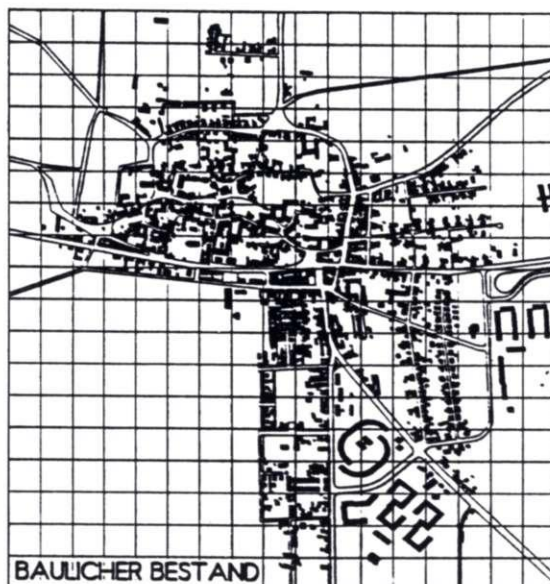
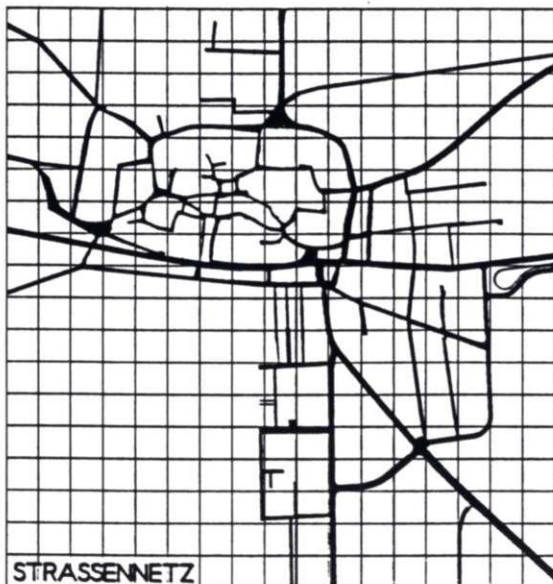
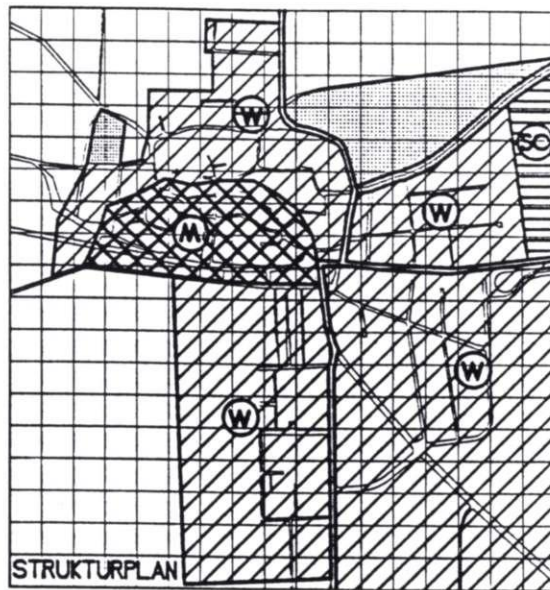
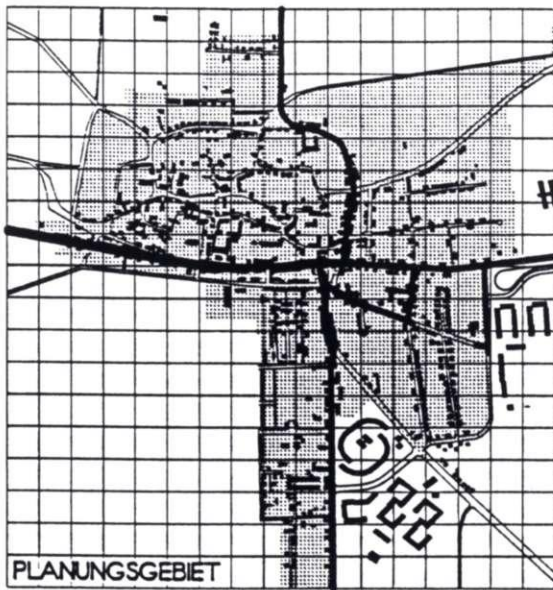




Stadtteilentwicklungsplanung
Olvenstedt



Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler
Christa Anger
Peter Anger
Birgit Arend
Amir Badnjevic
Heidrun Bartel
Roswitha Baumgart
Monika Bohnert
Sylvia Böttger
Wolfgang Buchholz
Klaus Danneberg
Renate Dilz
Sybille Dirschka
Wilma Ebeling
Gabriele Eschholz
Klaus Eschke
Jutta Fittkau
Hannelore Friedrich
Hans Gottschalk
Margot Gottschalk
Gabriele Grickscheit
Jürgen Gippert
Marlies Grunert
Andrea Hartkopf
Hans-Georg Heinecke
Anette Heinicke
Ingrid Heptner
Sabine Hlous
Heinrich Höltje
Wilfried Hoffmann
Wolfgang Jäger
Heinz Jasniak
Heinz Karl
Krista Kinkeldey
Hannelore Kirstein
Jutta Klose
Helga Körner
Brigitte Koch
Dr. Günther Korbelt
Christa Kummer
Peter Krämer
Thomas Lemm
Gisela Lenze
Marlies Lochau
Bernd Martin
Konrad Meng
Helmut Menzel
Angelika Meyer
Heike Moreth
Bernd Niebur
Doris Nikoll
Corina Nürnberg
Heinz-Joachim Olbricht
Dr. Carola Perlich
Dr. Eckhart W. Peters
Dirk Polzin
Liane Radike
Jörg Rehbaum
Karin Richter
Dirk Rock
Burkhard Rönick
Jens Rückriem
Karin Schadenberg
Hannelore Schettler
Monika Schubert
Helga Schröter
Klaus Schulz
Hans-Joachim Schulze
Hannelore Seeger
Britta Seil
Rudolf Sendt
Siegrid Szabó
Heike Thomale
Judith Ulbricht
Wolfgang Warnke
Rolf Weinreich
Astrid Wende
Hubert Wiesmann
Burkhard Wrede-Pummerer
Marietta Zimmermann

Bisher erschienene Dokumentationen der Gutachten des Stadtplanungsamtes

- 1990 Workshop •
Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums •
- 1/93 Strukturplan
- 2/93 Verkehrliches Leitbild
- 3/93 Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs -
ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
- 5/93 Sanierungsgebiet Buckau - Städtebaulicher
Rahmenplan
- 5/93 Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
- 6/93 Städtebaulicher Ideenwettbewerb • Domplatz
Magdeburg •
- 7/93 Workshop • Nördlicher Stadteingang •
- 8/93 Städtebaulicher Denkmalschutz
- 9/93 Radverkehrskonzeption
- 10/93 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV-Konzept)
- 11/93 Workshop • Kaiserpfalz •
- 12/94 Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg
- 13/94 Hermann-Beims-Siedlung
- 14/94 Siedlung Cracau I
- 15/94 Städtebauliche Entwicklung 1990-1994
- 16/95 Gartenstadtkolonie Reform
- 17/94 Schlachthofquartier
- 18/I/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
Sozio-urbane Untersuchungen
- 18/II/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
Zur Baugeschichte in der Neuen Neustadt
- 18/III/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
Zur Baugeschichte in der Sudenburg
- 19/94 Die Anger-Siedlung
- 20/94 Bruno Taut - eine Dokumentation
- 21/95 Stadtteilentwicklung Ottersleben
- 22/94 Die Curie-Siedlung in Neustadt
- 23/94 Gartenstadtsiedlung Westernplan
- 24/95 Fachwerkhäuser in Magdeburg
- 25/95 Stadtteilentwicklung Rothensee
- 26/95 Gartenstadt Hopfengarten
- 28/94 Magdeburg Bundesgartenschau 1998 - Rahmenplan
- 29/94 Workshop • Siedlungen der 20er Jahre der Stadt
Magdeburg •
- 30/95 Südwestliche Stadterweiterung
- 31/I/95 Parkanlagen der Stadt Magdeburg
- 32/II/95 Stadtfeld Nord
- 32/II/95 Stadtfeld Süd
- 33/95 Magdeburger Märktekonzept
- 35/95 Siedlungsentwicklung Westerhüsen
- 36/95 Tempo 30 - Verkehrsberuhigung in Magdeburg
- 37/95 Siedlung Farmersleben
- 38/95 Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen
Lindenweiler, Kreuzbreite, Eulegraben
- 39/I/95 Kommunalgeschichte Magdeburgs -
Weimarer Republik
- 39/II/95 Magdeburgs Aufbruch in die Moderne
- 41/95 Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt
- 42/95 Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
- 43/I/95 Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
- 43/II/95 Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
- 44/95 Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs -
ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
- 45/96 Soziale Bauherren und architektonische Vielfalt
Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaften
im Wandel
- 47/95 Workshop • Universitätsplatz •
- 48/I/II/95 Symposium BRUNO TAUT
- 49/95 Gutachterverfahren Elbe-Bahnhof
- 50/95 Stadtteilentwicklung Cracau-Prester
- 52/95 Vom Luftbild zur Biotopkartierung

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt

Planungsbüro Petersen



Inhaltsverzeichnis	Seite	Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorwort	3	PLANUNGSKONZEPTE	
Grundsätze der Stadtteilentwicklungsplanung	6	Verkehrskonzept	71
Planungsablauf	7	- Innerörtlicher Verkehr	71
ALLGEMEINES		Nutzungskonzept	75
Lage des Gebietes	9	- Planerische Grobkonzeption	75
- Lage im Raum	9	- Nutzungsbereiche	77
- Lage im Stadtgebiet	10	- Besondere Nutzungen	78
- Abgrenzung des Plangebietes	11	- Geplante Nutzungsstruktur	79
- Topographische Situation	12	Gestaltungskonzept	81
Geschichtliche Entwicklung	13	- Historischer Dorfkern	81
Bevölkerungsstruktur	17	- Straßenraumgestaltung	82
Planungsvorgaben für die Stadtteilentwicklung	19	- Übrige Baugebiete	83
BESTANDSANALYSE		- Platzbereiche	83
Verkehrsstruktur	24	- Örtliche Bauvorschriften	86
- Überörtliche Verkehrsanbindung	24	Grünordnungskonzept	87
- Innerörtliches Straßennetz	26	- Allgemeine Zielsetzungen zur Grünordnung	87
- Verkehrsprobleme	29	Durchführungskonzept	91
- Straßenquerschnitte	31	- Übersicht der geplanten Maßnahmen	92
Nutzungsstruktur	34	Planungsvorschläge	
- Nutzungsbereiche	34		
- Wohnsituation	35		
- Landwirtschaftliche Situation	35		
- Dienstleistung und Einzelhandel	35		
- Gemeinbedarfseinrichtungen	37		
- Technische Infrastruktur	39		
Stadtbild	40		
- Stadtsilhouette	40		
- Siedlungs- und Baustruktur	41		
- Haupt- und Nebengebäude	46		
- Gebäudezustand	48		
- Baudenkmäler	50		
- Gestaltelemente	52		
Innerörtliche Grün- und Freiflächen	56		
- Umgebende Landschaft	56		
- Stadtklimatische Zonen	56		
- Innerörtliche Grünstruktur	56		
- Exkurs: Kleingartenanlagen	57		
- Naturräumliche Elemente	59		
- Zusammenfassung	61		
- Beschreibung Biotoptypen	63		



Vorwort

Heute leben in Alt Olvenstedt 2657 Einwohner (1.296 männlich, 1.361 weiblich), wobei zusätzlich in Neu Olvenstedt 31101 Einwohner (14.994 männlich, 16.107 weiblich) wohnen (aus: Magdeburger Statistische Blätter, 1995, S. 19).

Die heutige Kulturlandschaft westlich der Elbe ist von der Eigenart der naturräumlichen Region der Börde bestimmt. Hier öffneten sich während der Eiszeit das Elbeurstromtal für das schmelzende Eis und abfließende Wasser in die Norddeutsche Tiefebene. Der Magdeburger Dompfelsen in der Börde als Ausläufer des Flechtinger Höhenrückens lenkte das abfließende Wasser in einem breiten Urstromtal Richtung Norden. Immer wieder bestimmen die Quellen Wasserläufe und Altarme in Verbindung mit den höhergelegenen Hügeln und Steinbrüchen das Bild der Landschaft. Die hohe und niedere Börde sind bestimmt von einer Vielzahl kleiner Haufen- und Angerdörfer, die oft über tausend Jahre alt sind.

In den letzten Jahrzehnten hat im ländlichen Bereich ein einschlagender Wandel der Lebensgewohnheiten der Bewohner stattgefunden. Die traditionell ländliche Lebensform, die sich aus den wirtschaftlichen und kulturellen Bedürfnissen der Landbevölkerung entwickelt

hat, wird zunehmend von städtischen Lebensformen und veränderten Wirtschaftsbedingungen überlagert. Diese zunehmende Urbanisierung - Verstädterung - ländlicher Bereiche und der damit verbundene Verlust dörflicher Eigenständigkeit, die wirtschaftliche Eigendynamik landwirtschaftlicher Betriebe sowie die zunehmende geographische und soziale Mobilität der Bevölkerung haben in den letzten Jahren das Bild vieler Dörfer in unserem Kulturbereich wesentlich verändert. Dagegen gibt es jedoch noch heute einige Dörfer in der Börde, da ist die „Zeit stehen“ geblieben, nicht nur im äußeren Erscheinungsbild, sondern auch in der Gesellschaftsstruktur, als hätte es keinen 30jährigen Krieg, keine Preußen, keinen Napoleon oder kein 1000jähriges Reich, keine DDR und ... keine BRD gegeben. Jedoch haben sich auch im ländlichen Raum Entwicklungen vollzogen, die in ihrer Intensität und Reichweite den Problemen der Landeshauptstadt Magdeburg nicht nachstehen.

Nach einer jahrhundertelangen Entwicklung als rein agrarische Gemeinschaft wurde das Dorf mit Beginn der industriellen Produktion und der darauf folgenden Mechanisierung, Chemisierung und Spezialisierung in der Landwirtschaft von den von außen einwirkenden Kräften auch unter den Aspekten des europäischen Wirtschaftsmarktes immer stärker geprägt:

- Die Dörfer hatten die Flüchtlingsströme nach dem 2. Weltkrieg zu verkraften.
- Die Landwirtschaft entwickelt sich immer mehr zu einem Gewerbebereich, der der Rationalisierung und Spezialisierung unterworfen ist und das Sozialgefüge des Dorfes gefährdet.
- Die wirtschaftlichen Verhältnisse der Landwirtschaft haben sich seit der „Wende“ dramatisch verändert; nur noch ein Teil der oft „neu gegründeten“ Betriebe findet im Rahmen der nationalen und internationalen Konkurrenz auf dem Agrarmarkt ein die erforderlichen Zukunftsinvestitionen ermöglichendes Einkommen. Große Teile der heute landwirtschaftlich genutzten Flächen sind an standortungebundene Großpächter von Niedersachsen bis Holland verpachtet.
- Die alten Höfe zerfallen und die Gebäude werden oftmals bewußt zerstört, der Zerfall scheint nicht mehr aufhaltbar zu sein.
- Die Struktur der Dörfer hat sich verändert: Die Dörfer in den Randzonen der Verdichtungsräume werden von Wohnnutzung überlagert, damit wird sowohl die Sozialstruktur wie das Wohnumfeld wesentlich beeinflusst. Diese Dörfer entwickeln sich zu „Schlafdörfern“, weil die Neubürger in der Regel ihren Arbeitsplatz im Verdichtungsraum behalten und täglich zwischen Wohnen und Arbeiten pendeln.
Die Zugezogenen fordern meist nach kurzer Zeit städtische Standards für die Ausstattung des Dorfes mit Infrastruktureinrichtungen und des Wohnumfeldes und geraten damit in Konflikt mit den Alteingesessenen. Die traditionelle Sozialstruktur wird bei steigender Zahl der Neubürger bis hin zur Übermacht ihrer Interessen in den kommunalen Organisationen verändert, die soziale Integration verläuft sehr langsam, meist entstehen kontaktarme Vorstadtsituationen. Oft folgt eine Polarisierung im Ort zwischen den Neu- und Altbürgern, zwischen politisch Linken und Rechten, jung und alt, reich und arm,... und dabei wollen wir doch alle die Harmonie im Dorfe.
- Die Verlagerung der Wohnstandorte auf die Dörfer zieht ein wachsendes Verkehrsaufkommen nach sich; die sich daraus ergebenden Forderungen der Auspendler nach guten Straßenverbindungen zur Arbeitsstelle, einschließlich Ausbau der Dorfstraßen mit den bekannten Problemen für die Bewohner, sind die Folge.
- Die Ortsbilder werden auf vielfältige Weise verändert. Die Neubürger bringen meist ihre städtischen Vorstellungen vom Einfamilienhaus mit den damit verbundenen Materialien und Formen in das Dorf und zerstören damit die historisch bedeutsame, einheitliche ländliche Bauweise.



