

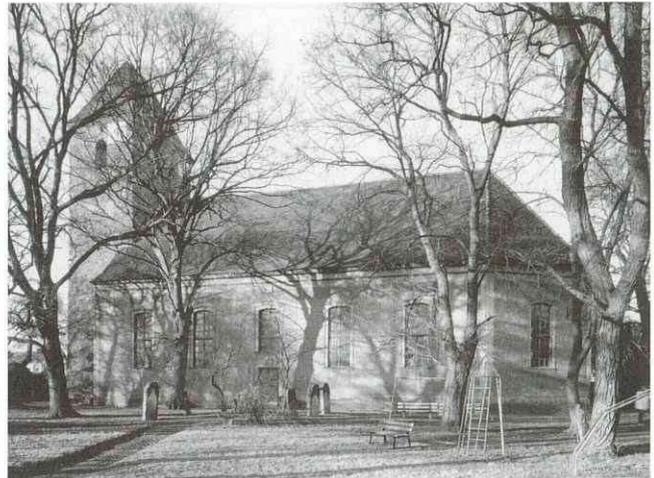
Alt Olvenstedt

(Alt) Olvenstedt gehört zu den am frühesten genannten Orten im Raum Magdeburg. Bereits 965 ist beschrieben, dass Otto I. dem Moritzkloster das Zehntrecht in Olvenstedt übertrug. 1351 verkaufte Erzbischof Otto das Dorf dem Propst und damit dem Magdeburger Domkapitel, das somit Grund- und Gerichtsherr in Olvenstedt war. Vermutlich wurde in diesem Jahrhundert auch die zweite Kirche Olvenstedts errichtet, die Laurentiuskirche. Die ältere Dorfkirche, die im Ostteil des Dorfes lag, wurde im 18. Jahrhundert wüst und daraufhin abgebrochen. Von dem Ursprungsbau der Laurentiuskirche ist lediglich der massige Turm erhalten, das dazugehörige Kirchenschiff, das 1726 erneuert wurde, brannte 1945 nach einem Bombenangriff ab und wurde bis 1953 wieder aufgebaut.

Schon im Mittelalter gehörte Olvenstedt zu den größten Dörfern des Gebietes um Magdeburg. Die Landwirtschaft und die bereits im 15. Jahrhundert erwähnten zahlreichen Grauwacke-Steinbrüche, deren Material u. a. für den Bau der Türme des Magdeburger Domes und später für den Bau der Festungsanlagen benutzt wurde, boten viele Arbeitsplätze. Der Dreißigjährige Krieg und die französische Besatzung Anfang des 19. Jahrhunderts brachten viel Elend und Zerstörung mit sich. Nach dem Zweiten Weltkrieg und der Gründung der DDR wurde in Olvenstedt eine LPG gegründet, die schnell den größten Teil der Gemarkung bewirtschaftete. Später kam eine weitere LPG hinzu, des weiteren Käsereien, Gärtnereien und zahlreiche Handwerksbetriebe. Erst 1979 wurde Olvenstedt als Stadtteil Magdeburgs eingemeindet.

Der historische Ortskern von Alt-Olvenstedt weist auch heute noch die charakteristischen Strukturen eines für die Börde typischen, organisch über Jahrhunderte gewachsenen Haufendorfes auf. In diesem Bereich nördlich der Helmstedter Chaussee prägen die geschwungenen Straßenführungen mit z. T. sehr geringen Wegbreiten und der ursprünglichen Pflasterung das Erscheinungsbild. Die historischen Hofanlagen und Gehöfte (Vierseithöfe) liegen oft unmittelbar an der Straße und werden von dieser durch die Gebäude bzw. hohe Bruchsteinmauern abgeschirmt. Die in der Blütezeit des Ortes entstandenen Gebäude aus dem 19. Jahrhundert sind größtenteils verputzt und mit historisierenden Stilelementen verschiedener Epochen verziert. Fachwerkgebäude gibt es nur wenige, vorhandenes Fachwerk beschränkt sich teilweise auch nur auf das Obergeschoss von Wirtschaftsgebäuden.

Die übrigen Ortsbereiche weisen gradlinige Straßenführungen und Gebäude verschiedener Entstehungs-



St. Laurentius-Kirche Olvenstedt



Olvenstedt: Am Freiheitsplatz

Olvenstedt: Helmstedter Chaussee Nr. 11





Olvenstedt: Dorfstraße

zeit auf. Die Siedlungserweiterung aus dem auslaufenden 19. Jahrhundert im Bereich der Agrarstraße wird charakterisiert durch im Gegensatz zum alten Ortskern geometrisch strengere Blockstrukturen mit geraden Linienführungen und geschlossene Straßenräume. Der Bereich südlich des alten Dorfkernes um die Poststraße ist gekennzeichnet durch eine dichte Bebauung und eine kleinräumige Parzellierung, der nach 1945 entstandene Siedlungsbereich nördlich der Birkenallee durch eine geringe bauliche Dichte und meist freistehende Doppelhäuser.

Durch die Eingemeindung 1979 und die Entstehung des Neubaugebietes Neu-Olvenstedt bis zum Ende der achtziger Jahre in Plattenbauweise wurde die bis dato räumliche Abgrenzung zum Stadtgebiet von Magdeburg aufgehoben und der eigenständige dörfliche Charakter von Alt-Olvenstedt nachhaltig verändert.

Diesdorf

Diesdorf wird erstmals als *Thiederestorp* in einer Schenkungsurkunde Otto I. 937 erwähnt, die Namensendung „-torp“ (= -dorf) deutet jedoch auf eine frühere Entstehung zwischen 400 und 800 hin. Der Bereich zwischen Kirche (heutiger Bau von 1350) und Anger dürfte der Ursprung der Siedlung gewesen sein. Von einem Angerdorf entwickelte sich Diesdorf entlang der Schrote zu einem für die Börde typischen Haufendorf, das durch Hofanlagen in der Form des mitteldeutschen Mehrseithofes geprägt wurde. Da Diesdorf im Dreißigjährigen Krieg bis auf die Kirche vollständig zerstört wurde, lassen sich die alten Zustände jedoch nicht mehr genau rekonstruieren.

Um 1700 hatte sich der Ort wieder regeneriert, Wegeführung, der Grundstückszuschnitt und die Gebäudeanordnung aus dieser Zeit entsprechen annähernd dem Zustand im heutigen Ortskern, obwohl Diesdorf in der Zwischenzeit von drei Großfeuern heimgesucht wurde, bei denen zahlreiche Hofanlagen zerstört wurden. Schon im 18. Jahrhundert gab es durch die hohe Ertragsfähigkeit der Böden zahlreiche

wohlhabende Bauern, deren Häuser bereits massiv gebaut waren.

Ab Mitte des 18. Jahrhunderts siedelten sich zahlreiche Häusler, also Arbeiter ohne eigenen Ackerlandbesitz, in Diesdorf an, so dass schalenartig um den alten Ortskern herum einfache Wohnhäuser entstanden. Die Ertragslage der bäuerlichen Bevölkerung verbesserte sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts so weit, dass die alten Wohnhäuser in Fachwerkbauweise mit Strohdach durch massive repräsentativere Bauten ersetzt wurden. Bei einem Großbrand 1833 wurden viele Häuser zerstört, so dass der überwiegende Teil der heutigen Bebauung des alten Ortskernes aus der Zeit nach 1833 stammt.

Die bisherige Geschlossenheit des Ortsbildes veränderte sich am Ende des 19. Jahrhunderts, als im Westen fingerartige Siedlungen entstanden (Drei-
brücken-, Hollehoch- und Niederndodeleber Straße). Die bis ins 20. Jahrhundert übliche Form der Bebauung mit Haupthaus an der Straße, dahinter befestigtem Hof mit Nebengebäuden und Garten wurde erst in den 20er Jahren verändert, indem zu einer lockeren Vorstadtbebauung mit Einfamilienhäuser, die nur noch dem Wohnen dienen, übergegangen wurde.

Mit der seit dieser Zeit voranschreitenden Bebauung den Hang hinauf verlässt der Ort seinen natürlichen Siedlungsbereich und stößt in die ausgeräumte Agrarlandschaft vor.

1926 wurde Diesdorf nach Magdeburg eingemeindet, übermäßige Bautätigkeit fand am Rande der Großstadt Magdeburg bis auf den Bereich Drackenedter Weg nicht mehr statt. Zu DDR-Zeiten kamen typisierte öffentliche Gebäude wie z. B. die Schule und zahlrei-



St. Eustachius-Kirche Diesdorf

che Garagenkomplexe hinzu. Nach 1990 kam es zu verstärkter Bautätigkeit, hauptsächlich in Form von Umbau bzw. Neuschaffung von Gewerbeflächen und dem Bau von Einfamilienhäusern.

