter Berücksichtigung der übergeordneten Planungerfordernisse sowie sozialer und finanzieller Bindungen auf. Dieser Plan liegt nur in der verkleinerten Fassung im Maßstab 1:4000 vor!

Die drei Planteile "Nutzungskonzept", "Verkehrskonzept" und "Gestaltungskonzept" wurden im Maßstab 1 : 1000 farbig dargestellt. Als Planunterlage wurde für den Bereich südlich des Thieparks eine durch den VEB Ingenieurvermessung Halberstadt ergänzte Zusammenzeichnung von Katasterkarten gewählt. Der obere Teil der Planunterlage wurde durch Verkleinerung und Zusammenschnitt von Katasterkarten im Maßstab 1 : 500 des VEB Kombinat Geodäsie und Kartographie Betrieb Halle gewonnen.

Eine örtliche Bestandsaufnahme durch die Planungsgruppe brachte die notwendige Aktualisierung, die Darstellung der Dachaufsichten die erwünschte Lesbarkeit und Verdeutlichung.

Darüberhinaus gibt es von diesen Plänen Schwarz-Weiß-Fassungen sowie Verkleinerungen auf den Maßstab 1 : 2000.

Bei den farbigen Plänen in diesem Bericht handelt es sich um photographische Verkleinerungen der farbigen Originalpläne auf den Maßstab 1:4000. Sämtliche übrigen Pläne wurden für diesen Bericht im vorliegenden Maßstab angefertigt.

BÜRGERBETEILIGUNG

Am 01.03.1993 fand eine öffentliche Bürgerversammlung entsprechend §137 BauGB statt, in der der städtebauliche Rahmenplan und die Ziele der Entwicklung erörtert und diskutiert wurden.

Der Termin wurde über die örtliche Presse sowie das Amtsblatt "Regensteinkurier" bekanntgemacht, die Pläne ab dem 08.02. im Rathaus ausgestellt.

Die betroffenen Eigentümer, Mieter und Pächter hatten somit ausgiebig Gelegenheit, sich über Ziele und Zwecke der Stadterneuerung zu informieren und diese mit Vertretern der Stadt sowie dem Rahmenplaner zu diskutieren.

Der städtebauliche Rahmenplan fand eine breite Zustimmung.

In der Diskussion und in Briefen wurden folgende Anregungen und Bedenken geäußert:

Die Bewohner der Michaelsteinerstraße (125 Unterschriften) kritisieren die Verlegung des Verkehrs der B 27 in ihren Straßenzug.

Bei dieser vorgeschlagenen Maßnahme soll es sich lediglich um eine Übergangslösung bis zur endgültigen Verlegung der B 27 aus der Ortslage Blankenburgs handeln!

Die städtebaulichen Ziele

- Reduzierung der Verkehrsmengen
- Hebung der Umweltqualität (d.h. Verringerung der Lärm- und Abgasbelastungen sowie der Unfallzahlen)
- Reduzierung der hohen Flächenansprüche der Autos
- günstigere Bedingungen für

den notwendigen Wirtschaftsverkehr und den umweltfreundlichen ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr

sollen durch die Herausnahme des Durchgangsverkehrs und durch die Steuerung des ruhenden Verkehrs (park and ride, Citybus) erfolgen.

Auf keinen Fall soll es dabei zu einer Verkehrsberuhigung der Innenstadt zulasten der angrenzenden Wohnbereiche kommen! Durch das Angebot von attraktiven Alternativen soll das Umsteigen vom eigenen PKW erleichtert werden.

Das Straßenbauamt Halberstadt erarbeitete eine Variante, in der die Führung des Straßenverkehrs der B 27 aus Richtung Braunlage bis Hüttenrode über die Straße Hüttenrode - Almsfeld weitergeleitet wird. Diese Variante wird auch von der Stadt favorisiert und weiterverfolgt.

Der Kritik wurde deshalb nicht nachgegeben.