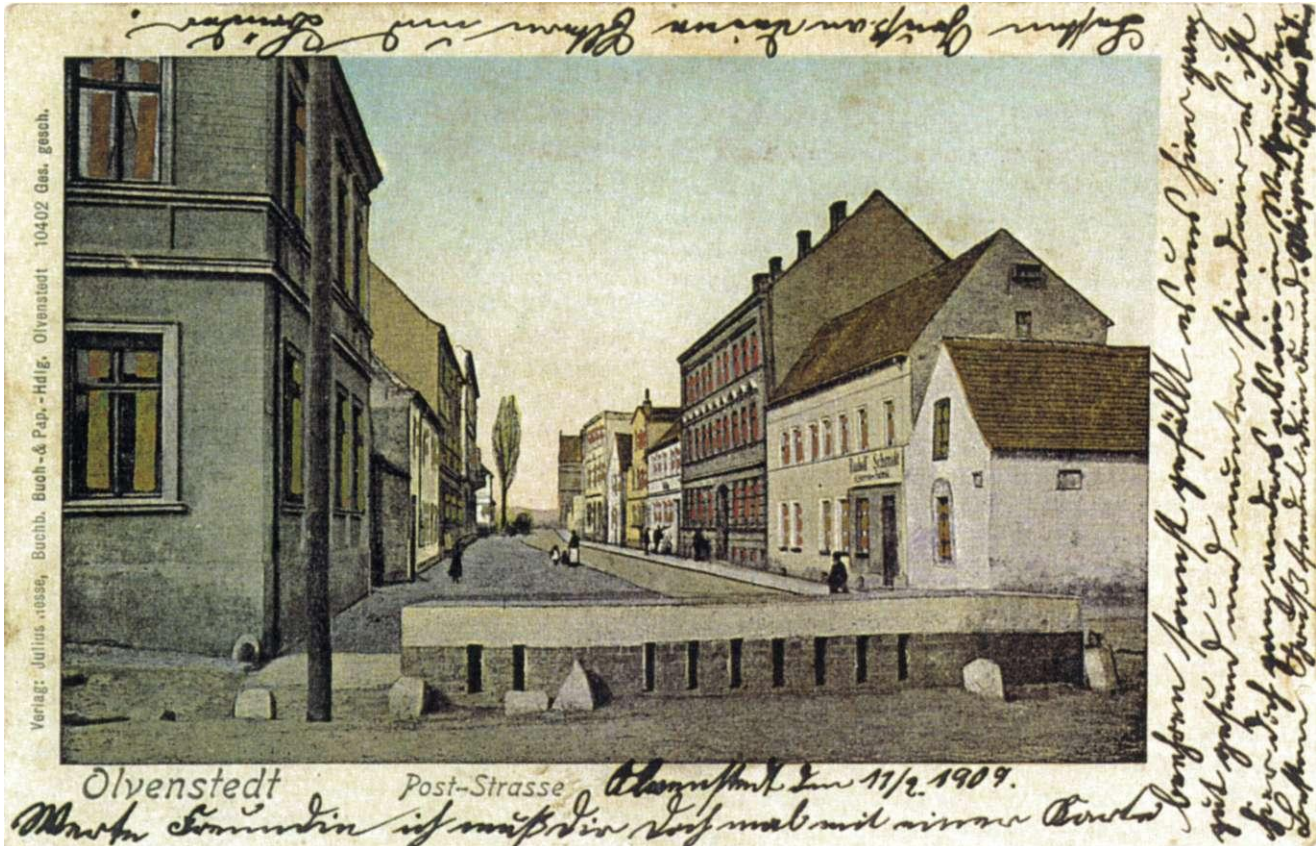
*Kolonialwarenhandlung von Friedrich Peters
Weizewgrund I Olvenstedt 1896
und 100 Jahre später*



Diese oben aufgezeigten Probleme konnten bisher nicht vom „Dorf“ allein bewältigt werden. Die Erhaltung der Dörfer als Wohn-, Arbeits- und Sozialraum wird daher in Zukunft eine vordringliche Aufgabe von Verwaltung, Planern und Politikern sein müssen.

Die aufgezählten Problembereiche weisen schon darauf hin, daß Dorferneuerung bzw. Dorfentwicklung nicht „schneller“ und „größer“ bedeutet und auch wesentlich mehr beinhaltet als „unser Dorf soll schöner werden“.

Dr. E. W. Peters



Wais Labarblauf.

Ich, Friedrich Wilhelm Hermann Peters, Sohn des Pastors Friedrich Peters, wurde am 1. Februar 1862 zu Olvenstedt, Kreis Helmsstedt, Regierungsbezirk Magdeburg geboren. Mit meinem 5ten Jahre besuchte ich das hiesige Schulhaus und verblieb in demselben bis zu meinem 11ten Jahre, um welche Zeit ich wegen Überfüllung unserer Schule nach Giessen in Ostpreußen in die I. Klasse des dortigen Lyceums wechselte. Von dort verließ ich die letzte Juni des Jahres meines Schuljahrs angesehene. Im Jahre 1876 trat ich in die Freigewerkschule, 1877 in das hiesige Lyceum. Nachdem ich die I. Klasse absolviert habe, besuchte ich mit einem Freunde, so daß ich im Jahre 1880 die I. Klasse verließ. Am 1ten November desselben Jahres verließ ich das hiesige Lyceum und blieb bei mir in Olvenstedt.

...zogener Eltern, um mich zur Abzug, des Abiturientenexamen an einem großstädtischen Seminar zu bereiten. Von dort bin ich in das hiesige Lyceum zurückgekehrt, besuchte ich am 21. Mai 1881 die 6te Klasse hiesige zu Barleben bei Magdeburg und verblieb in demselben bis zum 15ten März 1882. Am 1ten April desselben Jahres erlangte ich die Beförderung als Hauptlehrer an der hiesigen Lyceumsanstalt in Magdeburg, in welcher Beförderung ich am 1ten April 1882 die Beförderung erlangte und am 1ten November desselben Jahres die I. Escadron Magdeburgischer Kürassier-Regiments Nr. 1 nach Halberstadt eingezogen wurde.

Herrmann Peters

GRUNDSÄTZE DER STADTTEILENTWICKLUNGSPLANUNG

EINLEITUNG

Olvenstedt kann auf eine mehr als tausendjährige Geschichte zurückblicken. In dieser langen Entwicklungszeit ist der Ort einer Vielzahl von Veränderungen unterworfen worden, der alte Dorfbereich hat jedoch dabei bis heute seinen besonderen Charakter erhalten können.

Aufgrund des Strukturwandels in der Landwirtschaft, den geänderten Nutzungs- und Gestaltungsansprüchen im baulichen Bereich, den starken Veränderungen beim Verkehrsaufkommen und durch die notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der technischen Infrastruktur, stehen jetzt kurzfristig wie für alle anderen Stadtteile Magdeburgs auch, erhebliche Maßnahmen an, welche aufeinander abgestimmt werden müssen, damit keine Fehlentwicklungen eintreten.

Ziel dieser Planung ist es daher, auf der Grundlage der örtlichen Bestandssituation städtebauliche Konzeptionen zu erarbeiten, welche das Leitbild für die künftige Entwicklung des Stadtteiles bilden.

Die vorliegende Fassung der Stadtentwicklungsplanung Olvenstedt zeigt die wichtigsten Ergebnisse der erarbeiteten Konzeptionen auf. Sie soll allen, die an der zukünftigen Entwicklung Olvenstedts beteiligt sind und Einzelentscheidungen zu treffen haben, als Grundlage zur Einhaltung der übergeordneten Zielsetzungen dienen.

Städtebaulicher Rahmenplan

Die städtebauliche Planung ist im Baugesetzbuch (BauGB) als zweistufiges System vorgesehen. Es gibt danach zwei Arten von Bauleitplänen, welche in einem hierarchischen Verhältnis zueinander stehen:

Flächennutzungsplan und
Bebauungsplan.

Die Planungspraxis hat jedoch gezeigt, daß eine zusätzliche Planungsebene sinnvoll ist, um die städtebaulichen Planungsabläufe reibungsloser und allgemeinverständlicher gestalten zu können. Mit einem solchen Rahmen- oder Stadtteilentwicklungsplan sollen für einen räumlich zusammenhängenden städtischen Bereich Konzepte entwickelt werden, welche die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Stadtteiles aufzeigen zu können.

Anders als die beiden gesetzlich definierten Planungsebenen des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes trifft der Stadtteilentwicklungsplan keine rechtsverbindlichen Aussagen. Da jedoch alle wichtigen Einzelthemen der Stadtentwicklung gesamtheitlich untersucht und koordiniert werden, stellen die getroffenen Aussagen die Grundlage für alle weiteren Planungsentscheidungen dar.

Für die Verwaltung kann diese Planung bindenden Charakter bekommen, wenn er von den politischen Gremien als Selbstbindungsplan beschlossen wird. Alle nachfolgenden, raum- oder nutzungsbedeutsamen Maßnahmen müssen sich dann auf den Grundaussagen des Rahmenplanes aufbauen.

In dicht bebauten Bereichen kann diese Konzeptplanung in Verbindung mit dem § 34 BauGB (Bauen innerhalb der bebauten Ortslage) bereits als flexibles Instrumentarium für die Durchsetzung von Entwicklungszielen bzw. die Erhaltung von Nutzungsmöglichkeiten sein, so daß vielfach von einer verbindlichen Bauleitplanung abgesehen werden kann. Wichtige Umstrukturierungen müssen jedoch aufbauend auf den getroffenen Zielsetzungen durch Festsetzungen in einem Bebauungsplan vorbereitet werden.

BESTANDSANALYSE

Im folgenden wird zunächst in einer Bestandsanalyse die momentane Situation beschrieben und Konfliktbereiche und Problemzonen aufgezeigt. Aufgrund der Komplexität der Gesamtproblematik werden hierbei folgende Themenschwerpunkte gesetzt:

- Verkehrsstruktur
- Nutzungsstruktur
- Stadtbild

- Innerörtliche Grün- und Freiflächen

PLANUNGSKONZEPTE

Auf Grundlage der Bestandanalyse werden dann die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten und -tendenzen für die entsprechenden Bereiche aufgezeigt. Sie werden in Konzeptplänen zusammengefaßt:

- Verkehrskonzept:
Die Hierarchie im Straßennetz wird aufgezeigt und für die einzelnen Verkehrsflächen die notwendigen Ausbaustandards festgelegt. Von Bedeutung sind dabei die innerstädtischen wie auch die regionalen Verkehrsbeziehungen.

<ul style="list-style-type: none"> - Nutzungskonzept: Die unterschiedlichen Gebietsnutzungen innerhalb des Planungsbereiches werden festgelegt und so zueinander geordnet, daß keine Konflikte aus sich gegenseitig störenden Nutzungen entstehen können. - Gestaltungskonzept: Es werden die Ziele zur Erhaltung und Weiterentwicklung des Stadtbildes aufgezeigt. - Grünordnungskonzept: Durch das Grünkonzept sollen hochwertige, zusammenhängende Grünbereiche gesichert werden. 	<p>Termine des Planungsprozesses:</p> <p>20.08.93 Presetermin mit Ortsbegehung 22.09.93 1. Bürgerversammlung 30.11.93 Vorbereitungsarbeitskreis / Verwaltung/ Planer</p> <p>25.01.94 1. Arbeitskreissitzung (Siedlungsentwicklung und Verkehr) 19.04.94 2. Arbeitskreissitzung (Grünkonzept) 31.05.94 3. Arbeitskreissitzung (Einzelbereiche) 27.06.94 4. Arbeitskreissitzung (Gestaltung, Denkmalschutz) 08.09.94 Vorstellung der Planung im Stadtplanungsamt</p> <p>20.09.94 5. Arbeitskreissitzung (Einzelbereiche) 19.10.94 6. Arbeitskreissitzung (Technische Infrastruktur) 15.11.94 7. Arbeitskreissitzung (Maßnahmen mit Prioritäten)</p> <p>11.01.95 2. Bürgerversammlung 16.06.95 Vorstellung der Planung im Ausschuß für Stadtentwicklung, Bau- und Wohnungswirtschaft</p> <p>04.10.95 8. Arbeitskreissitzung (Abschließende Besprechung)</p> <p>14.11.95 9. Arbeitskreissitzung (Abwasserentsorgung)</p>
---	---

Die Dringlichkeit der Einzelmaßnahmen ist in einem „Durchführungskonzept“ beschrieben. Bei diesen geplanten Maßnahmen handelt es sich in erster Linie um solche, welche auf öffentlichen Flächen durchzuführen wären. Exemplarisch werden hierfür Entwurfsvorschläge gemacht.

Alle Teilpläne zusammen ergeben das Gesamtkonzept zur Stadtteilentwicklung. Sie dürfen nie isoliert betrachtet werden.

Planungsablauf

Um zu sinnvollen und realistischen Untersuchungsergebnissen zu gelangen und diese auch innerhalb des Stadtteiles umsetzen zu können, ist eine enge Zusammenarbeit mit allen von der Planung Betroffenen erforderlich. Dazu gehören insbesondere die im Stadtteil lebenden Bürgerinnen und Bürger, öffentliche Behörden, private Vereine und Interessengruppen sowie die politisch Verantwortlichen.

Um zwischen Planern, Stadtverwaltung und Betroffenen einen möglichst engen Kontakt herzustellen, wurde nach einer allgemeinen Informationsveranstaltung im September 1993 ein „Arbeitskreis Stadtentwicklung Olvenstedt“ gebildet, welcher in der nachfolgenden Zeit in regelmäßigen Abständen zusammentraf und so die Planung intensiv begleitet und unterstützt hat.

Als Planer möchten wir uns an dieser Stelle bei allen Beteiligten bedanken. Unser besonderer Dank gilt dabei allen Mitgliedern des Arbeitskreises und Herrn Dipl.-Ing. H. Karl, der die Planung seitens der Stadtverwaltung begleitete. Mit vielen konstruktiven Hinweisen und Anregungen hat der Arbeitskreis entscheidend am Planungsprozeß mitgewirkt.



ALLGEMEINES

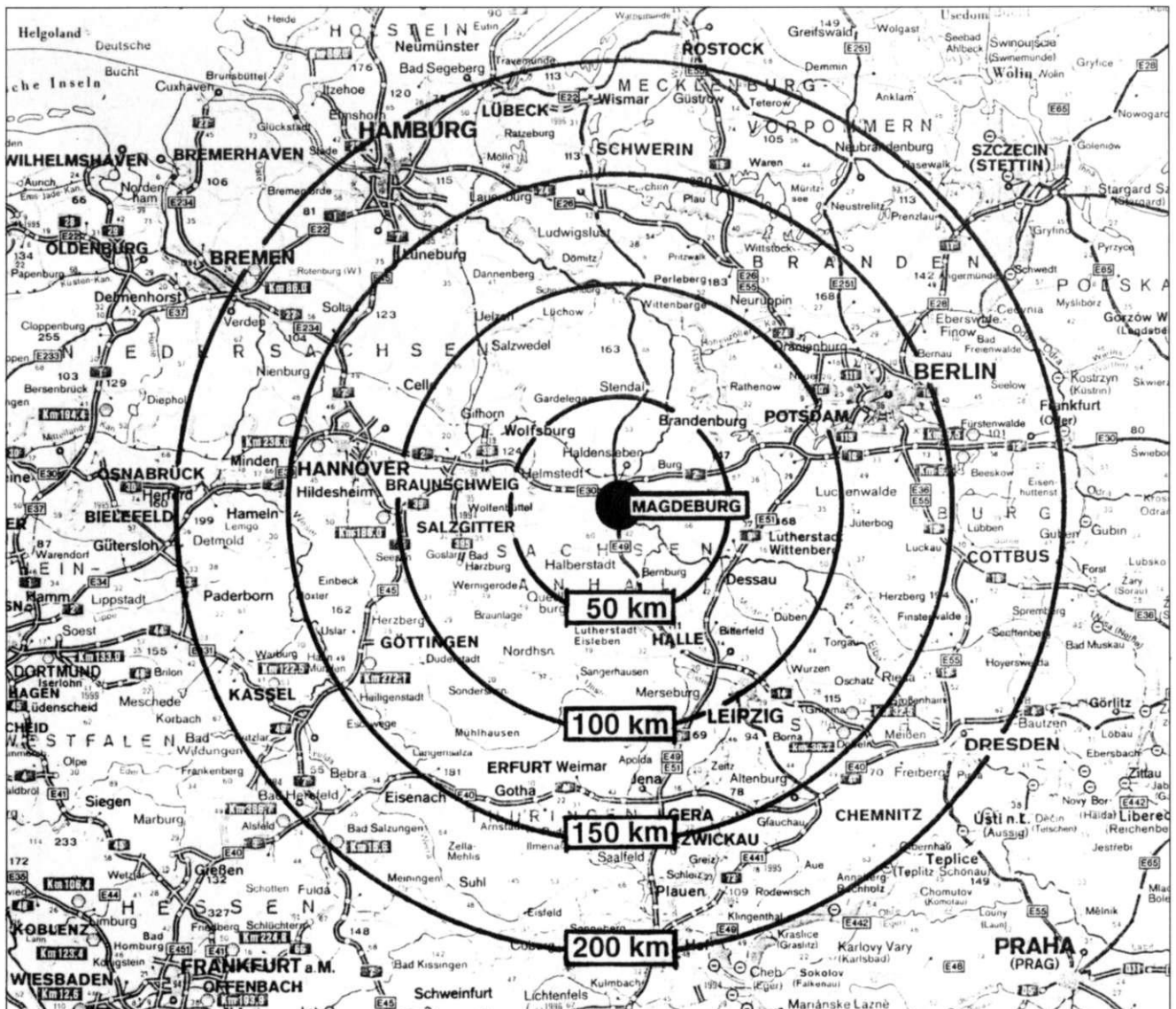
LAGE DES GEBIETES

Lage im Raum

Magdeburg hat als Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts die Funktion eines Oberzentrums. Neben der Versorgung des Stadtgebietes selbst mit ca. 260.000 Einwohnern sind hier zentrale Einrichtungen für den Regierungsbezirk mit ca. 1.265.000 Einwohnern und für das Land Sachsen-Anhalt mit ca. 2.759.000 Einwohnern vorhanden. Die nächsten Großstädte mit einer vergleichbaren Bedeutung sind Hannover und Potsdam / Berlin (ca. 130 km entfernt), Leipzig (110 km) sowie Halle und Braunschweig (80 km).

Die überregionale Bedeutung Magdeburgs wird unterstützt von einer Vielzahl von wichtigen Hauptverkehrsachsen, welche die Stadt tangieren oder durchziehen. Hierzu gehören die A2 (Dortmund-Hannover-Berlin), die E49 sowie die sich im Bau befindliche A14 (Richtung Halle) als Straßenverbindungen, der Mittellandkanal und die Elbe als Schifffahrtswege und die Eisenbahnstrecken, welche vom Hauptbahnhof in alle Himmelsrichtungen ausstrahlen.

Lage im Raum, M. 1 : 2.600.000



Lage im Stadtgebiet

Olvenstedt bildet den nordwestlichen Stadtrandbereich Magdeburgs. Durch erhalten gebliebene alte Dorfstrukturen mit Ortsmittelpunkt ist noch immer ein einzeln erlebbarer Stadtteil erkennbar, der kaum durch Bebauung mit anderen Stadtteilen Magdeburgs verwachsen ist. Als optisch gliedernde Grünzone wirken hier vor allem die Kleingartengebiete an der „Faulen Renne“, die Olvenstedt vom Stadtfeld West trennen.

Der Stadtteil Olvenstedt, der in Statistiken zur Unterscheidung vom angrenzenden Stadtteil Neu-Olvenstedt oft als „Alt“-Olvenstedt genannt wird, weist eine Einwohnerzahl von ca. 2.700 auf. Dies entspricht bei einer Gesamtbevölkerungszahl Magdeburgs von 280.000 Einwohnern etwa 0,1 %. Die Entfernung Olvenstedts (Freiheitsplatz) bis zum Magdeburger Zentrum (Dom) beträgt ungefähr 5,5 km Luftlinie.