Alt Diesdorf 39



Kreipestraße 1



Ottersleben

Ottersleben besteht aus den früher voneinander abgegrenzten Ortsteilen Groß Ottersleben, Klein Ottersleben und Benneckenbeck, die heute eine Siedlungsagglomeration darstellen.

Groß Ottersleben wird wie viele andere Dörfer in der Umgebung Magdeburgs urkundlich das erste Mal im 10. Jahrhundert erwähnt. Das 937 genannte *Ottersleba* gehörte schon früher zu den größten Siedlungen in der Umgebung Magdeburgs. Zeugnis dieser Zeit-epoche ist die St. Stephani-Kirche am Ostrand des alten Dorfes, deren Geschichte bis ins 9. Jahrhundert zurückreichen dürfte. Umgeben war der wichtige Ort mit einem Graben und einer Mauer mit fünf Toren, von denen Reste bis in das 18. Jahrhundert bestanden.

Das der Domvogtei unterstehende Dorf vergrößerte sich über die Jahrhunderte erheblich, die Bevölkerung zählte Ende des 18. Jahrhunderts bereits 1000 Einwohner. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts änderte sich die Wirtschaftsstruktur des Ortes durch die Verarbeitung von Zichorien und Zucker nachhaltig. Es wurden Fabriken zur Verarbeitung errichtet, die zahlreiche Arbeitskräfte anzogen. Mit der Zuwanderung von Arbeitern aus Schlesien, Posen und dem

St. Stephani Groß Ottersleben



St. Johann der Täufer Klein Ottersleben

Eichsfeld wuchs der Anteil der katholischen Bevölkerung so stark an, dass 1863-1864 die Maria-Hilf-Kirche für die katholische Gemeinde errichtet wurde.

Das Straßendorf **Klein Ottersleben**, 1289 erstmalig als selbständige Ortschaft erwähnt, wechselte über die Jahrhunderte mehrmalig den Besitzer und stand stets im Schatten des bedeutenden Groß Ottersleben. Ein bedeutender Bevölkerungszuwachs erfolgte erst

Ehemaliger Gutshof Lüttgen Ottersleben 19



im 19. Jahrhundert, als Menschen zuwanderten, die in der 1840 entstandenen Zuckerfabrik in der Nähe des Ortes oder den Gewerbebetrieben von Groß Ottersleben Arbeit suchten. Durch die enge Verflechtung der beiden Orte kam es 1922 zur Vereinigung von Groß und Klein Ottersleben.

Beherrscht wird das Ortsbild durch die spätromani- sche Kirche St. Johann der Täufer mit ihrem Wehr- charakter gegenüber dem Gutshof Lüttgen Otters-

leben 19. Die schlichte Saalkirche bildet heute zusammen mit den benachbarten Bauten, dem Kirchhof und der Einfriedung einen Denkmalbereich.

Das sich östlich direkt an Groß Ottersleben anschließende **Benneckenbeck** stellt eine junge Gutsiedlung aus dem 14. Jahrhundert dar. 1699 wurde das Gut dreigeteilt. Durch die Errichtung von für die Bewirtschaftung notwendigen Wohn- und Nebengebäuden auf den neuen drei Gütern kam es zu einer baulichen Weiterentwicklung des Ortes. Prägnantes Relikt aus der Gutszeit ist der alte Turm am südöstlichen Rand Benneckenbecks, der vermutlich bereits 1520 als Wohnturm errichtet wurde. Im 19. Jahrhundert wurden wie auch in Groß und Klein Ottersleben Wohnhäuser für Arbeiter gebaut, die in Groß Ottersleben oder in Magdeburg und deren Vorstädten arbeiteten. Benneckenbeck gehörte bereits seit 1816 zum Amtsbezirk Groß Ottersleben und wurde 1920, also noch zwei Jahre vor Klein Ottersleben, zu Groß Ottersleben eingemeindet.

Durch die weitere Ausdehnung Groß Otterslebens wuchs der Ort mit Klein Ottersleben und Benneckenbeck zusammen. Durch die langsame Umwandlung von einem landwirtschaftlich geprägten Dorf zu einer Arbeiterwohngemeinde für die Stadt Magdeburg änderte sich das Siedlungsbild erheblich, Hofanlagen wurden mehr und mehr durch Einfamilienhäuser ersetzt.

Die Entwicklungsgeschichte Otterslebens lässt sich in der heutigen Baustruktur nachvollziehen. In den dörflichen Kernen dominieren gewachsene Strukturen im Straßenbild, in den Grundstückszuschnitten und dem Erscheinungsbild zahlreicher Gebäude, die in diesem Bereich nur ein- bis zweigeschossig ausgeführt sind. Die typischen ehemaligen Hofanlagen befinden sich oft in einem schlechten Zustand bzw. werden nur noch zu Wohnzwecken genutzt. Im Ortsbild vorherrschend sind heute die bis zu dreigeschossigen städtischen Wohnhäuser, die eher uneinheitlich und nach anderen Gestaltungskriterien als die dörfliche Bebauung errichtet wurden. Sie stammen größtenteils aus der Zeit der Industrialisierung und der Gründerzeit und weisen die typische historisierende Fassadengestaltung dieser Epoche auf. Aus der Zeit vor dem Dreißigjährigen Krieg sind bis auf die Kirchen und den Wohnturm in Benneckenbeck keine Gebäude erhalten, da die Orte fast restlos zerstört wurden.

Obwohl Ottersleben im Generalsiedlungsplan von B. Taut Anfang der 20er Jahre keine Rolle spielte, führte doch der Siedlungsdruck der Stadt Magdeburg zur Entstehung neuer Siedlungen mit Doppelhäusern auf großen Gartengrundstücken in den Bereichen südlich der Graubestraße, östlich der Osterweddingener Straße

sowie zwischen Richard-Dembny-Straße und dem Stadtweg in Benneckenbeck. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde 1952 das bis dahin größte Dorf der DDR nach Magdeburg eingemeindet. Die Bautätigkeit beschränkte sich im wesentlichen auf wenige Einfamilienhäuser am Rande der Ortslage (im Süden an der Stemmener, der Camersdorfer und der Egelner Straße, im Westen an der Hängelsbreite). Auch die Umstellung der Landwirtschaft nach dem Zweiten Weltkrieg von den kleinteilig differenzierten Hofanlagen zur Großflächenbewirtschaftung und zur Massentierhaltung mit ihren großtechnischen Produktionsgebäuden führte insbesondere im Bereich südlich der Königstraße entlang der Halberstädter Chaussee zu einer wesentlichen Veränderung des Ortsbildes.

Lemsdorf

Erste Erwähnung findet Lemsdorf als *Litemannesdorp* in einer Schenkungsurkunde Otto I. an das Moritzkloster. Da das Dorf abseits der wichtigen alten Verkehrswege lag, entwickelte es sich nur sehr langsam. Nach der völligen Zerstörung im Dreißigjährigen Krieg erholte sich Lemsdorf nur schwer, so dass es selbst am Ende des 19. Jahrhunderts mit seiner industriellen Entwicklung nur 668 Einwohner hatte. 1890 wurde die Verbindungsstraße zwischen Sudenburg und Groß Ottersleben fertiggestellt. Hatte der alte Königsweg vorher wenigstens noch in Sichtweite gelegen, war Lemsdorf jetzt gänzlich von den wichtigen Verkehrslinien abgehängt. Da Magdeburg wegen seines einschneidenden Festungsgürtels keinen zusätzlichen Wohnraum zur Verfügung stellen konnte, kamen die umliegenden Orte in den Sog der Siedlungsentwicklung. So auch Lemsdorf, das 1910, als es eingemeindet wurde, dann immerhin 3277 Einwohner hatte.

Die recht unterschiedliche Bebauung Lemsdorf ist von kleinstädtischer Natur. Einen dörflichen Charakter besitzt der Ort nur noch teilweise in der Harzburger Straße, der ehemaligen alten Gasse. Hier steht auch die neoromanische Kirche von 1890, die anstelle der alten baufälligen Kirche aus dem 14. Jahrhundert errichtet wurde.

Nach der Eingemeindung zu Magdeburg wurden an der Hauptstraße und im nördlichen Bereich des Dorfes dreigeschossige Wohnhäuser mit Flachdach für Industriearbeiter gebaut. Besser zum dörflichen Siedlungscharakter passen die in den 30er Jahren entstandenen Häuser an der Blankenburger und Treseburger Straße nordwestlich des alten Dorfes. In den 70er Jahren kam die aus vier nord-südlich verlaufenden parallelen Straßenzügen bestehende Eigenheimsiedlung zwischen Wendefurter Weg und Treseburger Straße hinzu.