Ein Bürger der Krümmen Straße kritisiert die angeblich zu autofreundliche Planung sowie das Parkhaus an der Gartenstraße. Er hat die Zielsetzung nicht verstanden, die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu befreien und das Parken durch die Bewirtschaftung der Parkflächen mit Tarifierungen zur Nutzung des ÖPNV und von Park- und Ride-Anlagen am Stadtrand aus der Altstadt zu verbannen. Um das Parken und den Parksuchverkehr aus den Straßen herauszuhalten, ist die Einrichtung von Parkhäusern unumgänglich.

Der Widerspruch wurde entsprechend abgelehnt, da es für Parkflächen nur wenige Bereiche gibt, die ohne Abbruch von Gebäudesubstanz für diese Zwecke umgenutzt werden können.

Diese Umnutzung verlangt über den informellen Charakter des

Rahmenplanes hinaus eine rechtlich abgesicherte Planung (Bebauungsplan). Hier kann der Widerspruch erneuert und eventuell gerichtlich überprüft werden.

Der Sportverein Lokomotive Blankenburg sowie eine Bürgerinitiative für den Erhalt "Blankenburger Sportstätten" setzen sich für die Erhaltung des Jahnsportplatzes ein und verlangen Ersatz für die im städtebaulichen Rahmenplan entfallene Sportstätte.

Die Verwaltung der Stadt erarbeitet ein Sportkonzept auf dem zu erweiternden Gebiet des Sportforums unter Einbeziehung des Trägers des Jahn-Sportplatzes, so daß die Bedenken nicht in die weitere Rahmenplanung übernommen wurden.

Die Fläche des Jahnsportplatzes soll nach einer Verlegung zum Sportforum weiterhin als unbebaute Fläche den herrlichen Blick auf die Stadt Blankenburg und das Schloß freigeben.

Die hier möglichen 380 Stellplätze sollen bei besonderen Anlässen für Festveranstaltungen wie Zirkus, Herbstmarkt usw. zur Verfügung stehen (ca. 1,2 ha).

Weitere Bürger schlagen vor, den gesamten "ruhenden Verkehr" vor der Stadt zu lassen, andere Bürger haben Bedenken, daß die Anzahl der Parkplätze in der Innenstadt zu gering ausfallen könnte.

Die Anzahl der Parkplätze in der Innenstadt läßt sich konsequent nur durch den Abbruch wertvoller Bausubstanz erhöhen zu Lasten der Attraktivität Blankenburgs. Deshalb wird ein integriertes Verkehrssystem angestrebt, das das Parken außerhalb der Innenstadt attraktiv macht, indem es

1. preisgünstiger ist als in der Innenstadt,
2. eine längere Parkzeit als in der Innenstadt erlaubt und

3. durch einen Citybus mit kurzer Taktfolge für Parkscheininhaber kostenlos die außenliegenden Parkplätze mit den wichtigsten Punkten der Innenstadt verbindet.

Dieses mittel- bis langfristig zu realisierende Ziel funktioniert nur bei gleichzeitigem Ausbau der City-Bus-Linie.

Das Parken auf den Straßen der historischen Altstadt sollte langfristig zugunsten einer attraktiven Innenstadt unterbunden werden.

Anlieger der Hohe Straße kritisieren die vorgeschlagene Wohnbebauung im "Ribbentropschen Garten". Dieser Anregung wurde zugunsten der Entwicklung des "Ribbentropschen Gartens" gefolgt.

Verschiedene Fragen nach dem Standort der Sonderschule Kuno-Riecke-Straße mit ihrer Lage an einer Durchgangsstraße und den damit verbundenen Gefahren für die Kinder können nur im Rahmen eines gesonderten Schulentwicklungsprogrammes von den entsprechenden Fachbehörden des Landkreises und der Stadt gelöst werden. Der Rahmenplan weist genügend Flächen für den Gemeinbedarf aus, so daß hier verschiedene Alternativen möglich sind.

Verschiedene Fragen nach Fahrradwegen und öffentlichen WCs sollen bei der Umsetzung der Rahmenplanung in städtebauliche Einzelplanungen gelöst werden.

Die integrierte Verkehrsplanung bevorzugt nicht mehr einseitig den PKW-Verkehr.