Nähere Umgebung, M. 1 : 100.000



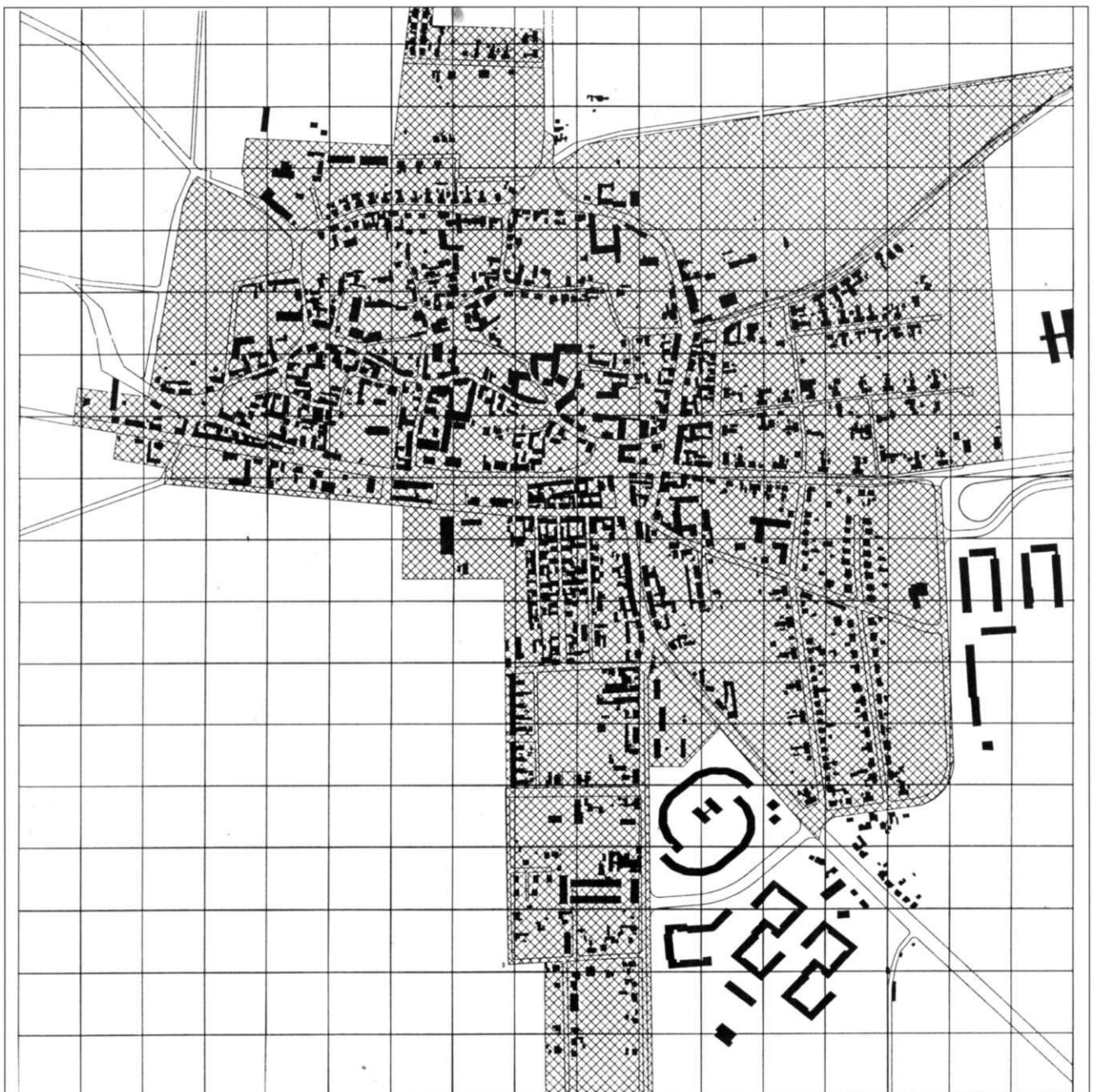
Abgrenzung des Plangebietes

Die Abgrenzung des Planungsgebietes wurde aufgrund der bestehenden Siedlungsstruktur sowie der vorhandenen Stadtteilgrenzen vorgenommen. Die Begrenzung ist dabei in weiten Bereichen identisch mit tatsächlich erlebbaren Grenzen, denn durch die Randlage Olvenstedts im gesamten Stadtgebiet besteht vielfach noch ein natürlicher Ortsrand durch den Übergang von bebauten Bereichen zur Landschaft.

Lediglich im Osten und Südosten, wo Alt- und Neu-Olvenstedt mit Bebauungen direkt miteinander verschmelzen, sind die Grenzen nicht mehr erkennbar. Hier kann jedoch aufgrund der bestehenden unterschiedlichen Baustrukturen eine Abgrenzung erfolgen.

Das Untersuchungsgebiet umfaßt eine Fläche von ca. 130 ha.

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes, M. 1:10.000



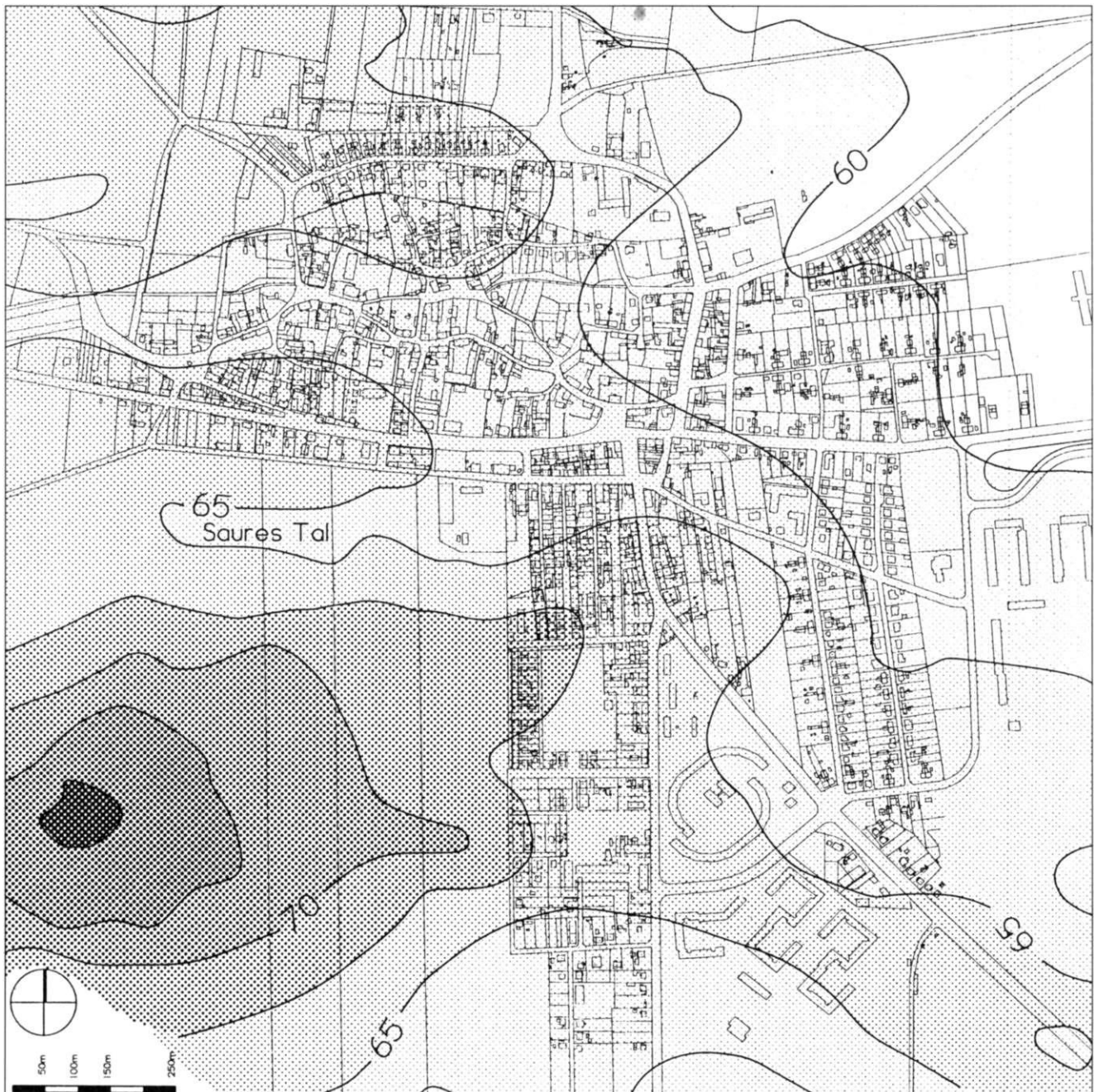
Topographische Situation

Naturräumlich gesehen befindet sich Magdeburg am Ostrand der Magdeburger Börde. Es liegt in der Niederung der mittleren Elbe, welche direkt durch Magdeburg hindurchfließt. Die Umgebung ist weiträumig flach und durch Wiesen und Felder geprägt.

Die Täler der durch den Stadtteil fließenden „Großen Sülze“ und der südlich verlaufenden „Olvenstedter Röhre“/„Faule Renne“ geben Olvenstedt und dessen Umgebung einen leicht welligen Charakter.

Typisch für den Boden Olvenstedts ist die Grauwacke mit kräftig roter Färbung. Sie lässt sich einem Grundgebirgsrücken zuordnen, der von der nördlichen Magdeburger Altstadt über Olvenstedt nach Westen verläuft. Die nicht rot gefärbten Grauwacken von Ebendorf gehören einem zweiten Rücken an, der von Magdeburg-Neustadt herüberzieht. Die heute nicht mehr genutzten, aufgelassenen Steinbrüche bilden ein für die Gegend charakteristisches landschaftliches Element.

Höhenlage ü. NN



GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG

- vor Entstehungsgeschichte und -zeit Olvenstedts
965 sind nicht überliefert. Eine alte Chronik erzählt, daß ein Mann namens Osulfsdidi vom Erzbistum Magdeburg Land als Schenkung erhielt mit der Verpflichtung, dieses urbar zu machen. Da er hierfür keinen Zehnt abzugeben brauchte, nannte man den Hof den „Freien Hof“. Die Bezeichnung „Freihof“ (heute eine kleine Gasse nördlich der Kirche), ist bis heute erhalten.
- 965 Erste Erwähnung des Dorfes, als Kaiser Otto I auf Wunsch seiner Gemahlin dem Magdeburger Moritzkloster das Zehntrecht in Olvenstedt gab, welches bis dahin dem Bischof in Halberstadt gehörte. Olvenstedt gehört zu den am frühesten genannten Orten der Gegend.
- 968 Kaiser Otto gründet das Erzbistum Magdeburg, welchem der Zehnt und andere Vorrechte zufallen.
- 1213 Verwüstung der Gemarkung im Krieg des Kaisers gegen den Magdeburger Erzbischof.
- 1287 Bis zu diesem Jahr war die freie sächsische Familie von Olvenstedt im Ort ansässig. Dann verkauft Ritter Otto von Olvenstedt dem Nonnenkloster Mariae Magdalenaee in Magdeburg sein Stammgut. Ein Teil der Familie zieht nach Tröchern, wo sie unter dem Namen von Tröchern existiert. Die Olvenstedter Linie stirbt noch im 13. Jh. aus. Mit dem Verkauf des Stammgutes überträgt Ritter Otto von Olvenstedt 1287 zugleich das Patronat über die Dorfkirche dem Nonnenkloster.
- Die Dorfkirche hieß wahrscheinlich Petrikerche und lag im östlichen Dorfteil auf dem „blauen Kirchhof“, so genannt, weil der Turm mit blauem Schiefersteinen beschichtet war. Die Kirche wurde um 1750 wüst. Um 1800 verkaufte das Domkapitel den Turm auf Abbruch. Mit der Kirche war ein Klosterhof verbunden. Das Agneskloster im Osten Olvenstedts hat in Richtung Neustadt eine Kapelle unterhalten, nach der noch heute der Klusweg (claustrivia) benannt ist. Als Ende des 18. Jh. die Überreste der Kapelle zusammenfielen, wurde das in der Klus befindliche Kreuzifix in die Mauer des Pfarrgartens eingemauert.
- 1351 Erzbischof Otto verkauft das Dorf mit allen Rechten und mit den Feldmarken der wüsten Dörfer dem Probst und damit dem Magdeburger Domkapitel. Somit ist das gesamte Domkapitel Grund- und Gerichtsherr von Olvenstedt (was es bis 1810 bleibt). Das Magdeburger Recht wird im 14. Jh. weit in den Osten verbreitet. Neben dem Magdeburger Domkapitel waren noch das Kloster Berge, das Stift St. Nicolai zu Magdeburg im Dorf begütert. Im 14. Jh. wird wahrscheinlich die zweite Kirche Olvenstedts gebaut, die Laurentiuskirche. Das Patronat hatte der Magdeburger Domprobst. Von der Kirche ist lediglich der massige Turm erhalten. Das dazugehörige, im Jahr 1726 erneuerte Schiff brannte 1946 vollständig aus und wurde Anfang der 50-er Jahre restauriert.
- 1363 Eine Nachricht gibt darüber Aufschluß, daß Olvenstedt zu den größten Dörfern der Gegend zählt.

Grauwacke, ein vielfach verwendetes Baumaterial in Olvenstedt



Die Laurentius-Kirche Anfang des 20. Jhdts.

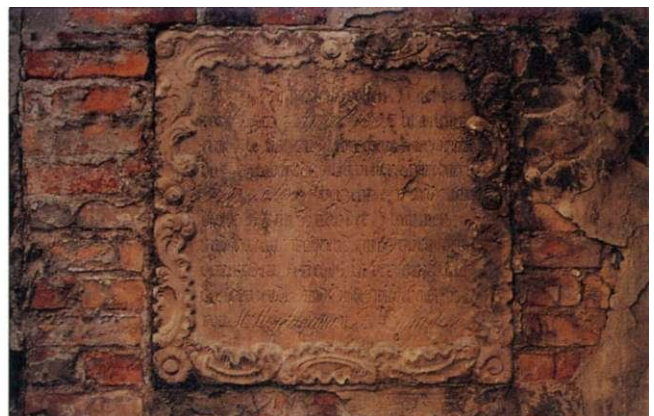


- 1395 Der Papst bewilligt Magdeburg und Umgebung ein Jubel- und Ablaßjahr. Scharenweise strömt das Landvolk nach Magdeburg, um nach päpstlicher Anordnung einen Ablaß zu erhalten. 1402 legt der Erzbischof Garnisonen in die Dörfer und verbietet den Dorfbewohnern, Lebensmittel in die aufrührerische Stadt zu bringen.
- 1409 Während des 13. Jh. herrscht in Olvenstedt mehrfach Not durch Pest, Teuerungen, Mißernten und Mäusefraß. 1409 wütet sogar ein Erdbeben mit starken Stürmen.
- 1477 Erstmalige urkundliche Erwähnung der Olvenstedter Steinbrüche beim Bau der Domtürme. Am Freihof, der Neuen Straße und der Nordstraße befinden sich im 19. Jh. erbaute Häuser mit Bruchsteinen. 1840 waren in der Feldmark noch 18 Steinbrüche in Betrieb. Die Steinbrucharbeiter siedelten sich, aus Magdeburg kommend, in Olvenstedt an. Wegen der Verwendung von Ziegelsteinen sind heute die Steinbrüche größtenteils verschwunden (ein Steinbruch wurde zur Badeanstalt ausgebaut). Von großer wirtschaftlicher Bedeutung waren auch die Zichoriendarren, deren Betriebe ebenfalls inzwischen stillgelegt sind. Trotz Schließung der Steinbrüche hielt sich lange die Tradition, einen Beruf wie Maurer o.ä. auszuüben.
- 1629 Der 30-jährige Krieg bringt für Olvenstedt großes Leid, vor allem wegen seiner Nähe zu Magdeburg, welches 1629 von den Kroaten belagert wird.
- 1634 Der schwedische Reichskanzler gibt den Befehl, die domkapitularen Dörfer, darunter auch Olvenstedt, der Stadt Magdeburg zu übergeben.
- 1636 Nachdem Kurfürst Johann Georg die Stadt belagert, welche außer der Kriegsnot auch unter Teuerungen leidet, wird sie von Schweden geräumt.
- 1680 Magdeburg geht an Brandenburg. Olvenstedt wird preußisch. In der brandenburgischen Zeit wird eine Steuerrevision unternommen. Im 17. bis 19. Jh. werden in Olvenstedt mehrere Windmühlen für Mehl, Graupen und Öl gebaut, die jedoch nicht mehr existieren.
- 1771 Geburt von Stephan Schütze, einem Dichter des Weimarer Goethekreises, in Olvenstedt.
- 1806 Zur Zeit der napoleonischen Fremdherrschaft muß Olvenstedt sehr leiden. Es werden hohe Kriegskontributionen gefordert. Aus Furcht vor Repressionen flüchten viele Olvenstedter in nahe Orte. Das Dorf ist ausgeplündert. Kurze Zeit später bricht dicht am Laurentiuskirchhof in einer Scheune ein Feuer aus. Es breitet sich schnell über die zumeist mit Stroh gedeckten Gebäude aus. Verschiedene Ackerhöfe, Wirtschaftsgebäude, das Gemeindegartenhaus und Wohnhäuser fallen dem Brand zum Opfer. Viele Besitzer können ihre Häuser nicht wieder aufbauen, da sie das von der Feuerkasse gezahlte Geld zur Kriegsteuer verwenden müssen. Trotz der großen Kriegsnot wird den schwerbetroffenen Olvenstedtern von Magdeburg und den umliegenden Dörfern mit Hausrat und Kleidung geholfen. Infolge der Feuersbrunst wird die „Neue Straße“ angelegt, deren Häuser mit Ziegeln gedeckt werden.
- 1807 Durch den Tilsiter Frieden kommt Olvenstedt zum Königreich Westfalen, welches von Jérôme, dem jüngsten Bruder Napoleons, beherrscht wird. Nun

Alte Postkartenansicht der heutigen Agrarstraße



Inscriptplatte an einem ehemaligen Bauerngehöft



wird Olvenstedt vom französischen Eroberer unterjocht. In der Verwaltung werden viele Veränderungen durchgesetzt. Das Domkapitel in Magdeburg wird 1810 aufgelöst. Damit hört die Gerichtsbarkeit des Domkapitels über Olvenstedt auf, unter der es seit 1351 gestanden hatte. Olvenstedt wird Kantons-Hauptstadt. Zum Kanton Olvenstedt gehören Olvenstedt selbst, Irxleben, Schnarsleben, Niederdodeleben, Kleinrodensleben und Diesdorf. Das Friedensgericht, für das auch ein Haus gebaut wird, befindet sich in Olvenstedt. 1812 und 1813 leidet Olvenstedt unter der Einquartierung französischer Soldaten. Am 1.4.1813 sind es 6.000 Mann, am 2.4. 7.000 und am 16.4. sogar 14.000. Es wird berichtet, daß im kleinsten Haus ca. 100 Mann untergebracht waren. Die Kosaken werden als Befreier jubelnd empfangen. 1814 ist kein Franzose mehr in Olvenstedt.

1838 Abschluß der Separation: Die Dorfbewohner erhielten ihre Acker- und Brachflächen neu aufgeteilt und in den vorhandenen Bodenklassen gemischt, wieder.