St. Sebastian-Kirche Lemsdorf

Der ursprünglich dörfliche Charakter von Lemsdorf wurde durch die Entstehung von mehrgeschossigen Wohnhäusern oder kleineren Gewerbeeinheiten städtisch überformt und ist nur noch im Bereich um die Sebastianskirche sowie am Straßenverlauf und dessen Zuschnitt zu erkennen.

Westerhüsen

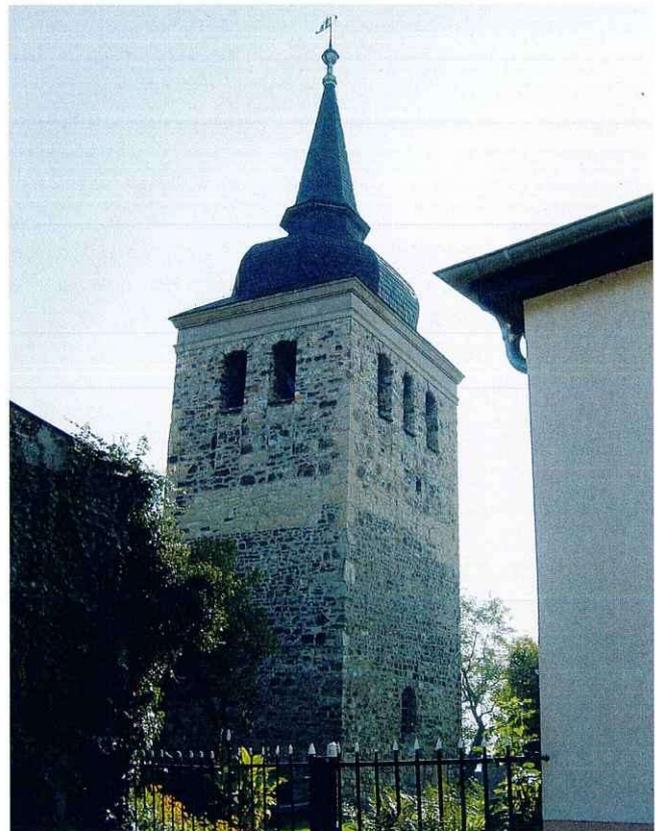
Westerhüsen als südlichster Ort des Siedlungsbandes am Westufer der Elbe war wie auch die Bereiche von Salbke und Fermersleben schon in der Jungsteinzeit besiedelt. Bereits im 9. Jahrhundert wird Westerhüsen in den Corveyer Traditionen erwähnt, 937 in einer Schenkungsurkunde Otto I. an den Stift Quedlinburg als *Westerhuse*. Nachdem das Dorf später an das Domkapitel gekommen war, spielte es bei der Belagerung Magdeburgs im Dreißigjährigen Krieg 1631 eine Rolle, weil der spätere Eroberer Magdeburgs, General Tilly, dort sein Hauptquartier aufschlug. In der darauffolgenden brandenburgischen Zeit war Westerhüsen der Domvogtei abgabepflichtig, die Bevölkerung lebte neben Ackerbau und Viehwirtschaft auch von der Elbschiffahrt. Seit dem Mittelalter existierte eine Fährverbindung zum Ostufer der Elbe.

Einschneidende Veränderungen ergaben sich für den

Ort durch die infolge der Industrialisierung 1838 errichtete Zuckerfabrik, die die erste im Magdeburger Raum war. Auf ihrem Standort wurde 1886 von den beiden Unternehmern Fahlberg und List die erste Saccharinfabrik der Welt gegründet, in der neben Saccharin später auch Pharmazeutika und ab 1927 Superphosphat hergestellt wurden. Neben der großflächigen Anlage von Industriebauten kam es durch die Industrialisierung zu einer sprunghaften Ausdehnung der Wohnhausbebauung, vor allem zwischen der Hauptstraße und der Bahnlinie. Der Schwerpunkt des Ortes verlagerte sich so mehr und mehr von der Kirche an die Hauptstraße nach Magdeburg bzw. Schönebeck. Unter Beibehaltung der Grundstücksstruktur wurden am Ende des 19. Jahrhunderts die historischen Bauernhäuser allmählich durch 2- und 3-stöckige Wohnhäuser ersetzt. 1910 erfolgte mit 4601 Einwohnern die Eingemeindung nach Magdeburg.

In den 20er und 30er Jahren wurde auch der Südrand Magdeburgs in die Planungen des Stadterweiterungsamtes einbezogen. Im Sinne der Schaffung von neuem sozialverträglichen Wohnraum wurde das Siedlungsgebiet Magdeburg-Südost nordwestlich des Ortsrandes von Westerhüsen geplant. Hier wurden zwischen 1923 und 1928 von den Wohnungsbau-genossenschaften zahlreiche Projekte mit zwei- und

St. Stephanus Westerhüsen





Westerhüsen: Hofanlage Kieler Straße

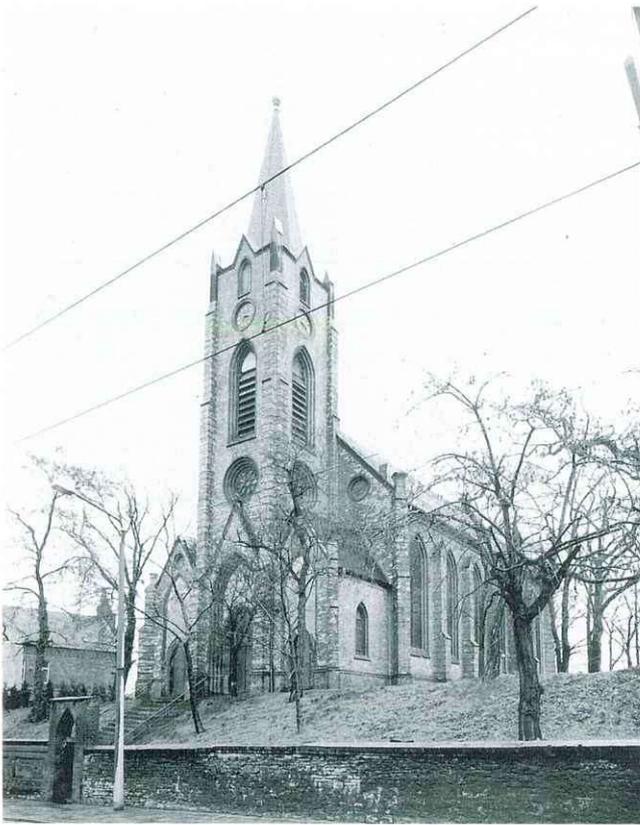
dreigeschossigen Wohnungsbauten und Einfamilienhäusern verwirklicht. Der alte Ortskern behielt sein dörfliches bis kleinstädtisches Gepräge, obwohl im Zuge der Gründung einer LPG 1953 und dem damit verbundenen nachfolgenden Bau eines Wirtschaftskomplexes am Westrand des Ortes die alten Bauernhöfe ihre Bedeutung verloren und umgenutzt wurden.

Salbke

Die Geschichte Salbkes gleicht der von Westerhüsen. Auch Salbke wird erstmals im 9. Jahrhundert in den Corveyer Traditionen als *Saltbeke* erwähnt, 937 wird von Otto I. ein Neuntel des Lehnsertrages von *Salbetse* dem Stift Quedlinburg zugesprochen. Anfang des 11. Jahrhunderts wurden 10 Hufen in Salbke und die Kreuzhorst zwischen der neuen und der alten Elbe dem Liebfrauenkloster in Magdeburg übertragen, das seinen Besitz im Dorf in der nachfolgenden Zeit erweiterte und im 12. Jahrhundert an der Sülze eine Mühle anlegen ließ. Die Elbe mit der Schifffahrt und die

Kreuzhorst mit der Holzwirtschaft führten dazu, dass die Zahl der nichtbäuerlichen Bevölkerung ziemlich hoch lag. Dieser Umstand war einer der Gründe, dass Salbke zusammen mit Westerhüsen und Fernersleben 1840 zu den wohlhabendsten Gemeinden im Kreis Wanzleben gehörte.

Dörfliche Strukturen sind heute noch im Bereich der Repkowstraße, der alten Dorfstraße, zu erkennen. Hier gibt es noch einige große Höfe mit Backsteingebäuden und Rundbogentoren, die allerdings größtenteils nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden. 1866 wurde anstelle der alten romanischen Kirche aus dem 11. Jahrhundert die St. Gertraud-Kirche im neogotischen Stil erbaut. Die Hauptstraße Alt Salbke ist ähnlich der Hauptstraße Westerhüsen überwiegend durch zwei- bis dreigeschossige großstädtische Mietshäuser geprägt, während in dem alten Dorfkern um die Repkowstraße die alten ein- bis zweigeschossigen Wohnhäuser verbreitet sind. Insgesamt weist Salbke einen kleinstädtischen Charakter auf. Hauptarbeitgeber waren zu DDR-Zeiten das Reichsbahnausbesserungswerk nördlich der Sülze und das



St. Gertraud-Kirche Salbke

St. Johann Baptist Salbke



benachbarte Karl-Liebknecht-Werk SKL (Schwermaschinenbau Karl Liebknecht).