So sollen die 3 altstadtnahen Parkhäuser Gartenstraße, Grüne Gasse und Dr.-Jasper-Straße mit Fahrradparkplätzen, Schließfächern und WCs ausgestattet werden und sich so zu Dienstleistungszentren entwickeln, die über die Bereitstellung von PKW-Parkplätzen hinausgehen.

TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

Gemäß §139 (2) in Verbindung mit §4 BauGB wurden 80 Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereiche durch die Innenstadtsanierung berührt werden können, angeschrieben und um Anregungen und Bedenken gebeten und um Darlegung ihrer Absichten für das Sanierungsgebiet.

Bis Ende März lagen 45 schriftliche Stellungnahmen vor, die die vorgelegte Planung allgemein sehr positiv beurteilten.

Das Bundesvermögensamt erhob Einspruch gegen die geplante Straßenverbreiterung vor dem Grundstück Mauerstraße 14.

Diese wurde aus stadtgestalterischen Gründen zu Lasten des Verkehrs (Wendemöglichkeit) reduziert.

Ziel bleibt es weiterhin, den Tummelplatz zu einem verkehrsfreien Platz mit hoher Aufenthaltsqualität (Markt) umzugestalten und den Durchgangsverkehr durch die Mauerstraße zu unterbrechen, um so eine verkehrsfreie Verbindung zwischen der historischen Altstadt und dem Krankenhausbereich sowie dem Kurbereich am Thie herzustellen.

Der von der Industrie- und Handelskammer vorgebrachten Anregung, "in allen Himmelsrichtungen" um die Altstadt Flächen für den ruhenden Verkehr bereitzu-

stellen, wird aus topographischen und stadtgestalterischen Bedingungen nicht gefolgt. Nur durch eine weitestgehende Herausnahme des Besucher- und Berufsverkehrs aus der Innenstadt können die Flächen für den notwendigen Wirtschaftsverkehr ausreichend zur Verfügung gestellt werden.

Das Landesamt für Denkmalpflege Sachsen-Anhalt gibt zu bedenken, daß es sich bei der gesamten Altstadt um einen Denkmalsbereich handelt, in dem auch die Grundstücksgrenzen Teil des Denkmalswertes sind. Entsprechend sollte die gesamte Altstadt als einheitlich verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet werden. Dieser Anregung wurde stattgegeben, soweit dieses im Rahmen der Wirtschaftsentwicklung in der Altstadt verträglich ist.

Das Straßenbauamt Halberstadt betont die zukünftige Funktionssicherung der Bundesstraßen B 6, B 27 und B 81.

Der Rahmenplan geht hier von grundsätzlich neuen Trassenführungen aus, soll das angestrebte Ziel eines Kurortes bzw. Staatsbades erreicht werden.

Der Bau einer Umgehungsstraße B 6/B 81 Neu ist für die Stadtentwicklung Blankenburgs vordringlich, soll sie nicht im Verkehr ersticken und entsprechend das Ziel "Staatsbad" unerreicht bleiben.

Das gleiche gilt für die B 27. Bis zu ihrer endgültigen Verlegung wird für die Übergangszeit im innerörtlichen Bereich eine verkürzte Streckenführung angestrebt: Über die Rohdenbergstr., Grefestr., Michaelsteiner Str. an die neue Halberstädter Straße.

So können schon mittelfristig Stadtpark und Thieplatz verbunden werden und in dem Gelenk zwischen den beiden Parks weitere Kureinrichtungen entstehen.

Die Stadtplanung hat als Voraussetzung für eine qualitätsvolle Planung eine ganzheitliche Vorgehensweise anzustreben. Grundlage sind hier nicht Verkehrsdaten, sondern Menschen und Räume, die Poesie des Ortes.

Die Daten des Haas-Konzepts können hier nur als Hilfe mit herangezogen werden.

Verkehr ist nur ein dienender Sektor in unserer Stadtkultur.

Die Städte haben sich nicht den ständig wachsenden Verkehrsansprüchen anzupassen, sondern der Verkehr den Möglichkeiten, die die Stadt ihm bietet und die der Stadt wohl bekommt.