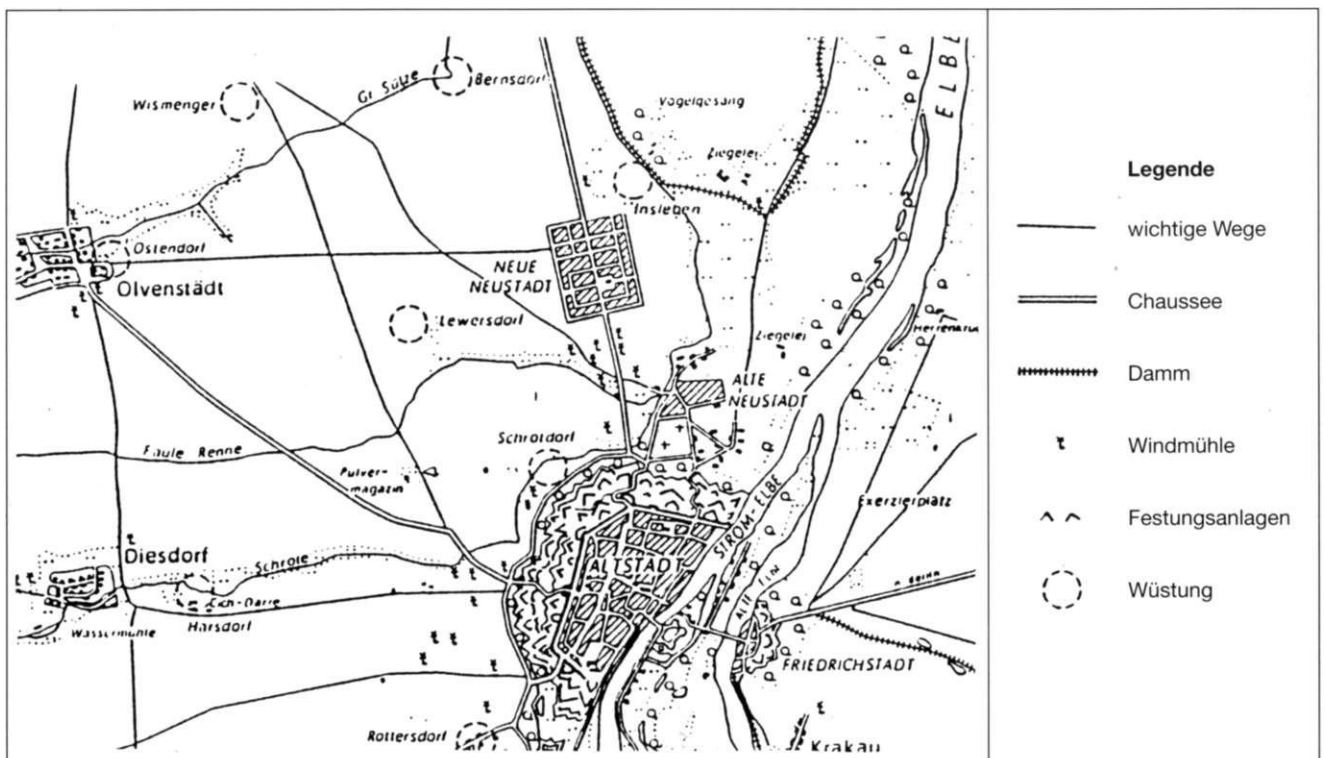
1841 Bau der Chaussee von Olvenstedt nach Magdeburg.

1923 Während der revolutionären Arbeiterbewegung erfährt die Rechtlosigkeit der Arbeiter in Olvenstedt mit einem Doppelmord ihren Höhepunkt. Die Beisetzung der Opfer wird zu einer gewaltigen Demonstration durch das Dorf.

1932 Den Faschisten fällt es nicht leicht, in Olvenstedt Fuß zu fassen. Bei den Wahlen 1932 haben die Arbeiterparteien 2.098 Stimmen, die NSDAP hat nur 427 Stimmen. Auch nach dem Verbot der KPD hat die Arbeit der Ortsgruppe kein Ende. Einige Olvenstedter geben für den Kampf gegen den Faschismus ihr Leben. Als der Faschismus zusammenbricht, verhindern Olvenstedter Arbeiter und Mittelständler die völlige Vernichtung des Ortes. Während des 2. Weltkrieges gab es durch Bomben um die 90 Brände. Insgesamt ist Olvenstedt jedoch weitestgehend von Zerstörungen verschont geblieben. Der alte Dorfkern ist fast vollständig erhalten.

1945 Mit der Kapitulation wird der deutsche Staat in vier Besatzungszonen geteilt. In der Nachkriegszeit sind die Kassen leer, Lebensmittel und Brennmaterialien knapp. Als aus den Ostgebieten hunderte von Umsiedlern der Gemeinde zuströmen, treten gravierende Wohnungsprobleme auf. Mit

Olvenstedt und Umgebung um 1840



der Besetzungsmacht Sowjetunion werden große wirtschaftliche Veränderungen durchgeführt. Durch die Bodenreform wird den Junkern die Macht entzogen und das Land an Landarbeiter, landarme Bauern und Neubürger unter günstigen Wirtschaftsbedingungen aufgeteilt. Schul- und Justizreformen treten in Kraft. Große Teile der Industrie werden enteignet und verstaatlicht. 1946 vereinigen sich die beiden Arbeiterparteien KPD und SPD zu einer einheitlichen deutschen Arbeiterpartei, der SED. Unter ihrer Führung entsteht ein volksdemokratisches Regierungssystem.

1949 Die Deutsche Demokratische Republik und die Bundesrepublik Deutschland werden konstituiert. Die staatliche Neugestaltung beginnt. 1952 werden in der DDR landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften gebildet. Im Rahmen des 1. Fünfjahresplanes wird in Olvenstedt die LPG „Freie Scholle“ gegründet, die schnell den größten Teil der Gemarkung bewirtschaftet. Es sind zahlreiche Handwerksbetriebe vorhanden, 3 Autowerkstätten und einige Schlossereien, von denen eine als Zubringer für die Magdeburger volkseigenen Großbetriebe arbeitet. 1973 gibt es zwei LPG. Eine große Rolle spielen auch die Käsereien, die „Harzer“ und „Bauernkäse“ herstellen und sich zur Produktionsgenossenschaft des Handwerks „Elbeland“ zusammenschließen. Im Ostteil der Flur siedeln sich mehrere Gärtnereien an, die ihre Produkte hauptsächlich in Magdeburg (seit 1952 Bezirkshauptstadt) absetzen. Auch der Volkseigene Betrieb Obstbau des Bezirkes Magdeburg und einige private Obstbauern sind auf den großstädtischen Bedarf eingestellt.

1979 Olvenstedt wird als Stadtteil Magdeburgs eingemeindet.

1990 Die Wiedervereinigung der beiden deutschen Teile hat umfangreiche politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Änderungen in Olvenstedt wie im gesamten Gebiet der ehemaligen DDR zur Folge. Es wird mit vielen strukturverbessernden Maßnahmen begonnen. Die Umbruchphase ist bis heute noch nicht abgeschlossen.

Quellen dieses Kapitels:

- 1000 Jahre Olvenstedt, Broschüre 1957
- Chronik Olvenstedts, von Dr. J. Rieks, 1896
- Werte unserer Heimat, Band 19: Magdeburg und seine Umgebung, Ergebnisse der heimatkundlichen Bestandsaufnahme, Akademie-Verlag Berlin, 1973
- Meyers großes Handlexikon, 1989

ENTWICKLUNG DER EINWOHNERZAHLEN VON OLVENSTEDT UND UMGEBUNG

Jahr	1563	1683/84	1781-82	1848	1900	1925	1939	1950	1968	1991/92
Olvenstedt	90 H	90 H	1.047	1.897	3.904	4.123	5.313	5.943	4.949	2.670
Ebendorf	18H	26 H	355	505	1.031	857	934	1.288	1.033	
Hohenwarsleben	28 H	47 H	415	577	771	679	796	1.154	897	
Niederdodeleben	75 H	93 H	680	1.181	2.218	2.161	3.350	4.610	3.413	
Magdeburg	1.000 H	5.155	21.089	50.898	229.667	293.959	306.894	236.396	268.345	

H = Hauswirte

BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR

Die Bevölkerungsstruktur spielt eine wesentliche Rolle, da sie den Bedarf an Wohnfläche und Infrastruktureinrichtungen bestimmt. Durch die Gegenüberstellung der Bevölkerungs- und Nutzungsstruktur können Problembereiche wie fehlender Wohnraum oder mangelnde infrastrukturelle Angebote erkannt werden. Veränderungen der Einwohnerzahlen und Altersstrukturen geben Aufschluß über die weiteren Entwicklungstendenzen.

EINWOHNERDICHTEN

Die Einwohnerdichte in „Alf-Olvenstedt beträgt bei einer Größe von ungefähr 340 qkm und einer Einwohnerzahl von 2.664 (Bev. am Ort der Hauptwohnung, Stand Dez. 1994) 784 EW/qkm. Im gesamten Stadtgebiet Magdeburgs ist die Einwohnerdichte durchschnittlich mit 1.374 EW/qkm fast doppelt so hoch.

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG UND ALTERSSTRUKTUR

Zum Jahreswechsel 1991/92 hatten von 2.670 wohnberechtigten Personen lediglich 43 Personen die Hauptwohnung nicht am Ort. Unter der wohnberechtigten Bevölkerung gab es einen Ausländeranteil von 0,15 % (4 Personen).

Bis ca. Mitte des 20. Jh. haben die Einwohnerzahlen Olvenstedts stetig zugenommen. Dies lag zum einen an der allgemein steigenden Lebenserwartung, zum anderen an der Zuwanderung von Umsiedlern aus östlichen Gebieten, oder auch an einer Zuwanderung aus ländlichen Bereichen in die Stadt oder in stadtnahe Gebiete. Seit ca. 1950 nimmt die Bevölkerung Alt-Olvenstedts ab. Eine leichte fortlaufende Abnahme läßt sich sowohl durch eine geänderte Familienplanung erklären, als auch durch Arbeitsmarktsituationen, die eine höhere Mobilität erfordern und z.T. mit Ortswechseln verbunden sind. Ein wesentlicher Einbruch der Einwohnerzahlen liegt jedoch Anfang der 80-er Jahre, als mit der Großsiedlung Neu-Olvenstedts auf ca. 200 ha neuer Wohnraum geschaffen wurde. 1991/92 kam der Statistische Bezirk 225 - Döppler Mühle hinzu. Die Einwohnerzahlen von '68 und '91 lassen sich also nicht direkt miteinander vergleichen. Für den Zwischenzeitraum liegen für Olvenstedt keine Bevölkerungszahlen vor, da es während dieser Zeit keine eigenständigen Stadtteile gab und Olvenstedt mit zum Stadtbezirk Mitte gehörte. Betrachtet man die Bevölkerungsentwicklung seit 1991, so ist festzustellen, daß die Zahlen sehr konstant geblieben sind.

Bevölkerungsentwicklung

Ort/ Jah	Olven- stedt	Alt- Olvenstedt	Neu- Olvenstedt
1900	3.904		
1925	4.123		
1950	5.943		
1964	5.013		
1968	4.949		
1991		2.627	32.061
1993		2.629	32.386
1995		2.614	30.631

Die Altersstruktur „Alf-Olvenstedts ist ausgewogen. Extreme Schwankungen einzelner Altersgruppen sind nicht festzustellen. Die Voraussetzungen für eine stabile Versorgungslage sind daher ausgezeichnet. In den letzten Jahren ist zwar eine Abnahme der Geburtenraten zu verzeichnen, es kann jedoch vorerst auch weiterhin mit einer beständigen Bedarfssituation der infrastrukturellen Einrichtungen und des Wohnraumes gerechnet werden.

Altersgruppen (dt. Bevölkerung, Stand Dez. 1991)

Geschlecht /Alter	männlich Pers.-Anzahl pro Alter	weiblich	Durchschn.
0- 2	29	30	19,7
3- 6	55	55	27,5
7-15	122	136	32,3
16-17	26	24	25
18-20	46	52	32,7
21 -24	78	62	35
25-34	199	184	38,3
35-44	191	184	37,5
45-54	218	212	43
55-64	160	173	33,3
65-74	84	142	22,6
ab 75	64	140	
Gesamt	1.272	1.394	

HAUSHALTSGRÖSSE UND FAMILIENSTAND

Im Mittel leben in Alt-Olvenstedt 2 (2,13) Personen in einem Haushalt. Dies entspricht etwa dem deutschen Durchschnitt in städtischen Gebieten.

Im Vergleich zum Familienstand ist in Olvenstedt ein übergroßer Anteil an Einpersonen-Haushalten zu verzeichnen. Wie die Tabelle zeigt, sind ca. 68 % der erwachsenen Personen verheiratet. Es wohnen jedoch nur

in ca. 65 % der Haushalte 2 oder mehr Menschen. Wenn man davon ausgeht, daß die verheirateten Personen in den allermeisten Fällen auch zusammen leben, kann hieraus geschlossen werden, daß im Grunde jeder ledige, geschiedene oder verwitwete Mensch allein in einer Wohnung lebt.

Gegenüber der Gesamtstadt Magdeburg ist auffällig, daß es im Verhältnis weniger als halb so viele ledige Personen in Olvenstedt gibt. Dafür ist der Anteil der verheirateten wesentlich größer. Mehr als 2/3 der erwachsenen Personen in Olvenstedt sind verheiratet, in Magdeburg insgesamt sind es nicht einmal die Hälfte.

Haushaltsgröße (wohnberechtigten Bevölkerung)

Anzahl Personen je Haushalt	1	2	3	4	5	6	ab 7
Alt-Olvenstedt (in Prozent)	35,3	31,5	20,5	10,5	1,7	0,5	0
Stadt Magdeburg (Prozent)	33,5	33,9	19,5	4 und mehr Personen: 13,1			

Familienstand (Erwachsene dt. Hauptwohnsitzbevölkerung)

Familienstand / Anzahl Personen	ledig	verheiratet	verwitwet	geschieden
Alt-Olvenstedt absolut	343	1.461	99	250
in Prozent	15,9	67,9	4,6	11,6
Stadt Magdeburg in Prozent	36,6	48,3	7,4	7,7

Die Zahlen dieses Kapitels beruhen auf Angaben des Amtes für Statistik der Landeshauptstadt Magdeburg.
Stand: Alt-Olvenstedt - Dez. 1991, Stadt Magdeburg - Apr. 1994

PLANUNGSVORGABEN FÜR DIE STADT- TEILENTWICKLUNG

Regionale Entwicklung

Die Region Magdeburg ist aufgrund ihrer politischen und wirtschaftlichen Bedeutung, ihrer Lage im Raum, ihrer Größe und Ausstattung mit infrastrukturellen Einrichtungen Mittelpunkt des nördlichen Landesteiles von Sachsen-Anhalt. Entsprechend dieser Ausgangssituation erfolgten für Magdeburgs Landesentwicklungsprogramm besondere Aufgaben und Funktionszuweisungen:

- die Aufgabe, „Einrichtungen zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs“ bereitzustellen und
- als Schwerpunkt für „die Bereitstellung von Flächen für Industrie- und Gewerbeansiedlung, zur Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur sowie der beruflichen Aus- und Fortbildung“ zu fungieren.

Außerdem führt die Funktion als Landes- und Bezirkshauptstadt und den hiermit verbundenen Aufgaben zu einer verstärkten Ansiedlung von Verwaltungen und Dienstleistungseinrichtungen, was sowohl die Entwicklung in den einzelnen Stadtbezirken als auch im Umland beeinflussen wird (Ansiedlungsdruck, Ausweisung von Wohnstandorten, Pendler- und Verkehrsbeziehungen).

Ergänzend zum Oberzentrum Magdeburg und diesem unmittelbar zugeordnet fungieren in dieser Region Schönebeck als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums, Burg und Haldensleben als Mittelzentrum sowie Oschersleben und Staßfurt als Grundzentren mit Teilfunktionen als Mittelzentren.

Für die Stadt Magdeburg bedeutet dies im besonderen den weiteren Ausbau ihrer öffentlichen Einrichtungen in den Bereichen Bildung und Kultur sowie die Schaffung von Arbeitsplätzen durch großflächige Industrieansiedlungen. In diesem Zusammenhang sind auch einzelne, herausragende Ausbaumaßnahmen wie z.B. das Güterverkehrszentrum, der Regionalflughafen, der Binnenhafen und dem Wasserstraßenkreuz von großer Bedeutung.

Eine weitere Konkretisierung der Leitlinien des Landesentwicklungsprogrammes durch ein regionales Entwicklungsprogramm des Regierungsbezirkes Magdeburg ist erforderlich.

Flächennutzungsplanung

Der Flächennutzungsplan der Stadt Magdeburg befindet sich derzeit im Aufstellungsverfahren, welches aufgrund der Komplexität des Verfahrens noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Um jedoch die Probleme und Tendenzen der Stadtentwicklung bereits frühzeitig beeinflussen zu können, wurden in einem Strukturplan, der seit 1993 vorliegt (Strukturplan, Landeshauptstadt Magdeburg, Heft 1/1993) und auf den übergeordneten Planungen des Landes und der Region aufbaut, im Vorfeld der Bauleitplanung die wesentlichen Aspekte für die künftige Entwicklung des Stadtgebietes vorformuliert.