Westlich der Bahnanlagen befinden sich die um 1912 angelegten Werksiedlungen Lüttgen-Salbke und Wolfsfelde.

Fermersleben

Fermersleben schließt sich südöstlich an Buckau an und gehört wie auch Westerhüsen zu einer Siedlungsreihe auf der wartheeiszeitlichen Urstromterrasse. Zum ersten Mal schriftlich erwähnt ist es in einer Schenkungsurkunde aus dem Jahr 937 („Fridumaresleba“). Das Dorf, das im Mittelalter nur aus einer Gasse nördlich der Kirche bestand, lag zu dieser Zeit vermutlich direkt an der Elbe, denn das Kloster Berge erhielt 1105 eine Fähre bei Fermersleben. Die weitere Entwicklung des Dorfes vollzog sich entlang der Straße nach Calbe/Leipzig, wobei der Ort nur sehr langsam wuchs. So gab es um 1560 20, 1683 25 Haushalte, um 1800 wurden 269 Einwohner gezählt. Der landwirtschaftliche Charakter des Ortes, der seit dem 16. Jahrhundert der Möllenvogtei unterstand, blieb noch bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts erhalten. So gab es um 1900 als Gewerbebetriebe nur eine Mühle und eine Ziegelei. Mit der zunehmenden Industrialisierung Buckaus und dem Eisenbahnbau verstärkte sich der Zuzug von Arbeiterfamilien. Nach 1900 dehnte sich die Industrie auch nach Fermersleben aus. Es folgte städtische Bebauung im alten Ortsbereich wie auch die Entstehung der Siedlung Hopfengarten. 1910 erfolgte die Eingemeindung nach Magdeburg.

Bedeutendster Industriebetrieb direkt am Westrand Fermerslebens, jedoch auf Salbker Flur, war die Erweiterung der Maschinenfabrik von R. Wolf aus dem Jahre 1905, die spätere Schwermaschinenbau Karl Liebknecht (SKL).

Durch die weiträumigen Industrieanlagen und die städtische Wohnbebauung ist der dörfliche Charakter von Fermersleben weitgehend verschwunden. Nur noch wenige bäuerliche Gehöfte treten im Siedlungsbild in Erscheinung. Aus der Zeit vor der Industrialisierung sind nur noch einige Toranlagen und ein kunstgeschichtlich wertvoller Wohnturm erhalten. Eine Besonderheit ist die einzige Fachwerkkirche Magdeburgs, von deren Vorgängerbau (wahrscheinlich eine der üblichen Wehrkirchen, gebaut zwischen 1380 und 1390) noch der Westturm mit seinen gotisch geformten Schallöffnungen und seinem Zeltdach erhalten geblieben ist. Nach den Zerstörungen des Dreißigjährigen Krieges wurde die Kirche 1657 wieder aufgebaut und 1716 nochmals erneuert.



Martin-Gallus-Kirche Farmersleben

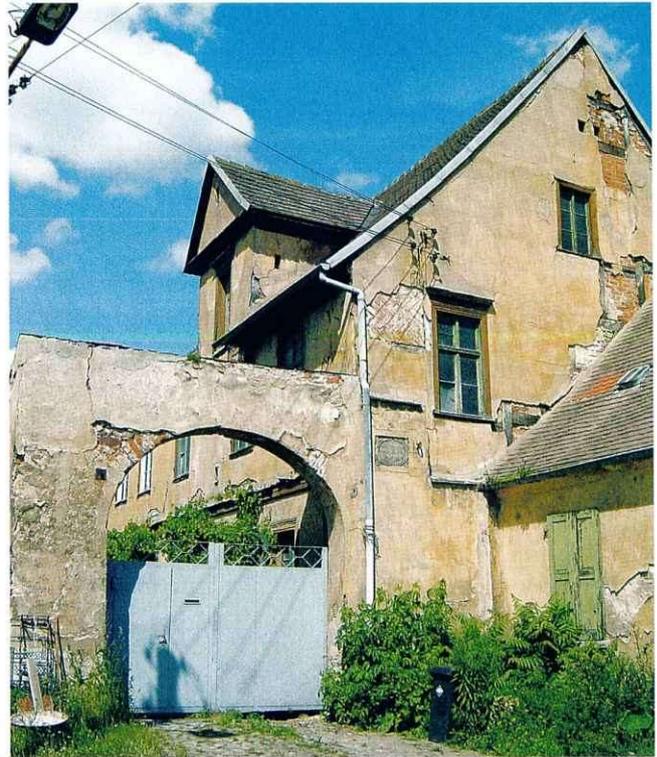
Das Ortsbild wird charakterisiert durch die verschiedenen ortsbildgestaltenden Epochen. Um die Fachwerk-kirche herum gruppieren sich Restanlagen der bäuerlichen Höfe mit alten korbbogenförmigen Toranlagen. An der Straße Alt Farmersleben Richtung Norden waren in offener Bebauung ein- und zweigeschossige bürgerliche Einfamilienwohnhäuser in beinahe villenmäßigem Stil erbaut worden. Der Bereich Reichwein-, Rousseau- und Herbarthstraße ist charakterisiert durch seit ca. 1875 errichtete zweigeschossige ländliche Häuser als Mietshäuser in Reihenbauweise. Südlich des alten Dorfkernes befinden sich im Bereich Adolf-, Mariannen-, Sophien- und Randauer-Straße um 1900 gebaute viergeschossige Mietshäuser im Stil des Historismus mit ebenso hohen Seiten- und z. T. auch Hinterhäusern mit kleinen Hofflächen. Der nördlichste Teil Farmerslebens an der Grenze zu Buckau, die Siedlung Farmersleben, besteht aus Mietshäusern, die nach der Jahrhundertwende gebaut wurden. Der Bereich zwischen der Straße Alt Farmersleben und der

Faberstraße wurde zwischen 1902 und 1905 mit dreigeschossigen Mietshäusern bebaut und bildet den ältesten Teil der Siedlung Farmersleben. Der nördlichste Teil der Siedlung zwischen der Straße Am Fort und der Zinkestraße besteht aus dreigeschossigen Mietshäusern, die nach dem Generalsiedlungsplan von Bruno Taut von den Wohnungsbaugenossenschaften im Stil des Neuen Bauens in ganz Magerburg errichtet wurden. Auch der südwestliche Teil der Siedlung besteht z. T. aus Häusern in diesem Stil, die zwischen 1934 und 1938 gebaut wurden. Allerdings mussten dort in der Bauausführung Abstriche gemacht werden, da einerseits nach der Weltwirtschaftskrise ein Mangel an Baustoffen herrschte und andererseits die Verordnung über die Baugestaltung von 1936 eine ideologisch geprägte, bodenständige Baugestaltung forderte, die letztendlich eine Abkehr von der Idee und der Sprache des Neuen Bauens zur Folge hatte. Städtebaulich geprägt sind die zwischen den Weltkriegen entstandenen Siedlungsteile durch die drei-

geschossige Bebauung entlang der Wohnstraßen und durch die Anlage großer gemeinschaftlicher Innenhofbereiche.

Aus denkmalpflegerischer Sicht von besonderem Wert sind die Martin-Gallus-Kirche, die alten Hofanlagen in der Mansfelder Straße und die Wohnbebauung im Stil des „Neuen Bauens“ im Bereich Alt Fermersleben Ecke Felgeleber Straße.

Die Beschreibung von **Beyendorf/Sohlen** befindet sich aus redaktionellen Gründen auf Seite 221.



Fermersleben: Hofanlage Mansfelder Straße

Alt Fermersleben



5 Freiräume und Grünanlagen

Johannes Wöbse

Die Landeshauptstadt Magdeburg weist eine bemerkenswerte Erholungslandschaft auf. Zum einen liegt die Stadt direkt an der Elbe und ihren Auengebieten, zum anderen gibt es in der Stadt zahlreiche Grünanlagen, die auf eine lange Tradition der Landschafts- und Stadtgestaltung zurückblicken lassen.