Der Landkreis Wernigerode (Planungsamt) schlägt vor, den heute ruhigen Bereich an der Lühnergasse aus der Mischgebietenutzung herauszunehmen und als allgemeines Wohngebiet darzustellen. Dadurch kann der im städtebaulichen Ideenwettbewerb "Lühnertorplatz" gemachte Vorschlag einer ruhigen Fußgänger Verbindung zwischen Barockgarten/Lühnertorplatz und Thie besser entsprochen werden.

Dem Vorschlag wird gefolgt. Durch das Öffnen des hier verlaufenden Mühlbachs wird diese Wegebeziehung untermauert.

Dem Vorschlag, die Kategorie "Sondergebiet Denkmalschutz" auch auf die übrigen Denkmalsbereiche auszudehnen, wird nicht gefolgt, da die Ausweisung "Sondergebiet Denkmalschutzbereich Großes Schloß und Karfunkelburg"

unter der Problematik geschah, daß diese beiden Bereiche wegen ihrer noch ungeklärten zukünftigen Nutzung keiner der üblichen Nutzungskategorien nach BauNVO zugeordnet werden können. Diese "Hilfskonstruktion" soll deshalb nicht auf weitere Bereiche ausgedehnt werden.

Der vom Landkreis Wernigerode (Untere Denkmalschutzbehörde) zugesandte aktuelle Auszug aus dem Denkmalverzeichnis für die Stadt Blankenburg wurde durch Kennzeichnung des Denkmalsbereiches Altstadt sowie der genannten Einzeldenkmale im Gestaltungskonzept kenntlich gemacht.

Der Landkreis Wernigerode (Verkehrsförderung) schlägt vor, den Innenstadtkern generell für den Individualverkehr zu sperren und diesen lediglich als Wirtschafts- und Fahrradverkehr zuzulassen.

Dieses Ziel wird auch im städtebaulichen Rahmenplan verfolgt, findet aber im Bereich der erforderlichen Einstellplätze seine rechtliche Basis erst in den folgenden Bebauungsplänen.

In dem Entwurf zum B-Plan Innenstadt III "Lühnertor" wurde die Anzahl der statthaften Stellplätze auf maximal 50% der nach LBO-SA notwendigen Stellplätze und Garagen reduziert (§12 (6) BauNVO)!

Über die oben genannten Anregungen hinaus wurden inzwischen aufgestellte Planungsüberlegungen und Planungen eingearbeitet, so jene des Kreiskrankenhauses sowie des Teufelsbades und Standorte für 2 weitere Kureinrichtungen am Thie (im Bereich des heutigen Freibades) und Stadtpark (im Bereich der Blankenburger Hemdenfabrik).

NUTZUNGSKONZEPT

Zielsetzungen der Sanierung:

- Erhaltung und behutsame Weiterentwicklung des historischen Stadtkerns (Erscheinungsbild, Stadterlebnis)
- Stärkung der zentralen Dienstleistungs-, Geschäfts-, Erholungs-, Kur- und Wohnbereiche
- Entwicklung von Thie, Kurpark, Villen- und Einfamilienhausgebieten zur grünen, bzw. durchgrünten Lunge als Ausgleich zu den dichtbesiedelten Bereichen der Altstadt und Bahnhofsvorstadt.

Es sind folgende Arten der baulichen Nutzung (entsprechend der BauNVO) dargestellt:

MISCHGEBIET I (§6 BauNVO)

Dieses Mischgebiet dient nach seiner Zweckbestimmung dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Mischgebiete haben den Vorteil großer Nutzungsvielfalt, die in der historischen Altstadt und dem Bereich um Löbbbeckestraße voll ausgeschöpft werden sollte. Um andererseits den Qualitätsanforderungen an einen Kurort bzw. an ein Staatsbad zu genügen, sind hier Vergnügungsstätten im Sinne des §4a Abs.3 Nr.2 BauNVO nicht zulässig.

Es wird eine vielfältige, lebendige Erdgeschoßzone (abendlicher Schaufensterbummel) angestrebt, deshalb sind hier Büronutzungen nur ausnahmsweise zulässig.