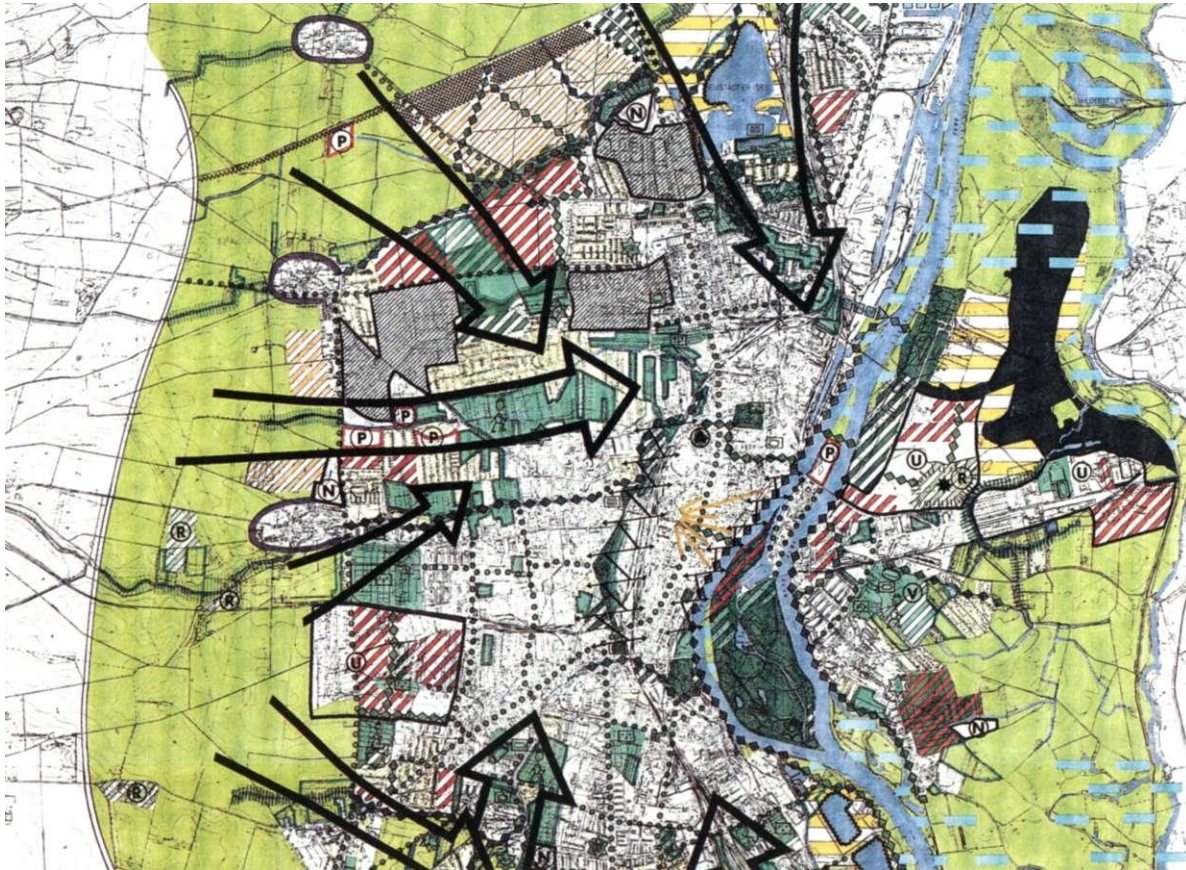
„Als planerischer Grundsatz wird angestrebt, der Innenentwicklung Magdeburgs Vorrang vor der Außenentwicklung einzuräumen. Bei allen Bauflächenausweisungen ist auf einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden zu achten, insbesondere vor dem Hintergrund, daß sich die Bördelandschaft westlich der Stadt durch fruchtbarste Ackerböden auszeichnet. Die Ausweisung neuer Baugebiete sollte sich weiterhin an den Achsen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Förderung verkehrsreduzierender Siedlungsstrukturen sowie an stadtökologischen Anforderungen orientieren, wie etwa die Freihaltung von Frischluftschneisen und die Berücksichtigung ökologisch wertvoller Gebiete.“

Zusammengefaßt werden, den Untersuchungsbereich betreffend, Aussagen zu den folgenden Leitbildern gemacht:

INNENENTWICKLUNG

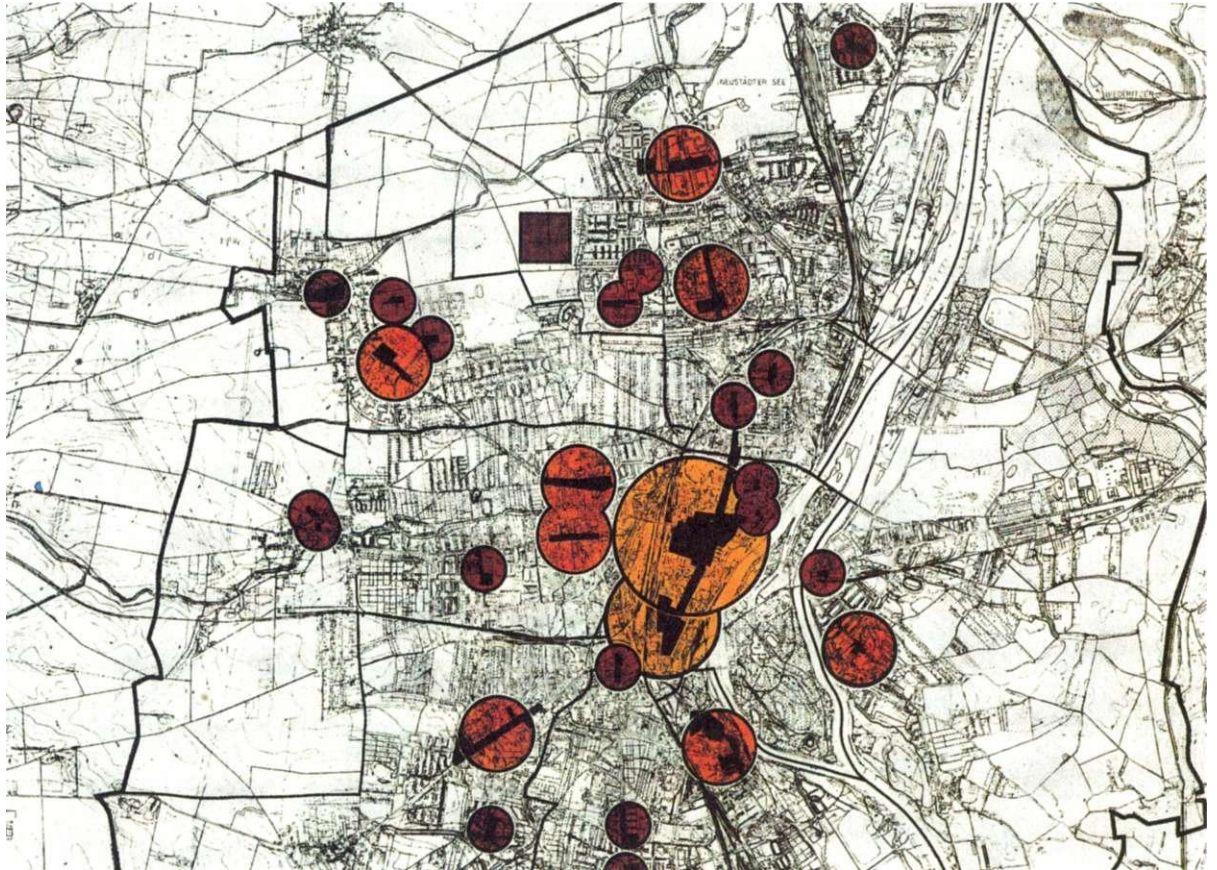
Um den Siedlungsdruck auf den Außenraum möglichst gering zu halten, sind vorrangig die Entwicklungspotentiale innerhalb des Siedlungsgefüges zu nutzen. An den Nahtstellen zum Landschaftsraum sind kompakte Siedlungsränder oder Stadtkanten auszuprägen. Die noch dörflich strukturierten Stadtteile sind besonders vor einer weiteren Verdichtung zu schützen. Mit ihren historischen Ortsrändern bilden sie wichtige Übergänge zur offenen Landschaft.

Kartenausschnitt: Freiflächen-Strukturkonzept (aus: Strukturplan, Landeshauptstadt Magdeburg, Heft 1 /1993)



- | | | | |
|--|---|---|--|
|  | Sicherung landwirtschaftlich genutzter Flächen |  | Neuanlage/Erweiterung öffentlicher Grünflächen und Parkanlagen |
|  | Sicherung übergeordneter Landschaftsräume als stadtoökologische Ausgleichsgebiete |  | Geplante freiraumrelevante Fläche |
|  | Sicherung naturräumlicher Elemente im Landschaftsraum |  | Verbesserung des Wohnumfeldes durch Grünmaßnahmen/Abbau des Gründefizites |
|  | Erhalt eines grünen Ortsrandes |  | Locker bebaute Wohngebiete/Kleinsiedlungsgebiete mit einem hohen Grünanteil |
|  | Stadterweiterungsflächen, kurz- bis mittelfristig |  | Kleingärten/vereinzelt Kleinsiedlungsgebiete als freiraumrelevante Nutzungen |
|  | Stadterweiterungsflächen, langfristig |  | Entwicklung übergeordneter Grünverbindungen |
|  | Stadterweiterungsflächen, stark durchgrünt |  | Anlage von Rad- und Fußwegen |

Kartenausschnitt: Einzelhandelsstruktur (aus: Strukturplan, Landeshauptstadt Magdeburg, Heft 1 / 1993)



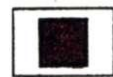
Stadtzentrum



Stadtteilzentrum



Nahversorgungszentrum



Großflächiges Einzelhandelsstandort



Planungsraumgrenze

WOHNEN

Im Bereich des Wohnungsbestandes ist eine umfangreiche Qualitätsverbesserung sowie eine Erhöhung der Wohnungsanzahl anzustreben. Insbesondere der Standard der Altbausubstanz sollte angehoben und das beträchtliche leerstehende Wohnungspotential dem Wohnungsmarkt zugeführt werden.

Beim Wohnungsneubau sollte innerstädtischer, verdichteter Geschößwohnungsbau vor dem Bau von Einfamilienhäusern stehen. Vor allem gibt es einen erheblichen Nachholbedarf an Großwohnungen.

UMWELTSCHUTZ

Im Rahmen der Stadtteilentwicklungsplanung müssen künftig Umweltbeeinträchtigungen vorsorglich vermieden werden.

Zum Grundwasserschutz sind zum einen Erneuerungsmaßnahmen an der Abwasserkanalisation durchzuführen und die bisher nicht erschlossenen Wohngebiete an die Kanalisation anzuschließen, zum anderen ist die Lösung der Altlastenfrage voranzutreiben.

Gewässer und deren Uferbereiche müssen als ökologisch wertvolle Lebensräume erhalten bzw. wiederhergestellt werden.

GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Im Sinne einer Wohnumfeldverbesserung ist anzustreben, daß alle Stadtteile ausreichend mit fußläufig erreichbaren, wohnungsnahen Grünflächen versorgt werden. Es sollte angestrebt werden, vorhandene, von einer öffentlichen Nutzung ausgegrenzte Freiflächen umzustrukturieren und in das Freifächensystem mit einzubeziehen. Dies gilt insbesondere für die Kleingartenanlagen. Die Bachläufe sollen durch breite Grünzonen gesichert werden.

NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ

Im Innenbereich ist ein Netz von stadtspezifischen Lebensräumen zu entwickeln, in das die bereits vorhandenen Freiflächen eingebunden werden. Unterschiedliche Lebensräume wie Friedhöfe, Straßen-, Bahn- und Gewässerrändern, Gärten, Kleingärten und Brachflächen müssen gefördert werden und sind über Grünzüge und Biotop-Achsen zu verbinden.

Im Außenbereich sind naturnahe Lebensgemeinschaften und Reste der Naturlandschaft zu schützen und zu entwickeln. Die unterschiedlichen Landschaftseinheiten Magdeburgs - die Elbaue und Börde - sind in ihren typischen landschaftlichen Ausprägungen zu stärken.

DIENSTLEISTUNG

Durch die vorwiegende Wohnverträglichkeit der Dienstleistungsfunktionen ist deren Ansiedlung in innenstadtnahen Mischgebieten anzustreben (im Untersuchungsbereich also nicht).

EINZELHANDEL

Ziel bei der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben ist die wohnungsnah Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs, wobei eine möglichst ausgewogene Betriebsformenmischung anzustreben ist. Die Stadtteilzentren sollen gestärkt und aufgewertet werden, wodurch zugleich das Verkehrsaufkommen reduziert wird.

Großflächige Einzelhandelsflächen sollen im Stadtzentrum angesiedelt werden. Ein Auslagern von Kapazitäten an den Stadtrand gefährdet die Entwicklung sowohl der Innenstadt wie auch der Stadtteilzentren.

VERKEHR

Der Stadtverkehr soll auf ein Minimum reduziert werden. Ziel ist es, Magdeburg zu einer Stadt der kurzen Wege zu machen. Dem öffentlichen Verkehr, den Fußgängern und den Radfahrern ist dabei höchste Priorität einzuräumen. Die Straßenräume sollen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sicher und attraktiv gestaltet werden.

TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

Die technische Infrastruktur, insbesondere die Abwassertechnik, müssen saniert und die bisher nicht angeschlossenen Innenstadtbereiche mit ver- bzw. entsorgt werden, insbesondere dann, wenn dies für den Grundwasserschutz von Bedeutung ist.



BESTANDSANALYSE

VERKEHRSSTRUKTUR

Überörtliche Verkehrsanbindung

Die verkehrliche Anbindung Olvenstedts ist, wenn man von der derzeitigen Überlastung der Strecken einmal absieht, ausgezeichnet:

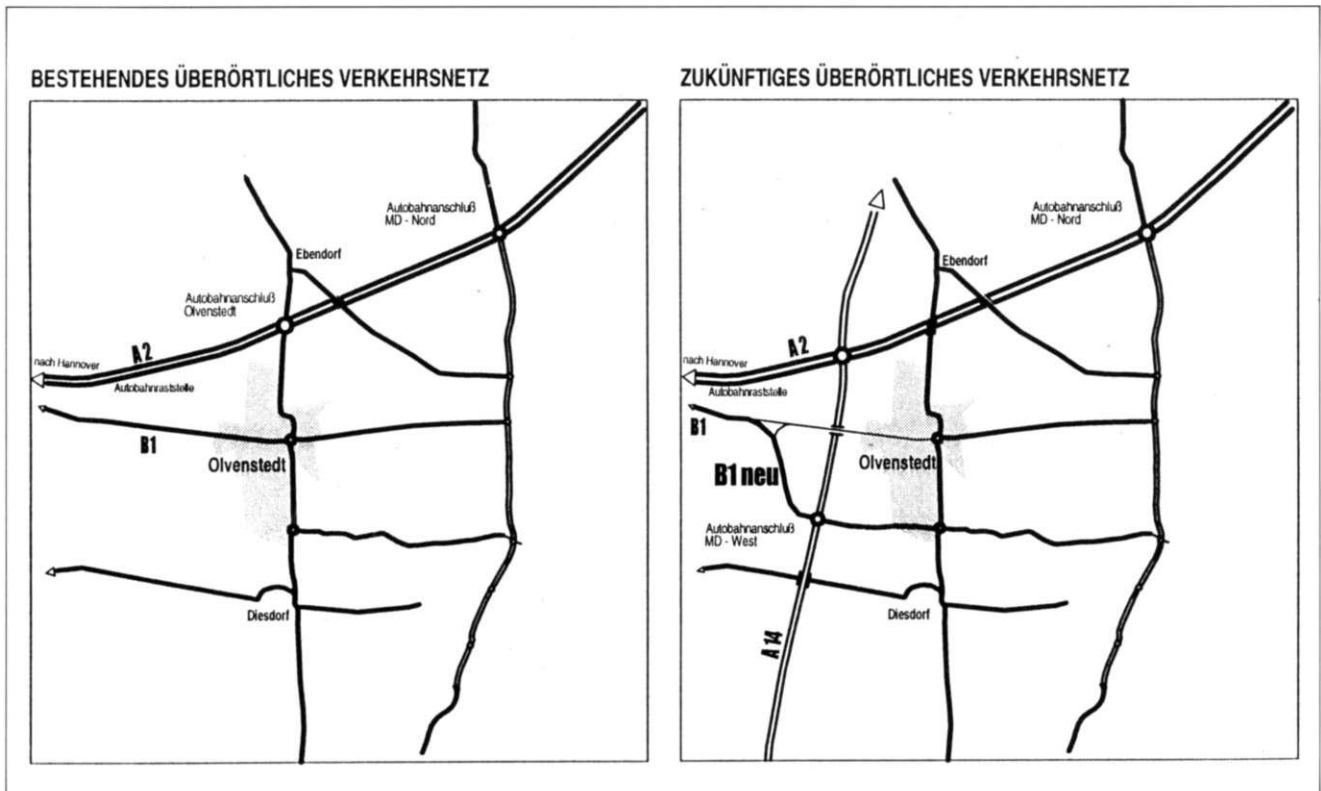
- Nördlich verläuft die Autobahn A2 Dortmund - Berlin, die auf 6 Spuren ausgebaut wird.
- Für den Personennah- und -fernverkehr sowie den Güterverkehr stellt Magdeburg einen wichtigen Eisenbahnknoten dar (IC/ICE- und Direktverbindungen zu den wichtigsten Wirtschaftsregionen Deutschlands).
- Es entsteht ein ausbaufähiges Güterverkehrszentrum (GVZ). Ein Terminal für kombinierten Ladungsverkehr (KLV) ist im Bau.
- Die Bedeutung der Häfen Magdeburgs wird durch den Ausbau der Wasserstrassen weiter zunehmen.
- Im Süden Magdeburgs gibt es einen Verkehrslandeplatz, der für die allgemeine Luftfahrt zugelassen ist. Der Flugplatz wird vorrangig für den Geschäfts-

reiseverkehr, Werkverkehr und Privatluftverkehr hergerichtet.

Magdeburg partizipiert in besonderem Maße an Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit“ (VDE), die zum Teil bereits realisiert werden.

Für die Gesamtsituation bezüglich des den Ort z.Zt. so stark belastenden Durchgangsverkehrs werden durch den Autobahnneubau der A14 im Westen des Stadtteils Verbesserungen eintreten. Im Zuge dieses Neubaus wird der heutige Autobahnanschluß „Olvenstedt“ an der A2 entfallen. Die Zufahrt zur Autobahn wird sich dann auf neue Anschlußpunkte konzentrieren, welche im Verlauf leistungsfähiger Zubringerstraßen erreichbar sind und die Ortslage Olvenstedts nicht mehr belasten werden. Gleichfalls wird dann die Bundesstraße 1 nach Süden verlegt, so daß auch der sich auf dieser Straße bewegende Verkehr reduziert wird. Bis auf Ausnahmesituationen wie z.B. Autobahnsperrungen ist somit mittelfristig damit zu rechnen, daß sich das Hauptproblem, welches durch Schwerlastverkehr und lange Staus sowie den damit verbundenen Emissionen gekennzeichnet ist, zumindest verringert.