Durch die Festungsgeschichte, die 1666 mit der Angliederung an Kurbrandenburg begann und erst 1912 endete, war Magdeburg jahrhundertlang durch den Festungsgürtel eingeschnürt. Daher war die Stadt auf Erholungsräume in der unmittelbaren Umgebung angewiesen. Erste Bemühungen und eine Vergrößerung des innerstädtischen Grüns erfolgten während der Amtszeit des Festungsgouverneurs Leopold von Anhalt-Dessau (1702-1747) durch die Anlegung der Fürstenwall-Promenade entlang der Elbe. 1764 wurde der Domplatz mit Bäumen bepflanzt. In der Stadt gab es zwar den einen oder anderen kleinen Garten an den Wohnhäusern, die Nutz- bzw. Obstgärten befanden sich jedoch vor den Toren der Stadt oder im Elbvorland. Zur Naherholung nutzten die Magdeburger die Bereiche vor den Festungsanlagen, die Nordspitze des Großen Werders, den Commandanten-Werder (heute Rotehorn-Park), das Herrenkruggelände und den Rothenseer Busch, der allerdings zwischen 1803 und 1805 größtenteils abgeholzt wurde. Der verbliebene Teil dieses Waldes wurde wie auch die öffentlichen Gärten vor dem Buckauer Tor und dem Ulrichstor und in der Sudenburg gegen Ende der französischen Herrschaft 1813/14 durch Kahlschlag zerstört.

Mit dem Amtsantritt des Oberbürgermeisters August Wilhelm Francke kam es ab 1817 zu einer rasanten Weiterentwicklung des Stadtgrüns. In dieser Zeit wurden die alten Anlagen des Herrenkruggparks ausgestaltet, der Volksgarten Kloster Berge, der Nordfriedhof, der Vogelgesang, der Westteil des Rotehorn-Parkes und die Glacis-Grünanlagen angelegt. Für die Anlegung des „ersten deutschen Volksgartens“ Kloster Berge gewann Francke den Königlich Preußischen Gartendirektor, Peter Joseph Lenné, der auch in den Folgejahren die Stadt im Sinne einer weitsichtigen Grünflächenplanung beriet. Die Vernetzungsgedanken Lennés konnten jedoch zum Teil nicht umgesetzt werden, weil der Bau der Eisenbahn ab 1839 (Magistratsstrecke durch den Klosterberggarten) und die ab 1870 erfolgte Stadterweiterung zu Lasten der Grünflächen ging.

Unter dem Gartendirektor Paul Niemeyer entstanden ab 1863 u. a. der weitläufige Wiesenpark im Herren-

krugpark, die Begrünung der durch die Stadterweiterung verschobenen Glacisanlagen und der südliche Teil des Rotehorn-Parkes. Nachfolger Gottlieb Schoch war ab 1890 verantwortlich für die Umwandlung des Nordfriedhofes in einen Park (Nordpark), die Entstehung des Königin-Luise-Gartens (heutiger Geschwister-Scholl-Park) unter Einbeziehung der alten Festungsanlagen und die Planung des östlichen Teils des Rotehorn-Parkes, die auch in seinem Sinne realisiert wurde.

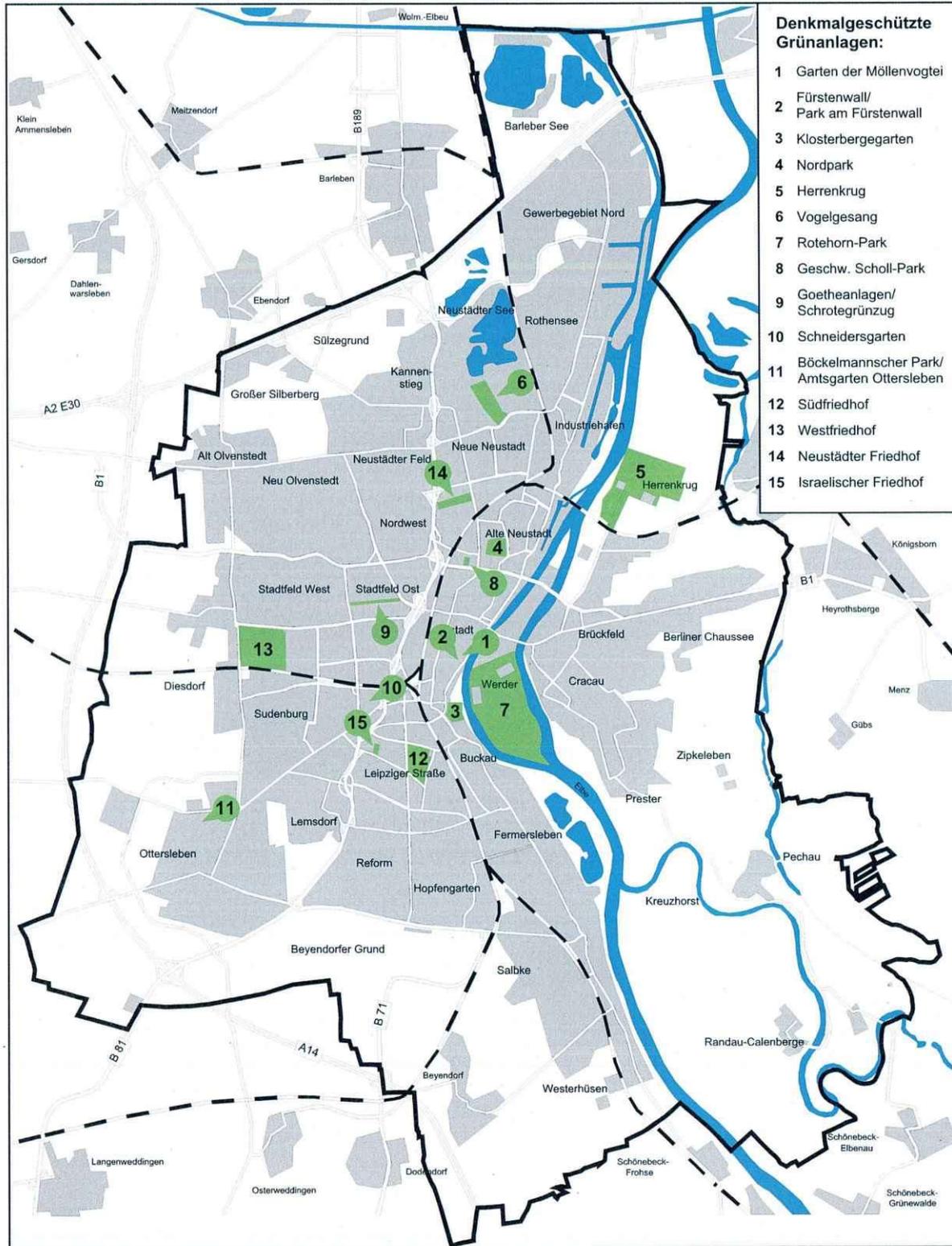
Nach der Entstehung der neuen Bauordnung 1875 entstanden innerhalb der Stadt die ersten Vorgärten. Mit dem Ausbau und der Einrichtung neuer Friedhöfe wurde das Grünsystem um einen stabilen Bestandteil erweitert. Nach dem Zweiten Weltkrieg dauerte es Jahre, die Zerstörungen in den Grünanlagen zu beheben. 1974 kam zu den vorhandenen Grünflächen noch die Elbuferpromenade auf dem ehemals für die Eisenbahn aufgeschütteten Elbufer hinzu. 1993 war der größte Teil des neuangelegten Bördegartens im Norden der Stadt zwischen Olvenstedt und dem Neustädter Feld bereits fertig, ab 1994 begannen die Bäumung und anschließende Gestaltung des Kleinen und Großen Cracauer Angers zur Vorbereitung der Bundesgartenschau, die 1999 eindrucksvoll die „grüne Geschichte“ des 20. Jahrhunderts in Magdeburg abschloss.

Von den zahlreichen vorhandenen Grünanlagen weisen mehrere Anlagen durch ihre Geschichte und ihre einmalige Ausprägung einen besonders hohen Wert für die Landeshauptstadt Magdeburg auf. Diese unter Denkmalschutz stehenden Parkanlagen und Friedhöfe werden im Folgenden kurz beschrieben.

5.1 Parkanlagen

Garten der Möllenvogtei

Der zwischen Dom und Fürstenwall etwas versteckt liegende Garten der Möllenvogtei, der aus dem erzbischöflichen Baumgarten hervorging und vermutlich immer nur gärtnerisch genutzt wurde, dürfte die älteste Freianlage der Stadt sein. An seiner Südwestseite befindet sich das letzte noch erhaltene Stadttor Magdeburgs von 1493, das bis ins 16. Jahrhundert einen wichtigen Stadtausgang Richtung Elbe darstellte. Der Garten weist mit seinem wertvollen Baumbestand eine unverwechselbare, in Magdeburg seltene Kleinteiligkeit auf. Dazu gehören auch die in die innere Zwingmauer eingelassenen Nischen, die zu den Resten der Gangolphikapelle emporsteigende steinerne Treppe sowie ein schlichter Brunnen.