MISCHGEBIET II (§6 BauNVO)

Hier handelt es sich um das Gebiet der Bahnhofsvorstadt. Vergnügungsstätten sind nur ausnahmsweise zulässig. Dadurch sollen Massierungen und negative Auswirkungen vermieden werden.

Differenzierte Angaben zur Nutzung sollen die Qualitäten der Hauptgeschäftsstraßen bzw. Einkaufsstraßen stärken.

Um das Lühnertor wurden zur Stärkung dieses Bereichs Teilflächen für Kerngebietsnutzung dargestellt mit einer Grundflächenzahl von 1,0. Hier sollen 10% der Geschoßflächen dem Wohnen dienen.

Vergnügungsstätten sind nicht zulässig.

ALLGEMEINE WOHNGEBIETE (§4 BauNVO)

Die heute durch überwiegende Wohnnutzung gekennzeichneten Gebiete sollen auch weiterhin vorwiegend dem Wohnen dienen, aber auch Läden und Gaststätten für die Versorgung des Gebietes sowie Anlagen für kirchliche, soziale und gesundheitliche Zwecke aufnehmen können.

FLÄCHEN FÜR DEN GEMEINBEDARF

Die als Gemeinbedarf dargestellten Flächen werden heute bereits überwiegend als Gemeinbedarfsflächen genutzt. Bis auf Erweiterungen (Verwaltungsschule) und Verlegung (Feuerwehr zugunsten einer Kurklinik) sind lediglich Standorte für 2 weitere Kurklinien am Stadtpark und am Thie dargestellt, wobei die Klinik im Bereich des heutigen Freibads bei Erhaltung eines Freibades gleichzeitig ein Hallenbad und ein Kurmittelhaus einschließen sollte.

Wichtig sind die Wechselwirkungen zwischen Thie, Stadtpark und den Kurbereichen sowie zwischen der historischen Altstadt mit ihren Wirtschafts- und Kulturangeboten, soll das angestrebte Ziel "Staatsbad" erreicht werden.

Das Nutzungskonzept stellt die Nutzungen entsprechend den allgemeinen Zielen der Sanierung dar:

Die Nutzungsanalyse hat ergeben, daß heute nur in wenigen Einzelfällen wechselseitige Störungen in der Nutzungsstruktur auftreten. Die daraus entwickelten Zielsetzungen des Nutzungskonzeptes stabilisieren die bestehenden Nutzungsverhältnisse und entwickeln sie entsprechend den

GESTALTUNGSKONZEPT

Die historische Baustruktur und das überlieferte Stadtbild sollen entsprechend den Leitzielen der Sanierung als Denkmal der Baukunst erhalten und behutsam weiterentwickelt werden. Hierbei zeichnen sich vier jeweils nach eigenen Gesetzmäßigkeiten entstandene Bereiche ab:

- die historische Altstadt mit ihrer engen, zumeist zwei- bis dreigeschossigen Bebauung und dem die alten Herrschaftsansprüche darstellende Ensemble Schloß - Kirche - Rathaus - Bürgerstadt. Die ehemalige Ummauerung der geplant angelegten Stadt ist noch heute im Stadtgrundriß ablesbar. Sie wird im Bereich des Lühnertorplatzes durch die Betonung der Torsituation und die Rekonstruktion der unbebauten Vorzone wieder erlebbar.

Außer der Schließung von Raumkanten, einer behutsamen Gestaltung der Straßen, Plätze und Torsituationen sowie die

Verkehrsberuhigung und die völlige Herausnahme des Durchfahrverkehrs aus der Mauerstraße sind hier keine spektakulären Änderungen vorgesehen.

- die in der Gründerzeit erfolgte Erweiterung der Altstadt in Richtung Bahnhof (Bahnhofsvorstadt). Sie soll nach der Befreiung vom Durchfahrverkehr als Geschäfts- und Bummelboulevard die Bereiche Bahnhof/Busbahnhof und historische Altstadt verbinden (unterbrochene Raumkanten, Raumgliederung durch Bäume).
- die im nördlichen Vorfeld der Altstadt liegenden Freiräume Thie und Kurpark und die südlich bzw. östlich der Altstadt liegenden Ausläufer des Harzes bzw. der Teufelsmauer mit ihrem bis an die Stadt geführten Landschaftsgrün sollen besser miteinander verzahnt werden.