Großräumige Straßenverkehrsführung



Großräumige Straßenverkehrsführung

Innerörtlicher Verkehr

STRASSEN- UND WEGENETZ

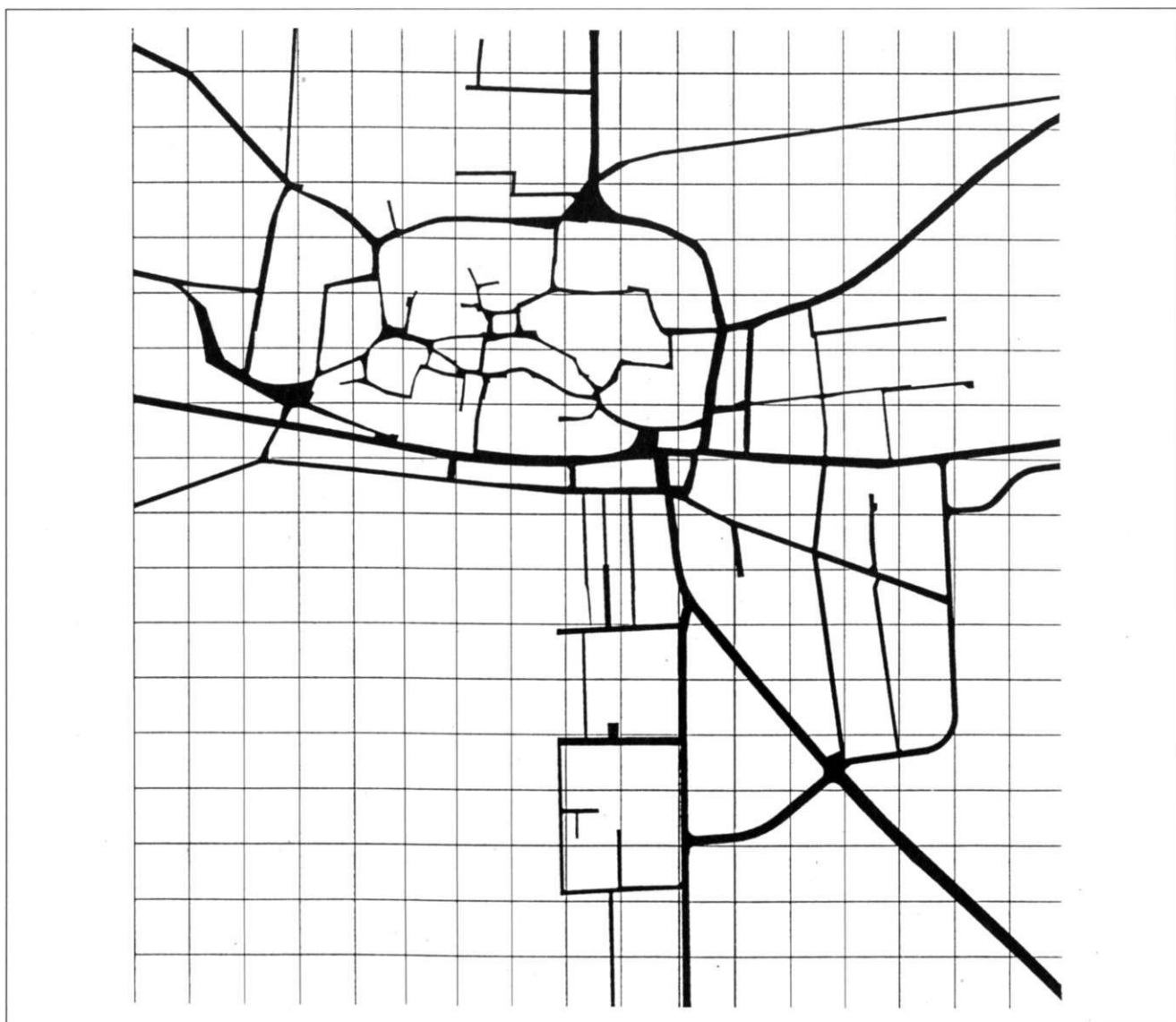
Die Entwicklung des Stadtteiles Olvenstedt läßt sich anhand des heutigen Straßennetzes noch gut nachvollziehen.

Deutlich setzt sich der durch eine eigene Struktur gekennzeichnete alte Dorfbereich vom übrigen Straßen- und Wegenetz ab. Hier bilden eine Vielzahl von Gassen ein Erschließungsnetz, welches durch Straßenräume mit teilweise sehr engen und verwinkelten Teilabschnitten geprägt ist. Daneben sind jedoch auch platzartige Aufweitungen vorhanden.

Erst im Zuge von Siedlungserweiterungen und dem Bau einer überörtlichen Verkehrsverbindung (heutige B1) im Süden des Dorfes wurde das Erschließungssystem ergänzt. Diese Straßenzüge haben durch ihre Breite und gradlinige Führung einen völlig anderen Charakter. Erkennbar wird hierbei der Unterschied zwischen den unter vielfältigen Bedingungen gewachsenen Erschließungsstrukturen im ursprünglichen Dorf zu den vorrangig unter verkehrlichen Gesichtspunkten geplanten Erschließungsanlagen.

Aufgrund der unterschiedlichen Funktionen lassen sich die Straßen in die nachstehend beschriebenen Gruppen einordnen.

Innerörtliches Straßennetz



Innerörtliches Straßennetz

HAUPTVERKEHRSSTRASSEN

Die verkehrliche Situation in Olvenstedt wird entscheidend durch die in Ost-West-Richtung verlaufende Bundesstraße B1 und die hiervon in der Ortsmitte abzweigenden Verbindungsachsen nach Norden (Autobahn A2, Ebendorf) und nach Süden (Diesdorf, Magdeburg-Zentrum) geprägt.

Im Verlauf dieser den Stadtteil durchquerenden Hauptverkehrsachsen sind Belastungssituationen festzustellen, welche diese Straßenzüge nicht mehr bewältigen können. Viele Fahrer weichen auf die Straßen aus, wenn die Autobahn überlastet ist. Dies führt zu einem hohen Aufkommen von Durchgangsverkehr, zu dem auch Schwerlasten gehören. Insbesondere am zentralen Kreuzungspunkt, welcher zusätzlich noch durch einen Versatz im Nord-Süd-Verlauf gekennzeichnet ist, kommt es zu langen Rückstaus in alle Richtungen. Die Lebens-

qualität im Ort allgemein und insbesondere die der in der direkt angrenzenden Bebauung lebenden und arbeitenden Bevölkerung wird stark beeinträchtigt. Dieses ist insofern besonders schwerwiegend, da es sich bei diesen Straßenzügen auch um Bereiche handelt, die als Nutzungsschwerpunkte für den Sektor Dienstleistung und Handel innerhalb des Stadtteiles bilden.

Die beiden Hauptstraßen dienen neben der Zentrumsanbindung Olvenstedts auch der Anbindung von baulichen Erweiterungsgebieten, die im wesentlichen im Osten und Südosten zu verzeichnen sind.

Die Fahrbahnen der Hauptverkehrsachsen wurden in den letzten Jahren überwiegend neu befestigt. Die Birkenallee wurde dabei grundlegend neu gestaltet, die Helmstedter Chaussee hat bislang lediglich einen Asphaltüberzug auf dem ehemaligen Kopfsteinpflasterbelag erhalten.

Straßensituationen in Olvenstedt



SAMMEL- UND ERSCHLIESSUNGSSTRASSEN

Das Straßensystem im alten Dorfkern hat sich durch frühere Erweiterungen und Funktionen netzartig entwickelt. Es weist keine starren geometrischen Formen auf.

Durch den überlasteten Kreuzungspunkt im zentralen Bereich des Ortes kommt es im alten Dorf zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, da ortskundige diese Straßen als Schleichwege nutzen. Die Querschnitte sind jedoch teilweise sehr schmal und die Oberflächenbefestigung ist vielfach in einem sehr schlechten Zustand, so daß auch hier erhebliche Beeinträchtigungen für die Bewohner entstehen. Hinzu kommt, daß die Straßen stark verwinkelt sind und häufig als Sackgassen ohne Wendemöglichkeit enden.

Den neueren, südöstlich des alten Dorfkerns liegenden Bereichen ist eine meist gradlinige, durchgängige Straßen- und Wegeführung gemein, wobei die Siedlungsbereiche aus der Zeit vor 1945 oft sehr schmale Straßenquerschnitte aufweisen.



ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Zwei Buslinien verbinden Olvenstedt mit der Magdeburger Neustadt im Norden. Durch Umsteigemöglichkeiten kann man in die Innenstadt gelangen. In „Alt“-Olvenstedt enden die Buslinien bereits am Freiheitsplatz, der für die Ortslage etwas dezentral liegt. Auch das Straßenbahnnetz reicht nicht bis „Alf-Olvenstedt“ hinein. Die Endhaltestelle befindet sich in Neu-Olvenstedt an der Birkenallee ca. 1 km vom Zentrum des Dorfkernes entfernt.

RUHENDER VERKEHR

Vor allem bei öffentl. Einrichtungen und Geschäftsbereichen sind nicht genügend Parkplätze vorhanden.

Aber auch an anderen Stellen sind nicht genügend Parkmöglichkeiten vorhanden. Die Fahrzeuge stehen an den Straßenrändern, was besonders im Kernbereich mit den oft schmalen und ohnehin überlasteten Straßen zu chaotischen Verhältnissen führt.



RADWEGE

Radwege existieren grundsätzlich an den Hauptverkehrsachsen Agrarstraße, Helmstedter Chaussee, Weizengrund und Birkenallee. Sie sind jedoch meist nur einseitig vorhanden und nicht vollständig ausgebaut. Von einem durchgängigen Radwegesystem kann daher nicht gesprochen werden. An der stark frequentierten Olvenstedter Chaussee fehlt ein Radweg vollkommen. Der Zustand der Radwege ist überwiegend schlecht. Auf den meisten Strecken ist das Radfahren wegen unebener oder schlammiger Flächen unzumutbar. Vor allem bei Regen kommt es hier zu Problemen. In diesem Fall werden auch die Fußgänger durch den durch Pfützen fahrenden Radverkehr belästigt.

FUSSWEGE

Fußwege sind fast überall zumindest ansatzweise vorhanden. Häufig hat der Fußweg jedoch keinen Belag oder ist nur abschnittsweise ausgebaut, wodurch er vor allem bei feuchten Wetterverhältnissen seinen Zweck nicht erfüllen kann.

Vor allem im alten Dorfkern sind die Fußwege oft sehr schmal. Durch Straßenmobiliar wie Leuchten, Leitungsmasten oder Mülltonnen und parkende Fahrzeuge werden die Fußgänger zusätzlich behindert.

Straßensituationen in Olvenstedt



Verkehrsprobleme

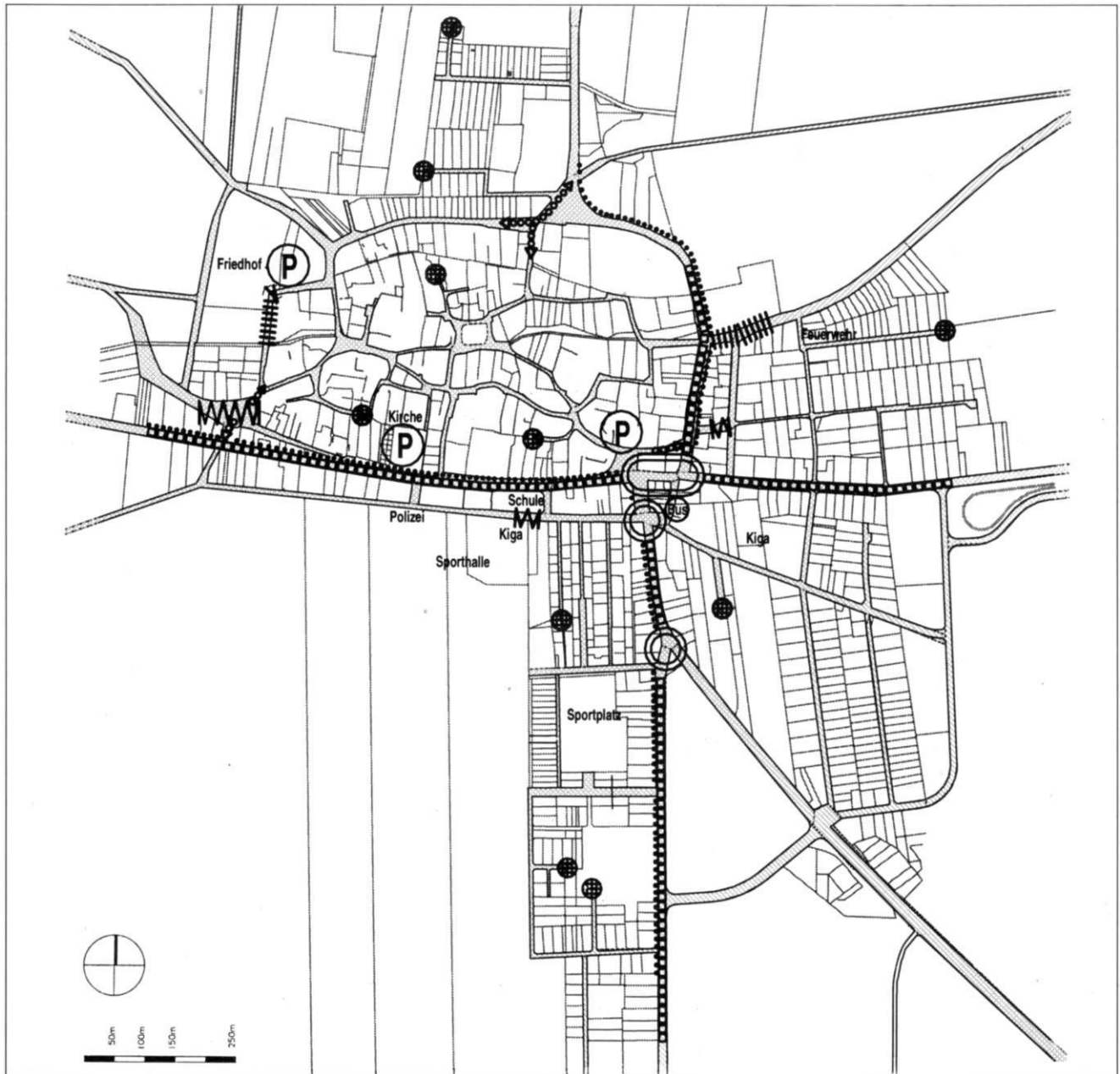
Die verkehrliche Situation Olvenstedts ist in einem starken Maße von Durchgangsverkehr, schlechten und beengten Straßen und fehlenden Parkmöglichkeiten gekennzeichnet. Im einzelnen sind folgende Problem-bereiche festzustellen:











- Der Durchgangsverkehr mit den Verkehrstaus und dem daraus resultierenden Schleichverkehr im Altdorf stellt für den gesamten Stadtteil eine große Belastung dar.
- Der Knotenpunkt der Hauptverkehrsstraßen ist aufgrund der komplizierten Verkehrsvorgänge unübersichtlich und konfliktrichtig.
- Die heutige zentrale Bushaltestelle belastet durch die Lage im problematischen, bereits durch die große Verkehrsmenge belasteten Kreuzungspunkt diesen zusätzlich. Darüberhinaus liegt sie als Endhaltepunkt sehr weit im Osten der Ortslage und die Wege sind so aus vielen Bereichen sehr lang.
- Der Zustand fast aller Straßen im Altdorf muß als schlecht bezeichnet werden.
- Eine Vielzahl von Straßen weist einen relativ schmalen Querschnitt auf und endet als Sackgasse ohne Wendemöglichkeit.
- An den Nutzungsschwerpunkten fehlen Parkplätze. Dieses betrifft zum einen öffentliche Einrichtungen wie Schule/Sporthalle, Kirche und Friedhof wie auch die privaten Versorgungseinrichtungen.
- Entlang vielbefahrener Straßen fehlen teilweise noch Fuß- und Radwege.

Verkehrstau im Bereich der Kreuzung Helmstedter Straße / Weizengrund / Agrarstraße

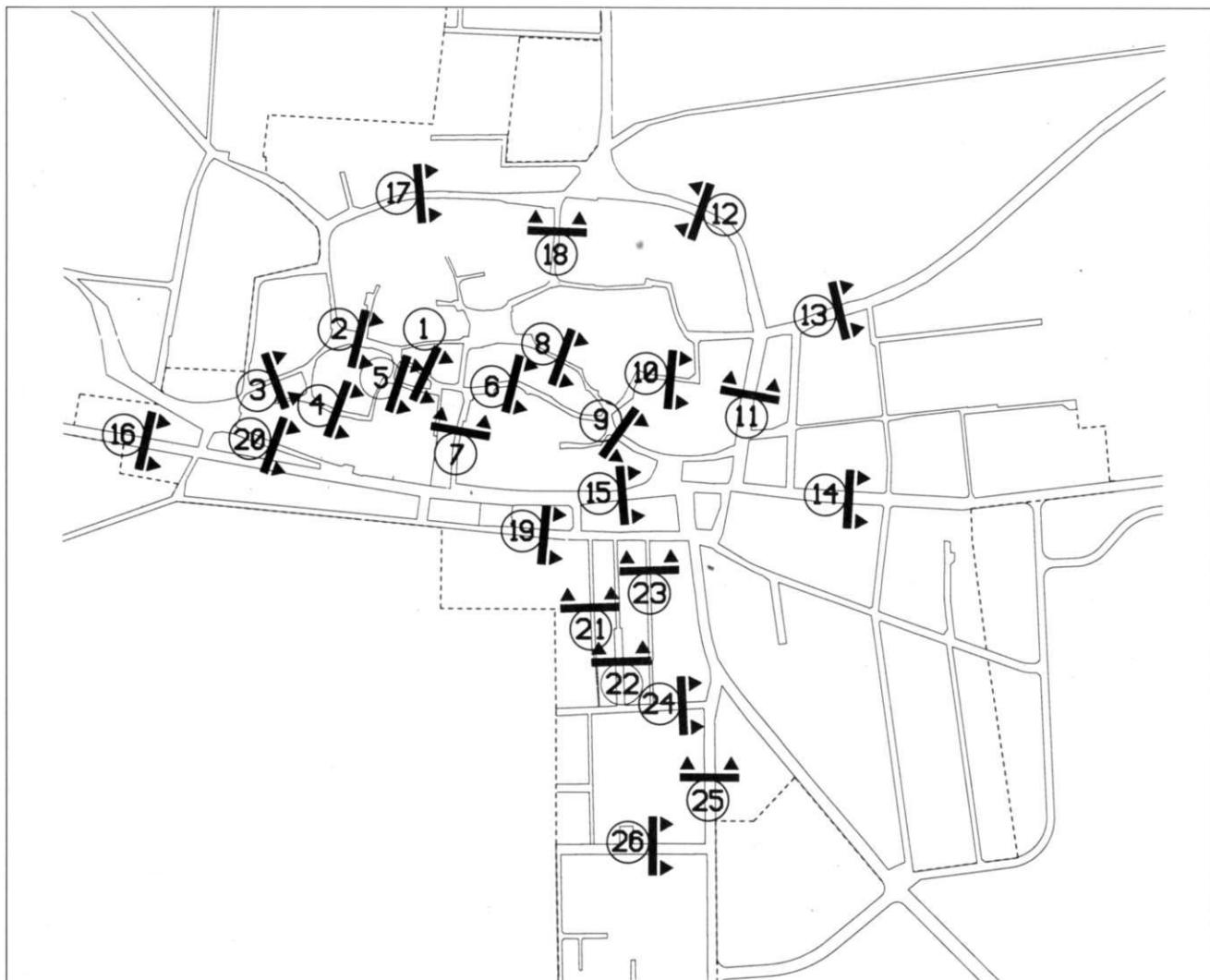


Innerörtlicher Verkehr - Bestand

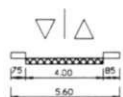


	Fehlende Wendemöglichkeit		Undefinierte Verkehrsflächen
	Zentrale Bushaltestelle in städtebaulich problematischer Lage		Überlasteter Knotenpunkt mit Rückstaubildung
	Fehlender Ausbau		Unerwünschter Schleichverkehr
	Unübersichtlicher Kreuzungseinmündungsbereich		Fehlender Rad-/Gehweg bzw. Zusammenhang mit zentralen Einrichtungen (an Hauptverkehrsstraßen)
	Fehlende Parkplätze im Zusammenhang mit zentralen Einrichtungen		Beeinträchtigung angrenzender Nutzungen durch starken Durchgangsverkehr

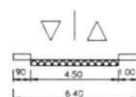
Straßenquerschnitte (mit Übersichtsplan)