Landeshauptstadt
MAGDEBURG



Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt



0 200 400 600 800 1000 2000

Denkmalpflegeplan der Landeshauptstadt Magdeburg

Denkmalgeschützte Grünanlagen



Möllenvogteigarten

Gotisches Stadttor



Fürstenwall/Park am Fürstenwall

Der Fürstenwall, der aus den Befestigungsanlagen hervorging, wurde während der Festungsgeschichte Magdeburgs zu einer der ersten Bürgerpromenaden Deutschlands.

Zum Schutz der Stadt ließ der Rat in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts freistehende Wehrtürme errichten („Kiek in de Köken“ von 1431). Die Zwischenräume wurden später erst mit Palisaden, dann mit einer festen Mauer geschlossen. Zur weiteren Verstärkung der Verteidigungsanlage wurde ca. 12 m westlich der Mauer eine zweite errichtet. Zwischen den beiden Mauern entstand ein Zwischenraum, der sogenannte Zwinger. Der Zwinger wurde später unter dem preußischen Gouverneur Fürst Leopold von Anhalt-Dessau verfüllt und zu einem Wall aufgeschüttet. Der Wall verlief entlang des heutigen Schleinufers vom Dom über die Fürstenwallbrücke am Gouvernementsberg bis zu dem Gebäude der Reichsbahndirektion, wo ein schräger, langgezogener Abgang den Abschluss bildete. Auf dem Wall befand sich vermutlich bereits im 18. Jahrhundert eine gleichmäßige doppelte Baumreihe. Im 19. Jahrhundert wurde der Fürstenwall zu einer Fußgängerpromenade, die unter der Magdeburger Bevölkerung auch wegen ihres Elfblickes außerordentlich beliebt war. Im Zweiten Weltkrieg wurde der nördliche Abschnitt des Fürstenwalls total zerstört, so dass heute nur noch der südliche Bereich bis zum Gouvernementsberg erhalten ist. In den letzten Jahren wurden umfangreiche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt, in deren Verlauf u. a. der Weg auf dem Wall und die Alleebäume vollständig erneuert wurden. Auf diese Weise läßt der Fürstenwall als frühes Zeugnis gartenkünstlerischen Engagements wieder in voller Pracht zum Flanieren ein.

Am südlichen Ende des Fürstenwalls befindet sich eine Parkanlage, die wie auch die Bürgerpromenade auf den ehemaligen Befestigungsgürtel zurückgeht. Aus dem Rondell „Gebhard“ von 1536 ging unter preußischer Regierung die Bastion „Cleve“ hervor, auf deren Areal im Zuge der Stadterweiterung eine Parkanlage angelegt wurde. An der höchsten Stelle der Anlage wurde 1877 in Zusammenhang mit dem Baubeginn des nach französischem Vorbild neuangelegten Prachtboulevards Augustastraße (heutige Hegelstraße) das Denkmal für die Gefallenen des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 eingeweiht.

Die nach den Plänen von Gartendirektor Johann Gottlieb Schoch entstandene Parkanlage, die den nördlichen Abschluss der Hegelstraße bildet, ist bis heute in wesentlichen Zügen unverändert geblieben.



Fürstenwall-Park

Durch ihren alten Baumbestand und ihre prädestinierte Lage zwischen Dom und Hegelstraße ist sie als Grünanlage im Zentrum Magdeburgs von hohem Stellenwert. Erwähnt werden muss in Zusammenhang mit dem Ensemble Dom, Denkmal und Park auch das in italienischem Stil gebaute Palais an der Hegelstraße, das im Auftrag der preußischen Regierung errichtet wurde und als Gästehaus für die Kaiserfamilie und als Sitz des Generalkommandanten der preußischen Truppen diente.

Klosterberggarten

Der Klosterberggarten wurde 1825 auf dem Gelände des von den Franzosen 1813 zerstörten Klosters Berge angelegt. Unter Federführung des Königlich Preußischen Gartenbaudirektors Peter Joseph Lenné wurde aus dem unebenen, durch Verteidigungszwecke zerfurchten Gelände ein Park mit geschwungenen Wiesenflächen und hainartigen Baumgruppen. Auf den von der Stadt angekauften Flächen von 30 ha Größe vor den südlichen Toren der Stadt wurden bis zum Frühjahr 1826 nach den Plänen Lennés Wege angelegt und 25.000 Stück Gehölze angepflanzt. Nach einem Besuch König Friedrich Wilhelm III. im Herbst 1825 wurde der erste Volksgarten Deutschlands ihm zu Ehren in Friedrich-Wilhelms-Garten umbenannt. Bis 1828 wurde auch das Gebiet der in Stadteigentum übergegangenen Bleckenburg zu Gartenanlagen umgestaltet. In diesem Jahr begann außerdem der Bau des Gesellschaftshauses mit seiner klassizistischen Fassade nach einem Entwurf von Bauconduc-teur Wolff, der sich an einen Entwurf von Schinkel anlehnte, dessen Planung allerdings aus Kostengründen von der Stadt abgelehnt worden war. 1829 war der Bau bereits fertig, 6 Jahr später war die Ausführung des Volksparks abgeschlossen.



Gruson-Gewächshäuser



Klosterberggarten Elbseite

Seine ursprüngliche Größe und Schönheit behielt der Park jedoch nur bis zum Bau der Eisenbahnstrecke Magdeburg-Schönebeck-Leipzig. Die Strecke wurde mitten durch den Park gelegt, auf der Fläche „Unterwelt“ wurde ein Bahnhof errichtet. Durch die

Baumaßnahmen verlor der Park eine seiner schönsten Baumpartien. 1896 wurden die Grusonschen Gewächshäuser fertiggestellt, der Park erhielt auf diese Weise einen neuen Anziehungspunkt. Einen neuen Einschnitt in den Park stellte der Bau der Südbrücke

Klosterberggarten: Blickachse zum Dom



(Sternbrücke) bis 1924 dar. In Zusammenhang mit der Brücke entstand die Treppenanlage auf der Südseite des Dammes, die sich genau in der Sichtachse Gesellschaftshaus-Inselteich-Dom befindet.

Die Schäden durch den Zweiten Weltkrieg hielten sich in Grenzen. Durch die gesellschaftliche Entwicklung der DDR kam es zu einer Änderung der Nutzung des Parks, er wurde zum Pionierpark umfunktioniert. In den 60er Jahren wurde der Inselteich nach Bewirtschaftungsschwierigkeiten zugeschüttet, in den 70er Jahren wurden mehrere Kleinsportfelder, ein Verkehrsgarten und ein Kinderspielplatz im Park angelegt, was allerdings den Wiesencharakter der Parkanlage zerstörte. 1978 wurde der in Pionierpark umbenannte Klosterberggarten unter Denkmalschutz gestellt, nach 1990 bekam er wieder seinen ursprünglichen Namen. Seit 1996 wird für den Park auf der Grundlage eines Parkpflegewerkes eine denkmalpflegerische Zielplanung erarbeitet, um den Park wieder langsam an seinen ursprünglichen Zustand heranzuführen. Mit der Rekonstruktion des Gesellschaftshauses, der Aufgabe der alten Eisenbahn-Magistratsstrecke und der Wiederanlegung der originalen Wegestruktur gewinnt der Klosterberggarten, wie es von Lenné geplant war, seine Rolle als populärer „Volksgarten“ wieder zurück.

Nordpark

Der Nordpark ging hervor aus dem ersten außerhalb der Festung gelegenen Begräbnisplatz, dem Nordfriedhof. Der Nordfriedhof entstand auf dem Gebiet der 1812 von den Truppen Napoleons zerstörten Neustadt (siehe Kap. 4.4). Die Stadt erwarb die Flächen 1824 vom Militär und bat Peter Joseph Lenné, zusätzlich zu dem gerade anlaufenden Vorhaben des Volksgartens Kloster Berge einen Entwurf für den städtischen Friedhof anzufertigen. Die Planungen Lennés wurden von Bauconducteur Wolf noch etwas abgeändert und zwischen 1825 und 1827 auf einer Fläche von ca. 10 ha umgesetzt. Bei der Ausführung und der Nutzung ab 1827 mussten allerdings die Rayonbestimmungen beachtet werden, die aufrechtstehende Grabdenkmäler, Grabhügel, Familiengewölbe oder sonstige Massivbauten nicht gestatteten. Grabsteine mussten flach auf dem Boden liegen.