Dabei sollen die markanten Alleen des Thie als Gestaltungselement über die Neue Halberstädterstraße und das Café im Kurpark bis in die Amalienstraße fortgeführt werden.

Befreiung des Thie und Kurparks von störenden Gebäuden und Gebäudeteilen (Flächen für Kureinrichtungen!)

Die durchgehende Fußwegverbindung zwischen Thie und den Ausläufern des Harzes bzw. der Teufelsmauer durch Lühnergasse und Teufelsmauer soll durch die Öffnung des Mühlbaches ihren eigenen, unverwechselbaren Charakter erhalten.

- die um die Jahrhundertwende zumeist in leichter Hanglage entstandenen stark durchgrünt Villengebiete. Hier ist es Aufgabe der Stadtbildpflege, deren zurückhaltende Gediegenheit und z.T. parkähnliche Gärten zu erhalten.

VERKEHRSKONZEPT

Das Verkehrskonzept geht von den Zielvorgaben "stressfreier Kurort" und "gut erreichbare, attraktive, autoarme Innenstadt" aus, d.h.:

- Reduzierung der Verkehrsmengen
- Hebung der Umweltqualität (Verringerung der Lärm- und Abgasbelastungen sowie der Unfallzahlen)
- Reduzierung der hohen Flächenansprüche der Autos (Aufwertung der Innenstadt durch attraktivere bzw. wirtschaftlichere Nutzung zentraler Flächen - durch Stellplatzumnutzungen im Straßenraum ergeben sich beachtliche Spielräume für Umgestaltungsmaßnahmen) - günstigere Bedingungen für den notwendigen Wirtschaftsverkehr und den umweltfreundlichen ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Die Reduzierung der Verkehrsmengen soll erreicht werden durch

1. die Herausnahme sämtlichen Durchgangsverkehrs zwischen Friedenstraße und Schloßberg, d.h. Verkehrsberuhigung der gesamten Altstadt und fußgängerfreundliche Anbindung des Krankenhaus- und Klinikbereichs um Stadtpark und Thie an die historische Altstadt.
2. durch ein gestaffeltes Angebot von Kurz- und Langzeitparkplätzen sowie die Bewirtschaftung der Parkflächen mit Tarifierungen zur Nutzung des ÖPNV und von Park + Ride-Anlagen am Stadtrand:
 - Vorrang für Kurzparker in den Parkhäusern des inneren

Parkringes (2 Parkhäuser und 1 Parkpalette mit insgesamt ca. 700 Stellplätzen)

- Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum des Altstadtkerns bei gleichzeitigem Schutz der innenstadtnahen Wohngebiete vor erhöhtem Parkverkehr (Ausweisung von Parkbereichen für Anwohner)
 - äußerer Parkring mit ca. 600 Stellplätzen für Parkzeiten bis zu 8 Stunden
 - für Parkscheininhaber unentgeltlich fahrender Ringbus (Citybus) verbindet Parkplätze und wichtige Zielpunkte.
3. Neuordnung des städtischen Straßennetzes durch klare Funktionszuweisung:
- Erschließung der Parkhäuser und Hotels im Altstadtbereich über Erschließungsschleifen von der Herzogstraße, Gartenstraße, Schleinitzstraße und vom Schnappelberg.
 - Ausbau sämtlicher Altstadtstraßen zu nur zeitlich begrenzt bzw. mit Sondergenehmigung (Plakette) befahrbare Fußgängerstraßen.
 - Einrichtung eines Warenzentallagers mit straßenweiser Distribution auf Abruf (Verkehrsvermeidung, kontinuierliche Anlieferung, Einsparung teurer Lagerflächen). Standortvorschlag: Alte Halberstädterstraße östlich der Reichsbahn.
 - Verlegung des Busbahnhofs und der Taxistände in Richtung Mühlenstraße mit direktem Zugang zu den Bahnsteigen. Abstellplätze für Tourismusbusse auf jetzigem Busbahnhof.