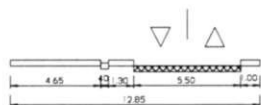
1 Dorfstrasse



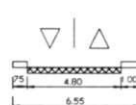
3 Dorfstrasse



2 Dorfstrasse

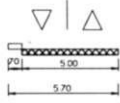


4 Am Freihof

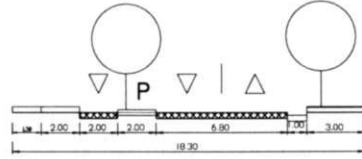


Straßenquerschnitte

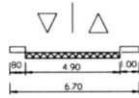
5 Stephan- Schütze- Strasse



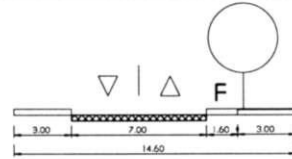
11 Agrarstrasse



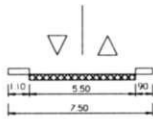
6 Dorfstrasse



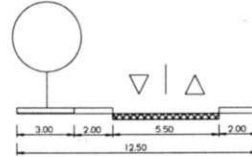
12 Agrarstrasse



7 Bauernstrasse



13 Hegewiesenstrasse



8 Hirtenstrasse



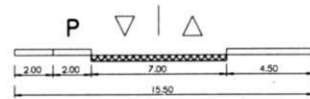
14 Birkenallee



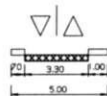
9 Ostendorfer Strasse



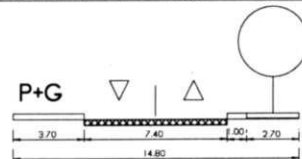
15 Helmstedter Chaussee



10 Hirtenstrasse

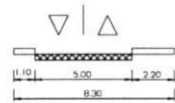


16 Helmstedter Chaussee



Straßenquerschnitte

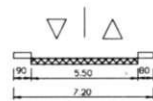
17 Nordstrasse



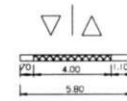
22 Osofstrasse



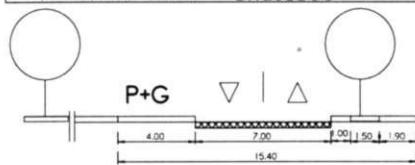
18 Schützentorstrasse



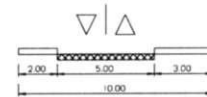
23 Sternstrasse



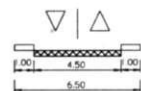
19 Helmstedter Chaussee



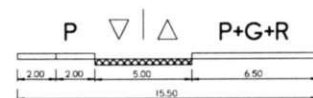
24 Am Sportplatz



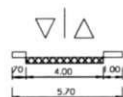
20 Am Pfändertor



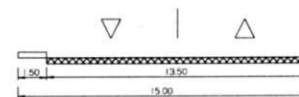
25 Weizengrund



21 Tischlergasse



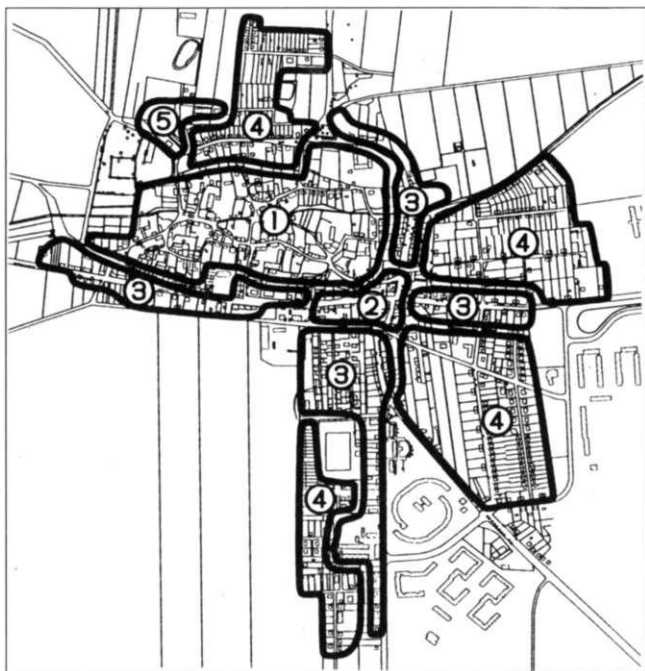
26 Reiterweg



NUTZUNGSSTRUKTUR

Nutzungsbereiche

Der Stadtteil Olvenstedt weist bezüglich der vorzufindenden Nutzungen eine vielfältige Struktur auf. Im einzelnen können folgende Bereiche unterschieden werden, die in sich eine relativ einheitliche Struktur aufweisen:



1. ALTER DORFBEREICH:

Dorfbereiche waren schon seit jeher stark durchmischte Nutzungen, da sich hier neben den landwirtschaftlichen Betrieben auch alle der Versorgung eines eigenständigen Dorfes dienenden Einrichtungen angesiedelt haben. Diese ehemalige Vielfalt ist heute im alten Dorfkern Olvenstedts nicht mehr vorzufinden. Die Höfe haben als landwirtschaftliche Produktionsstellen keine Bedeutung mehr und nur wenige alteingesessene Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe sind noch vorhanden. Trotzdem stellt sich der alte Dorfbereich in seiner Gesamterscheinung noch relativ homogen dar. Nach der Aufgabe der landwirtschaftlichen Betriebsstätten verbleibt zumeist lediglich die Wohnnutzung, die geräumige Bausubstanz der Stallungen und Scheunen fiel brach. Ein Bedarf für eine Nachfolgenutzung dieser Bausubstanz besteht in erster Linie durch Handwerksbetriebe, welche die ehemaligen Stall- und Scheunengebäude und die großen, befestigten Hofflächen als Lager oder Werkstätten nutzen können. Diese Entwicklung ist an mehreren Stellen festzustellen, wobei hier die Problematik entsteht, daß durch eine Expansion der Betriebe, sich die bestehende Bausubstanz oftmals als

zu klein oder für bestimmte Betriebsabläufe ungeeignet herausstellt und dann beseitigt werden muß.

2. MISCHSTRUKTUR ALS VERSORGUNGSSCHWERPUNKT:

Der Bereich an der zentralen Straßenkreuzung Helmstedter Chaussee, Birkenallee, Agrarstraße und Weizengrund ist durch einen besonders hohen Besatz mit Ladengeschäften in der Erdgeschoßzone gekennzeichnet, so daß er als „zentraler Versorgungsbereich“ für Olvenstedt bezeichnet werden kann.

3. MISCHSTRUKTUR WOHNEN / HANDWERK / GEWERBE:

Diese Zonen weisen durch das Nebeneinander von reiner Wohnnutzung mit Handwerks-, Dienstleistungs- und kleineren Gewerbebetrieben eine starke Mischstruktur auf. Es sind vorrangig Bereiche, welche sich entlang der Hauptverkehrsachsen entwickelt haben.

4. WOHNBEREICHE:

Die vorwiegend durch Wohngebäude gekennzeichneten Bereiche lagern sich im Norden, Osten und Süden an den alten Dorfkern und die Mischstrukturen entlang der Verkehrsachsen an. Es handelt sich zumeist um geplante Siedlungserweiterungen, so daß sich für die einzelnen Gebiete eine sehr gleichartige Nutzungs- und Erscheinungsstruktur ergibt. Auch aufgrund der teilweise sehr großen Grundstücke haben sich in einigen Bereichen Ansätze von gewerblichen Einrichtungen gebildet, wodurch bereits heute, spätestens aber mit einer Zunahme der betrieblichen Aktivitäten, Störungen für die umliegende Wohnnutzung erkennbar sind.

5. GEWERBLICH GEPRÄGTE BEREICHE:

Größere, zusammenhängende gewerbliche Bereiche bestehen in Olvenstedt nicht. Als Ansatz eines gewerblichen Standortes kann jedoch der Bereich der ehemaligen LPG am nordwestlichen Ortsrand bezeichnet werden. Hier werden Teile des alten baulichen Bestandes durch Gewerbebetriebe genutzt.

Wohnsituation

An einen guten Wohnstandort sind verschiedene Voraussetzungen zu stellen. Neben einer guten verkehrlichen Erschließung, insbesondere auch durch öffentliche Verkehrsmittel, sollte eine gute Infrastruktur für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und mit öffentlichen Einrichtungen wie Kindergärten und Schulen bestehen. Weiterhin sollten keine emitierenden Nutzungen (starker Verkehr oder Gewerbe) vorhanden sein und es besteht ein Bedarf an ausreichenden Grün- und Freiräumen zur wohnungsnahen Erholung und Freizeitgestaltung.

Der Stadtteil Olvenstedt stellt unter den o.g. Bedingungen vom Grundsatz her einen entwicklungsfähigen Standort für die Wohnnutzung dar, denn

- es besteht ein Anschluß an das Straßenbahnlinien- und Busnetz,
- die notwendigen Grundversorgungsstrukturen sind vorhanden und ausbaufähig,
- es gibt keine größeren gewerblichen Emissionen,
- die Verkehrsbelastung wird sich mit dem Autobahneubau der A14 sowie mit dem dreispurigen Ausbau der A2 in absehbarer Zeit wesentlich verringern und
- es besteht die Möglichkeit zur Schaffung von Sport- und Erholungsflächen.

Darüberhinaus besitzt Olvenstedt mit dem alten Dorfkern einen städtebaulich markanten Bereich mit einem sehr hohen Identifikationswert, was für einen attraktiven Wohnstandort ebenfalls positiv zu bewerten ist.

Aus den genannten Gründen wurde im Rahmen der Strukturplanung bereits ein größeres Areal am heutigen westlichen Ortsrand für eine Wohnbauentwicklung dargestellt.

Landwirtschaftliche Situation

Die ehemals vorherrschende Nutzung durch landwirtschaftliche Betriebstätten hat heute in Olvenstedt so gut wie keine Bedeutung mehr. Bis auf wenige Ausnahmen deuten lediglich die vielen z.T. sehr großen Hofanlagen noch auf diesen, für die Entwicklung des Ortes so prägenden Erwerbszweig hin.

Dieses liegt in erster Linie am allgemeinen Strukturwandel in der Landwirtschaft. Die ehemaligen bäuerlichen Einzelbetriebe wurden im Zuge der Bodenreform zu größeren landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften zusammengefaßt. In dieser Zeit wurde noch eine Vielzahl der bestehenden landwirtschaftlichen Bausubstanz zweckentsprechend genutzt. Aufgrund der

beengten Lage im Ort und der für moderne landwirtschaftliche Produktionsweisen nicht unbedingt geeigneten Stall- und Scheunengebäude, wurden zusätzlich am nordwestlichen Ortsrand neue Stallungen errichtet, welche jedoch zum größeren Teil seit 1990 wieder beseitigt wurden.

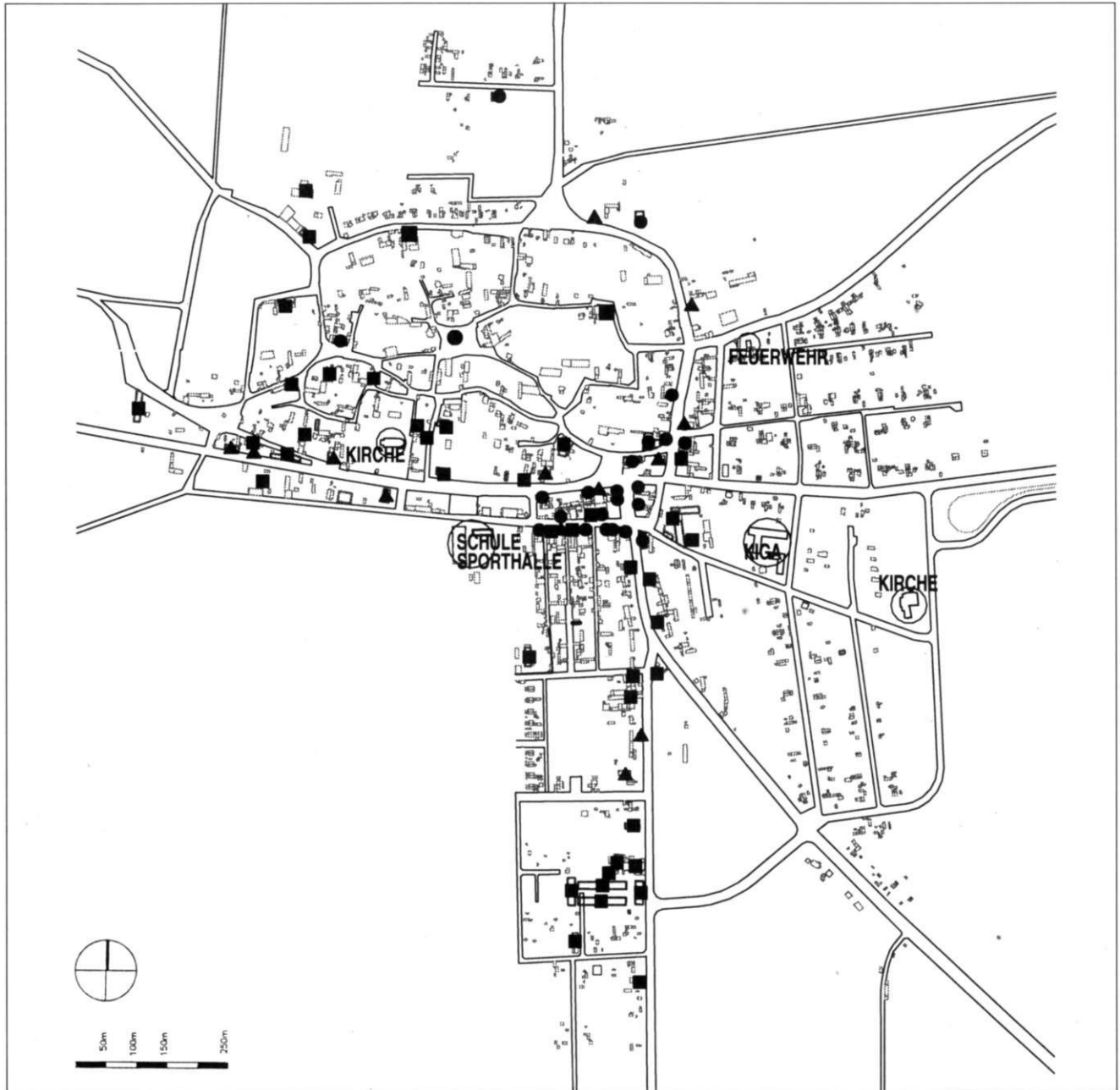
Innerhalb des Stadtteils ist heute kein Haupterwerbsbetrieb mehr vorhanden. Einige Hofstellen werden im Neben- bzw. im Zuerwerb noch bewirtschaftet, wobei keine nennenswerte Tierhaltung betrieben wird. Die Chancen für die Wiedereinrichtung von Betrieben müssen als eher schlecht eingestuft werden, denn zum einen ist die beengte Ortsstruktur für die Erfordernisse heutiger Landwirtschaft nicht geeignet und zum anderen sind die Anforderungen an den Immissionsschutz zugunsten anderer Nutzungen (Wohnen) erheblich gestiegen.



Dienstleistung und Einzelhandel

Insgesamt weist Olvenstedt eine Vielzahl von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben auf, so daß der Stadtteil weitestgehend autark ist. Die Spannweite reicht von Groß- und Einzelhandelsbetrieben über Gärtnereien, Kredit- und Versicherungsinstituten, Handwerksbetrieben und Gaststätten bis hin zu Ärzten und Zahnärzten. Die Einzelhandelsbetriebe befinden sich im überwiegenden am Hauptkreuzungspunkt. Dieser Bereich ist für Olvenstedt das Nahversorgungszentrum. Problematisch ist hier der starke Verkehr, der vor allem die Zonen vor den Geschäften beeinträchtigt und ein fehlendes Parkplatzangebot. Die Vorbereiche der Geschäfte sind zwar verhältnismäßig groß, weisen jedoch oft fehlende Gestaltqualitäten auf.

Nutzungsstruktur - Bestand



- Gewerbe
- ▲ Dienstleistung
- Laden

Gemeinbedarfseinrichtungen

Im Planungsraum gibt es folgende Gemeinbedarfseinrichtungen:

- Kinderkrippe
- Kindergarten
- Kinderspielplatz
- Grundschule
- Sekundarstufe
- Jugendclub
- Sportplatz
- Friedhof
- Kirche
- Altentagesstätte
- Polizeistation
- Feuerwehr

Bis 1979 war Olvenstedt eine eigenständige Gemeinde. Sie verfügte über alle notwendigen Gemeinbedarfseinrichtungen und war gegenüber anderen Orten weitestgehend autark. Mit der Eingemeindung und der Entstehung des Baugebietes Neu-Olvenstedt hat sich diese Situation grundsätzlich geändert. Olvenstedt hat seitdem nur noch die Funktion eines Nahversorgungszentrums. Das Stadtteilzentrum liegt in Neu-Olvenstedt. Grundsätzlich ist die Tendenz zu verzeichnen, Gemeinbedarfseinrichtungen und Verwaltungen so weit wie möglich aus Olvenstedt an zentralere Orte zu verlegen. Dem hierdurch resultierenden Verlust an Stadtteilqualitäten sollte an dieser Stelle weitestgehend entgegen gewirkt werden.

KINDERKRIPPEN / KINDERGÄRTEN

Am Klusweg gibt es eine Kinderkrippe mit 34 Plätzen und einen Kindergarten mit 108 Plätzen. Diese Einrichtungen sind mit ihren vorhandenen Kapazitäten für Olvenstedt ausreichend (s. auch Kap. Bevölkerungsentwicklung). Kinderkrippen und -gärten sollten fußläufig erreichbar sein. Der Einzugsbereich ist mit Entfernungen von zum Teil über einen Kilometer größer als eigentlich angestrebt wird, diese Distanz ist jedoch noch gut zumutbar.

ÖFFENTLICHE SPIELPLÄTZE

Die Situation hinsichtlich der Kinderspielplätze muß als ausgesprochen schlecht bezeichnet werden. Es gibt im gesamten Untersuchungsraum nur einen einzigen Spielplatz. Dieser liegt zwar am alten Dorfplatz sehr zentral, weist jedoch kaum Spielqualitäten auf. Zum einen ist er nur notdürftig ausgestattet, zum anderen ist er dreiseitig von Straßen umgeben und nach außen hin nur ungenügend abgegrenzt.

Im Land Sachsen-Anhalt gibt es z.Zt. noch kein eigenes Kinderspielplatzgesetz. Es wird sich aber an dem Niedersächsischen Spielplatzgesetz orientiert. Hiernach sollen Kinderspielplätze in einer fußläufigen Entfernung von höchstens 400 m und ohne Überquerung von Hauptstraßenzügen, die aus Sicherheitsgründen als Barrieren einzustufen sind, erreichbar sein.

Legt man diese Orientierungswerte zugrunde, so ist der vorhandene Spielplatz wegen der Hauptverkehrsstraßen nur von Kindern aus dem alten Dorfbereich erreichbar. Die anderen Wohnbereiche sind nicht mit Spielplätzen versorgt.