Da die erwarteten Bevölkerungszuwächse durch die zunehmende Industrialisierung weit übertroffen wurden, war bereits gegen 1852 der Friedhof belegt, so dass eine Erweiterung nötig wurde. Mit dieser Erweiterung um 2,5 ha im Süden bis an das Festungsglacis heran, die von Lenné nicht vorgesehen war, entstand auch ein Friedhofs- und Leichenhaus. Zwischen 1858 und 1898 wurde auch dieser Bereich

belegt. Am südlichen Hauptwegekreuz wurde 1883/84 eine Grabkapelle errichtet. Nach der Entstehung von Süd- und Westfriedhof (1872 bzw. 1898) wurde der Nordfriedhof für Beerdigungen geschlossen, Ausnahmen gab es nur für schon vorher gekaufte Grabstätten. Durch die Wohnbebauung der Nordfront im Zuge der Stadterweiterung wurde die Umgebung des Nordfriedhofes völlig verändert. 1896 kam es zu einer Verkleinerung des Friedhofes, in deren Zuge auch die für Lenné wichtige und zweckmäßige Verbindung des Friedhofes zu den Grünanlagen des nördlichen Glacis unterbrochen wurde. Die bereits 1894 von Gartendirektor Schoch vorgelegten Planungen zur Umwandlung des Friedhofes in eine Parkanlage wurden ab der Jahrhundertwende in die Tat umgesetzt. Fast



Russische Gräber im Nordpark

alle Gräber wurden eingeebnet, die Grabkapelle und alle Nebenanlagen wurden abgerissen. Die bis 1931 folgenden weiteren Planungen wurden nicht verwirklicht, so dass die historische Struktur der Lennéschen Anlage weitestgehend erhalten blieb. Nach dem Zweiten Weltkrieg, in dessen Verlauf unter anderem fast der gesamte Bestand der alten Bäume zerstört wurde, entstand im nordöstlichen Teil ein Friedhof für gefallene sowjetische Soldaten und Bürger der sowjetischen Garnison in Magdeburg. Durch den Bau einer Schulanlage im nordwestlichen Bereich musste der Park einen weiteren schwerwiegenden Verlust originaler Substanz hinnehmen. Trotz dieses Verlustes stellt der Nordpark durch seinen größtenteils noch vorhandenen Lennéschen Zuschnitt und die noch vorhandenen historischen Grabstätten einen der bedeutendsten Parks der Landeshauptstadt Magdeburg dar.



Nordpark

Herrenkrug

Der Herrenkrug ist nach wie vor eines der beliebtesten Ausflugsziele der Magdeburger Bevölkerung. 1676 ließ der Rat der Stadt Magdeburg, dem das Wald- und Wiesengelände zwischen dem östlichen Ufer der Elbe und dem Biederitzer Forst gehörte, an der Landstraße nach Burg ein Wärrterhaus mit Stallgebäuden errichten, aus dem bald ein Wirtshaus entstand. Zwischen 1780 und 1799 wurden Alleen und ein „Akazienhain“ angelegt, in der folgenden Zeit unter französischer Herrschaft (1807-1814) verfiel das große Anwesen jedoch nach großflächigen Abholzungen zusehends. Oberbürgermeister Francke trug dem steigenden Bedarf an Naherholungsflächen Rechnung, indem er ab 1817 die kommunale Grünentwicklung einleitete. Der Herrenkrug wurde vermessen und ein Entwurf für eine Parkanlage erarbeitet. In den darauffolgenden Jahren entstand zunächst eine vorrangig landwirtschaftlich-gärtnerisch genutzte Anlage.

P. J. Lenné war neben seinen Planungen für den Klosterberggarten und den Nordfriedhof auch an der Entwicklung des Herrenkruges beteiligt. 1826 gab es Beratungen mit Lenné zum Herrenkrug, 1829 wurde er mit der Gesamtplanung beauftragt. Da Lenné jedoch anscheinend sehr stark an die bereits gegebene Situation wie alleearartige Pflanzungen und regelmäßige Partien gebunden war, konnten nur Teile seines Planes mit Neuanpflanzungen und geschaffenen Durchblicken im südwestlichen Teil des Parks realisiert werden. Zum Schutz vor den immer wieder auftretenden Hochwässern wurde die Anlage 1836/37 von Westen und Süden mit einem Damm umgeben.

1843/44 wurde auf dem Standort des 1810 abgebrochenen Wohnhauses, auf dem bis 1843 das in der Sudenburg abgetragene Schützenhaus der Pfälzer Kolonie gestanden hatte, ein neues Gesellschaftshaus nach den Plänen des Stadtbaumeisters F. W. Wolff errichtet. Zwischen 1863 und 1872 rekonstruierte und



Herrenkrug-Park



Herrenkrug-Park-Hotel

betreute der Garteninspektor Paul Niemeyer auf Empfehlung Lennés den Park. Während dieser Zeit gestaltete er den Nordteil des Parks nach eigenen Vorstellungen unter Verknüpfung des Parkgeländes mit den angrenzenden Wiesen, veränderte die Wegeführungen, lichtetete zu dichte Gehölzbestände und schuf Neuanpflanzungen. Mit immer weiter steigenden Besucherzahlen rentierte sich 1877 eine Pferdebahn, die 1886 durch eine Dampftrambahn zwischen der Friedrichstadt und dem Herrenkrug abgelöst wurde. Im Jahr 1900 wurde dann die spätere „Linie 6“ der Straßenbahn (Rathaus-Herrenkrug) eingerichtet.

Das Bild des Herrenkrug-Parks, wie wir es heute kennen, wurde maßgeblich von Niemeyers Nachfolger Gottlieb Schoch geprägt. Er erweiterte das Parkgelände im Süden bis zur Pumpstation und fertigte einen Entwurf für die Einbindung des Biederitzer Busches als Stadtwald an. Seine Ideen wurden nach seinem Tod von seinem Nachfolger Lincke aufgegrif-

fen und unter großem finanziellen Einsatz größtenteils verwirklicht. In Linckes Amtszeit (1903-1931) fallen auch die Gründung des „Magdeburger Rennvereins“ und die Inbetriebnahme der erweiterten Rennanlage. Während des Zweiten Weltkrieges kam es zu schweren Zerstörungen auf dem Parkgelände, die in jahrelanger Arbeit ab 1952 Stück für Stück wieder behoben wurden. Das beschädigte Gesellschaftshaus wurde allerdings nicht wieder repariert, sondern komplett abgetragen.

Vogelgesang

Die Entstehungsgeschichte des Vogelgesang-Parks reicht zurück bis in das 14. Jahrhundert. Ein Wächter, der den dem Kloster gehörenden Wald und die Wiesen zu beaufsichtigen hatte, legte aus eigenem Interesse einen größeren Garten mit Rasenbänken an. Das gefiel den Kloostervorstehern, die darauf hin die Anlage vergrößern und weiter verschönern ließen. Im Schmalkaldischen und im Dreißigjährigen Krieg und während der französischen Besatzungszeit kam es wiederholt zu schweren Zerstörungen nebst großflächigen Abholzungen im Vogelgesang. Ab 1722 war der Vogelgesang der Öffentlichkeit zugänglich und entwickelte sich zu einem beliebten Treffpunkt vor allem für die niederen Stände, während sich die höheren Stände den Herrenkrug als Ausflugsziel aussuchten. Im Laufe der Jahre entstanden in der waldartigen Anlage ein Blumen- und ein Irrgarten sowie ein Schneckenberg, von dem aus das Panorama der Stadt zu bewundern war.

1841/42 erwarb der Magdeburger Magistrat auf Wunsch der Bürgerschaft den Vogelgesang. Rudolph Schoch wurde mit der Neu- bzw. Ausgestaltung des Parks betraut, die in den folgenden Jahren ausgeführt wurde. Ab den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts

Vogelgesang





Vogelgesang

wurden, den Zeitvorstellungen entsprechend, einzelne Sondergärten wie der Rosen- und der Dahliengarten angelegt. Die 1841 abgetrennten Flächen im Nordteil (heutiges Zoogelände) wurden in eine Freizeitanlage mit Liegewiesen, einem Planschbecken und Sandflächen umgestaltet.

Im Zweiten Weltkrieg wurde auch der Vogelgesang schwer getroffen, u. a. wurden das Gesellschaftshaus und der Rosengarten zerstört. Bis 1951 war der Großteil der Aufbauarbeiten abgeschlossen, im Nordteil des Geländes wurde ein Heimattiergarten eingerichtet (ab 1959 Zoologischer Garten). Nach Aufnahme des Vogelgesanges in die Kreisdenkmalliste der DDR 1980 begann man in den folgenden Jahren, Teile des historischen Parks zu rekonstruieren (u. a. Rosengarten und Laubengang). 1993 gab die Stadt Magdeburg ein Parkpflegewerk für den Vogelgesang in Auftrag, um über ein gartendenkmalpflegerisches Pflege- und Entwicklungskonzept den historischen Strukturen wie auch den heutigen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden.