Der Kinderspielplatz am alten Dorfplatz



SCHULEN

Bestand / Kapazitäten:

Im Planungsraum gibt es zwei Schulformen: die Grundschule „Alt Olvenstedt“ und die Sekundarstufe „Stefan Schütze“. Beide liegen an der Helmstedter Chaussee 17, befinden sich jedoch in unterschiedlichen Gebäuden. Etwa 50 % des Schüleraufkommens beider Schulen resultiert aus dem angrenzenden Stadtgebiet Neu-Olvenstedt.

Im Bereich der Grundschule wird sich die Situation ab 1998/99 entspannen. Von diesem Zeitpunkt an wird hier voraussichtlich jährlich nur noch eine Klasse eingeschult. Es verbleibt dann eine Reserve von ca. 10 Schülerplätzen pro Jahrgang. Aus Sicht des Schulverwaltungsamtes ist der Grundschulstandort als gesichert anzusehen.

Anders ist es bei der Sekundarstufe. Bis zum Schuljahr 2000/01 scheint es notwendig zu sein, die Sekundarstufe „Stefan Schütze“ zu betreiben. Nach den z.Zt. geltenden Richtlinien wird der Richtwert für eine Sekundarstufe jedoch ab 2002/03 deutlich unterschritten.

Es ist allerdings zu bedenken, daß die Schülerzahlen möglicherweise in absehbarer Zeit durch geplante Neubaugebiete wie, das „Saure Tal“ wieder ansteigen könnten.

Schulausstattung:

Bezüglich der Schulausstattung ist die Situation vor allem im Bereich des Außensportmöglichkeiten als ausgesprochen schlecht zu bezeichnen. Zur Schule gehörige Sportfreiflächen fehlen vollständig.

Auch fehlen offizielle Stellplätze. Besonders bei größeren Veranstaltungen ist das momentan als Parkfläche genutzte Grundstück gegenüber der Sporthalle nicht ausreichend und als Parkplatz nur notdürftig ausgestattet.

Als weiterer Problempunkt ist die Gestaltung des Schulhofes zu nennen. Über seine Fläche führt direkt die ehemalige Fahrbahn der Poststraße, die zwischen den Schulgebäuden eher provisorisch für den Fahrzeugverkehr geschlossen wurde.

Schulanfänger pro Einschulungsjahr (Stand Okt. '93)

Jahr	1995	1996	1997	1998	1999
Schulanfänger	25	19	21	17	15

Kapazitäten und Defizite der Schulen (Schulj. '94/95)

	Grundschule	Sek.-stufe	Gesamt
Klassen	8	16	24
Schüler	192	320	512
Kapazität			
UR	8	15	23
HR	1	1	
Bedarf			
UR	9	21	30
HR	2	2	
Sporth./qm			910
Bedarf Sporth. Sportfreifl.			972

1,1 UR/Klasse für Grundschulen, 1,3 UR/Klasse für Sekundarstufen
UR = Unterrichtsräume, HR = Ergänzungsräume für Fachunterricht

Die Grundschule mit Sporthalle



Technische Infrastruktur

Der Bestand an technischen Infrastruktureinrichtungen muß im gesamten Stadtteil Olvenstedt als schlecht eingestuft werden.

ABWASSERENTSORGUNG:

Vor allem im Bereich der Abwasserentsorgung sind starke Defizite vorhanden. Ein Kanalsystem mit zentraler Ableitung der anfallenden Schmutzwasser fehlt in Olvenstedt noch vollkommen. Als Grundvoraussetzung für die Abwasserentsorgung ist bis 1997 jedoch der Anschluß des Pumpwerkes Hegewiesenweg an den Abwasserkanal Scharnhorst-Ring geplant. Hierauf folgend kann dann die Ortslage in Etappen erschlossen werden, wobei es die drei Versorgungsbereiche Nordstraße, Dorfstraße und Helmstedter Chaussee

gibt. Die Reihenfolge der Erschließung steht noch nicht fest. Insgesamt wird die Erschließungsmaßnahme voraussichtlich ca. 10 Jahre in Anspruch nehmen. Zwischenzeitlich haben die vorhandenen Abwassersammelbehälter und Klärgruben Bestandsschutz. Für Neubauten sind nur abflußlose Sammelgruben genehmigungsfähig.

ABFALLENTSORGUNG:

Für Magdeburg gibt es noch kein übergreifendes System der Beseitigung, Behandlung und Verwertung bzw. Lagerung von festen Abfallstoffen. Hier besteht auch in Zusammenhang mit den Veränderungen der Siedlungsräume in den angrenzenden Kommunen Handlungsbedarf. Dazu gehört auch die künftige Behandlung und Bewirtschaftung der vorhandenen Deponien und wilden Müllkippen.



STADTBILD

Die besondere Qualität und Attraktivität eines Stadtteiles läßt sich nicht nur nach der infrastrukturellen Grundausstattung und der Bandbreite des vorhandenen Nutzungsangebotes einstufen, ein wichtiges Beurteilungskriterium stellt auch der gestalterische Aspekt der Einzelgebäude und des Stadtgrundrisses sowie der Stadtsilhouette dar.

Stadtsilhouette

Olvenstedt bildet den nordwestlichen Siedlungsrand des Stadtgebietes Magdeburgs. Aufgrund des weiträumigen, flachen Landschaftsraumes, von dem Olvenstedt umgeben wird, ist die Stadtsilhouette für den Anreisenden schon von Ferne sichtbar. Durch sie wird der erste Eindruck des Stadtteiles entscheidend geprägt.

Der Siedlungsrand Olvenstedts wird teils durch eine stark durchgrünte, lockere Bebauung markiert, von der

meist nur die vielfach großvolumigen, roten Satteldächer hinter den dichten Vegetationselementen hervorscheinen, teils durch Kleingartengebiete, die ein vergleichbares Erscheinungsbild abgeben. Durch Bebauung und Vegetation wird zum einen der Beginn des Siedlungsbereiches optisch verdeutlicht, zum anderen fügt sich der Stadtteil harmonisch in das Landschaftsbild ein.

Schon von weitem erkennbar ist der alte Kirchturm, der sämtliche Gebäude Olvenstedts überragt und den Dorfmittelpunkt symbolisiert. Aus der Entfernung gesehen ist er ein typisches Merkmal und Wahrzeichen Olvenstedts.

Zusammengefaßt stellt die Stadtsilhouette Olvenstedts eine durchgängig reizvolle Situation dar, die in ihrer bestehenden Form, im Norden und Nordwesten in jedem Fall erhalten werden sollte.



Siedlungs- und Baustruktur

In Olvenstedt setzen sich zwei Siedlungsbereiche durch ihre stark unterschiedlichen Strukturen grundlegend voneinander ab:

- der historische Dorfkern und
- die übrigen Baubereiche

Während der alte Ortskern nördlich der Helmstedter Chaussee durch die geschwungenen Straßenführungen mit den z.T. sehr geringen Wegebreiten und der ursprünglichen klein- und großformatigen Pflasterung geprägt ist, zeichnen sich die anderen Siedlungsabschnitte durch die überwiegend geraden und gleichmäßigen Straßenführungen aus.

HISTORISCHER DORFKERN

Wegen seiner prägnanten Struktur mit dem charakteristischen Wegenetz und der alten Bausubstanz bildet der gesamte historische Dorfkern einen stadtbildpflegerischen Interessenbereich, den es grundsätzlich zu erhalten und weiterzuentwickeln gilt. Innerhalb dieses Bereiches liegen sämtliche Baudenkmäler Olvenstedts und ein Großteil der erhaltenswerten Bausubstanz.

Das im Mittelalter entstandene Straßennetz ist insgesamt als sanierungsbedürftig einzustufen, da in den vergangenen Jahren nur die notwendigsten Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt wurden. Für die Um- / Neugestaltung dürfen aber aufgrund der besonderen räumlichen Situationen und der angrenzenden Bebauung nicht die Regelquerschnitte und -breiten als Entwurfskriterien zugrundegelegt werden, wenn der spezielle dörfliche Charakter auch langfristig erhalten bleiben soll.

Hinsichtlich der Gebäudestrukturen ist auffällig, daß im historischen Teil von Olvenstedt die Hofanlagen und Gehöfte des ehemaligen Bauerndorfes oft direkt an der Straße liegen und lückenlos aneinander schließen. Sie werden durch stattliche Gebäude, Mauern und große Tore umschlossen und zur Straße vor Einblicken / Zutritt Dritter deutlich abgegrenzt. Wirtschaftsgebäude und Mauern sind überwiegend aus Bruchstein erstellt.

Zu den Blütezeiten des Ortes wurden die Gebäude z.T. verputzt und durch vielfältige Dekorationselemente überzogen, die vorrangig durch das ausgehende 19. Jahrhundert geprägt sind, aber auch typische Stilelemente der Renaissance und des Barock sowie des Klassizismus aufweisen. Fachwerkgebäude sind nur wenige vorhanden, teilweise beschränkt sich das Fachwerk auch auf das Obergeschoß bei Wirtschaftsgebäuden.

Der bauliche Zustand des Fachwerkes ist überwiegend schlecht.

Charakteristisches Element der Dachlandschaft sind hier die großen Satteldächer, die überwiegend mit Tonziegeln belegt sind.

Problematisch ist oftmals der bauliche Zustand der Gehöfte oder auch einzelner Gebäude einer Hofanlage. Bedingt durch Leerstand und Gebäudealter ist in Olvenstedt eine Häufung sanierungsbedürftiger und ruinöser Bausubstanz zu verzeichnen (siehe Bestandskarte „Zustand der Gebäudesubstanz“), die für das Ortsbild des „alten Dorfes“ einerseits typisch und wichtig ist, sich andererseits aber stadtgestalterisch negativ auswirkt. Ein Abgang dieser Gebäude würde zu erheblichen Freiflächen und bei Neubebauung zu wesentlichen Veränderungen in der heutigen Stadtgestalt führen. Deshalb ist die möglichst weitgehende Sicherung, Sanierung und Neunutzung dieser Gebäude, aber auch vieler baulicher Anlagen in mittlerem Bauzustand zu prüfen und zusätzlich auch der besondere Aspekt der Denkmalpflege zu betrachten, da sie als Baudenkmale eingestuft sind¹⁾ (siehe dazu „Schützenswerte Gebäude“).

Gestalterische Defizite lassen sich bereits heute durch die vorhandenen Baulücken feststellen. In Kombination mit dem schlechten Zustand von Gebäuden wird insbesondere im Verlauf der Dorfstraße ein negativer Eindruck vermittelt.

Einige neuere Flachdachbauten heben sich als untypische Gebäudeformen negativ von dem vorherrschenden Stadtbild ab. Ein Umbau oder eine gestalterische Anpassung an die Umgebung wird in diesen Fällen voraussichtlich nur sehr eingeschränkt möglich sein, weshalb jedoch bei künftigen Baumaßnahmen zur Wahrung des Ortsbildes bestimmte gestalterische Vorgaben ausgearbeitet werden sollten.

Auffällig ist auch, daß zusammenhängende Grünbereiche im alten Dorf fehlen. Vorhandene Ansätze, wie der Verlauf der „Großen Sülze“ sind durch die Verrohrung zusätzlich aus dem öffentlichen Erscheinungsbild verschwunden. Ziel der Planung soll es sein im Rahmen von Rekultivierungsmaßnahmen einzelne Abschnitte als offenen Grabenlauf wieder herzustellen.

1) einschließlich Straßen- und Wegenetz mit historischem Pflaster

Siedlungs- und Baustruktur



Straßennetz



bebaute Ortslage

ÜBRIGE BAUBEREICHE

Die übrigen Baubereiche weisen zwar allesamt gradlinige Straßenführungen auf, sie haben jedoch verschiedene Entstehungszeiten und weisen somit auch unterschiedliche Gestaltmerkmale auf.

Siedlungserweiterung Anfang der 20-er Jahre:

Neben dem „alten Dorfkern“ fällt besonders der Siedlungsabschnitt südlich der Schule durch seine kleinteilige Grundstücksstruktur mit der sehr dichten Bebauung und den streng in Nord-Süd-Richtung verlaufenden engen Straßen heraus. Das städtische Erscheinungsbild wird hier auch durch die großen Unterschiede der nebeneinander stehenden Bebauung geprägt, wobei sowohl Haupt-, als auch Nebengebäude den Straßenraum unmittelbar begrenzen.

Dieser Bereich weist das typische Erscheinungsbild einer kleinstädtischen Wohn- und Handwerkersiedlung auf, welche hier jedoch in einer extremen städtebaulichen Dichte entstanden ist.

Die Gebäude sind bis auf wenige Ausnahmen als Putzbauten mit schlichter Fassadengliederung und ohne besondere Schmuckelemente errichtet worden. Die Fassaden und Anstriche sind vielfach erneuerungs- und ausbesserungsbedürftig.

Es ist ein Mangel an privaten und öffentlichen Grünbereichen festzustellen. Eine Begrünung der Straßenräume ist jedoch aufgrund der engen Querschnitte nicht möglich. Deshalb sollte hier aber zur Belebung des Erscheinungsbildes in verstärktem Maße die Begrünung von Fassaden oder durch Büsche und Hecken entlang der bisher nicht eingefriedeten Grundstücksgrenzen verfolgt werden.

Siedlungsbereiche nach 1945:

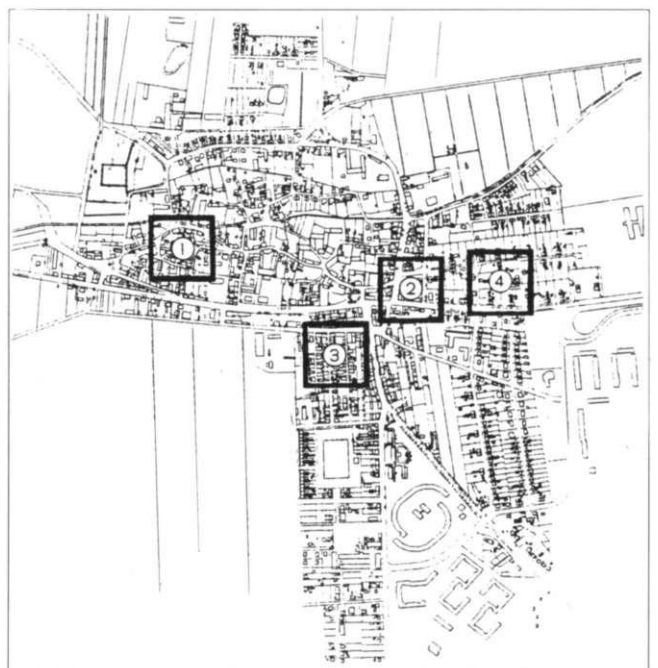
Darüberhinaus ist der Untersuchungsbereich durch Wohngebiete mit Einzel- und Doppelhäusern geprägt, die aus unterschiedlichen Zeitepochen stammen, wobei vor allem die Doppelhausgebiete charakteristische Bereiche darstellen. Da es sich dabei z.T. um Siedlungsbauten mit eng begrenztem Entstehungszeitraum handelt, weisen die Gebäude eines Bereiches oder Straßenzuges oftmals einheitliche Gestaltungsmerkmale auf, die trotz fortschreitender Sanierungs- und Umbaumaßnahmen noch gut erkennbar sind. Für die Zukunft scheint es zur Wahrung der ein-

zelnen Gebietscharakteristika sinnvoll, die jeweils typischen Merkmale festzuschreiben und das Spektrum der möglichen Veränderungen einzuschränken.



GEGENÜBERSTELLUNG DER BLOCKSTRUKTUREN

Im folgenden werden einander die vier grundsätzlich verschiedenen, aber charakteristischen Siedlungsbereiche gegenübergestellt. Um die jeweils typischen Merkmale zu verdeutlichen, ist auf nachfolgenden Seiten je Block ein Lageplan und ein Luftbild aufgezeigt.



**Block 1:
Altes Dorf, mittelalterliche Entstehungszeit**

- gewachsene, unregelmäßige Baustrukturen landwirtschaftlichen Ursprungs
- großenteils erhaltene, alte Bausubstanz
- meist durch Gebäude oder Mauern geschlossene Straßenzüge
- Blockinnenbereiche mit Nebenanlagen
- Blockbeispiel: GRZ 0,61 / GFZ 0,68

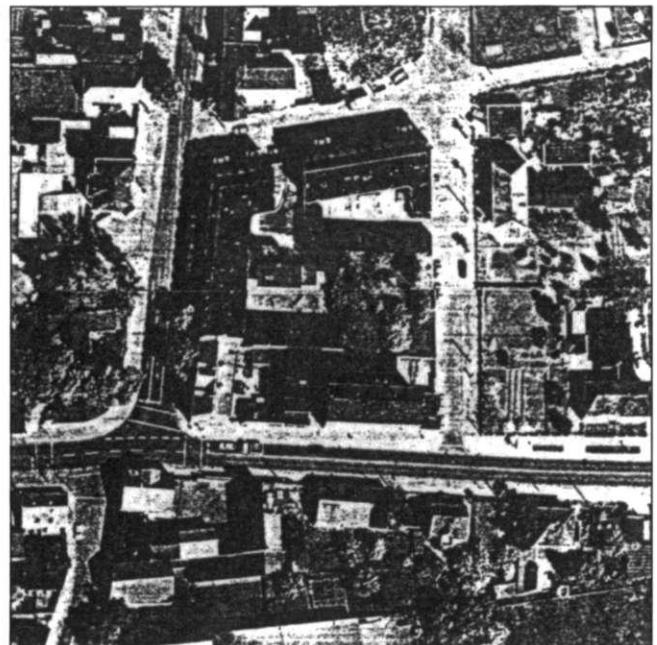
(Luftbild, Blatt 6540)



**Block 2:
Siedlungserweiterung Ende 19. Jahrhundert**

- Erweiterung des alten Dorfkerns entlang Hauptverkehrsachsen
- geometrisch strengere Blockstrukturen mit geraden Linienführungen
- geschlossene Straßenräume (Gebäude / Mauern)
- Blockinnenbereiche mit Nebenanlagen
- Blockbeispiel: GRZ 0,63 / GFZ 1,19

(Luftbild, Blatt 6441 +6541)



**Block 3:
Siedlungserneuerung Anfang 20-er Jahre**

- geplanter Siedlungsbereich südlich des alten Ortskerns
- rechtwinklige Rasterstrukturen mit streng gradliniger Parzellierung und geringen Grundstückstiefen
- willkürliche Gebäudestrukturen auf den gesamten Grundstücken, kaum zusammenhäng. Freiräume
- Blockbeispiel: GRZ 0,69 / GFZ 1,03

(Luftbild, Blatt 6441)



**Block 4:
Siedlungsbereich nach 1945**

- geplanter Siedlungsbereich am Ortsrand
- Gebietscharakteristik meist durch freistehende Doppelhäuser
- Nebenanlagen hinter dem Hauptgebäude
- geringe bauliche Dichte
- unbebaute Innenbereiche (Gärten)
- Blockbeispiel: GRZ 0,24 / GFZ 0,22

(Luftbild, Blatt 6442 + 6542)