Rotehorn-Park

Bis ins 18. Jahrhundert floss die Mittel-Elbe, die damals den Hauptstrom bildete (heute Taube Elbe), im Stadtgebiet zwischen zwei Inseln hindurch. Die Wasserführung verlagerte sich jedoch mit der Zeit auf die Stromelbe und die Alte Elbe. Der östliche Elbarm, die Alte Elbe, versandete nach dem Bau des Cracauer Wehres 1819 langsam, den Wasserabfluss übernahm die Stromelbe. Die entstandene große Insel zwischen Alter Elbe und Stromelbe war durch die regelmäßigen Hochwasserüberschwemmungen nur von Wiesen, Weiden sowie Wasserlachen und nur in Teilbereichen von der typischen, fast waldartigen Elbauvegetation bedeckt. Nur die nordwestliche Ecke der Insel war mit der Zitadelle und dem Zollhafen bebaut.

Nach dem Ausbau verschiedener Naherholungsgebiete wie Vogelgesang, Klosterberggarten oder Nordfriedhof beschloss der Magistrat 1871 die Umsetzung des von Gartendirektor Paul Niemeyer entworfenen 25 ha großen Stadtparks. Bis 1874 wurden in dem Bereich

südlich der Sternbrücke und westlich des Heinrich-Heine-Weges Promenadenwege gebaut und Gehölze gepflanzt. Niemeyers Entwurf orientierte sich besonders an den Anlagen des Friedrich-Wilhelm-Gartens und des Herrenkruges. Niemeyers Nachfolger Schoch band bei der Weiterentwicklung des Parks im östlichen Bereich die natürlichen Oberflächenformen in seine deutlich weitläufigere Parkgestaltung ein und betonte so den Charakter einer Auenlandschaft.

Zwischen 1906 und 1908 entstand durch Aufweitung der Tauben Elbe der Adolf-Mittag-See, der nach dem Industriellen Adolf Mittag benannt wurde, welcher das Geld für dieses Projekt zur Verfügung gestellt hatte. Wenig später finanzierte er auch noch den Bau des Tempels der Marieninsel mit zwei malerischen Holzbrücken sowie der Bootsinsel. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges wurde der heutige Heinrich-Heine-Weg mit seiner vierreihigen Lindenbepflanzung angelegt, das Fort XII wurde als Naturtheater ausgebaut. 1924 wurde der Rotehorn-Park durch die Eröffnung der Sternbrücke und den Bau einer Straßenbahnwendeschleife direkt an die Innenstadt angeschlossen. Zwischen 1922 und 1927 entstand



Stadthalle

auf Höhe der Sternbrücke ein Ausstellungsgelände, dessen Krönung die Fertigstellung der nach den Plänen von Johannes Göderitz gebauten Stadthalle und des von Albinmüller entworfenen Aussichtsturmes 1927 anlässlich der Eröffnung der „Deutschen Theaterausstellung“ darstellte.

Rotehorn-Park auf dem Werder





Hypar-Schale



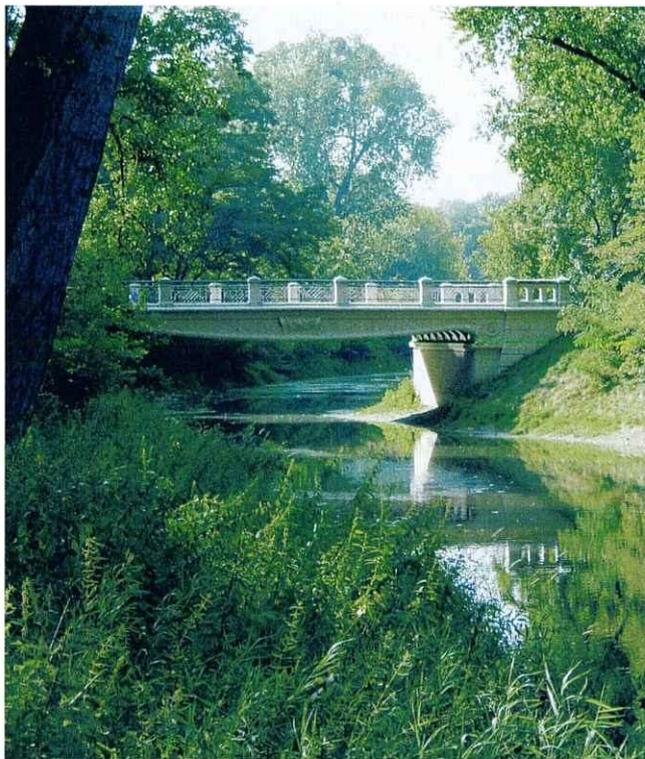
Rotehorn-Park: Adolf-Mittag-See

Am Ende des Zweiten Weltkrieges wurde das Ausstellungsgelände größtenteils zerstört, der Park war durch Bombentreffer zerpflegt, viele Gehölze zerstört, die Insel durch die Sprengung der Elbbrücken von der Stadt abgeschnitten. In mühevoller Arbeit

wurden die Parkanlagen wieder hergerichtet, eine Pioniereisenbahn und drei Freilichtbühnen entstanden. Auch die Stadthalle wurde wieder aufgebaut und konnte 1966 wieder genutzt werden. In den 70er Jahren entstand ein neues Ausstellungsgelände mit

Rotehorn-Park





Rotehorn-Park: Reyher-Brücke

der Hyparschale, 1999 wurde das neue MDR-Rundfunkhaus seiner Bestimmung übergeben.

Für den Rotehorn-Park wurde ein Pflege- und Entwicklungsplan erstellt, der vorsieht, dass sich die Rotehorninsel zu einem geschützten Landschaftsgebiet entwickelt. Neben Freizeit, Erholung und Kommerz soll der überwiegende Teil einem Schutz- und Ruhestatus unterliegen. Auf diese Weise soll der Rotehorn-Park ein Beispiel für den Einklang von Naturerlebnis, Gartendenkmalpflege und Freizeiterholung in unmittelbarer Innenstadtnähe sein.

Geschwister-Scholl-Park

Der im Bereich des Stadtzentrums liegende Geschwister-Scholl-Park bildet mit dem Nordpark, dem Hohepforte-Wall, der Elbuferpromenade, dem Klosterbergegarten und den Glacisanlagen einen „grünen Ring“, der die Innenstadt umschließt. Auf dem zu der Nordfront gehörenden Gelände der Festungsanlage „Bastion Braunschweig“ wurde 1895 anlässlich des 50. Jubiläums des Magdeburger Gartenbauvereins eine Gartenbauausstellung ausgerichtet. Dazu wurde die bestehende Anlage unter geschickter Ausnutzung des vorhandenen Bodenprofils der Befestigungsanlage landschaftsgärtnerisch umgestaltet. Nach Beendigung der sehr erfolgreichen Ausstellung sollte ein Teil des

Geländes als öffentliche Parkanlage belassen werden, der Rest sollte für eine den Park einrahmende Villenbebauung freigegeben werden. Der Entwurf des Gartenbaudirektors Schoch wurden bis 1897 umgesetzt, gleichzeitig wurde rund um den Park ein Kranz schöner Villen errichtet, deren Gärten mit ihren transparenten Abgrenzungen den Park optisch erweiterten. 1901 wurde im Park ein Denkmal der Königin Luise von



Geschwister-Scholl-Park

Preußen aufgestellt, der Park hieß fortan Königin-Luise-Garten oder volkstümlich Luisengarten. Die von Schoch entworfenen Gartenanlagen wurden in den folgenden Jahrzehnten nur wenig verändert. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Areal durch die Einbeziehung mehrerer Trümmergrundstücke erweitert.

1951 wurde die Anlage in Geschwister-Scholl-Park umbenannt, während der 60er Jahre wurde der Park „modernisiert“, indem die große Treppenanlage am Otto-Nuschke-Ring (heute Walter-Rathenau-Straße) abgebrochen, der Teich in der Senke auf eine Restfläche reduziert und die geschwungene Wegeführung in der oberen Parkebene begradigt wurde. Danach passierte lange Zeit nichts, bis von 1990 bis 1994 der Park durch das Grünflächenamt umfassend saniert wurde. Grundlage für diese Sanierung bildete das erstellte Parkpflegewerk, das die Wiederherstellung des originalen Zustandes von 1897 als Ziel hat. Im Zuge dieser Maßnahmen wurde der stark verwilderte Gehölzbestand ausgelichtet und durch Neuanpflanzungen aufgewertet, der Teich in der Senke und die Treppe am Kaiser-Otto-Ring wurden in ihrer originalen Form wiederhergestellt und die alte geschwungene Wegeführung in der oberen Parkebene rekonstruiert. Der unter Denkmalschutz stehende Geschwister-Scholl-Park ist die Parkanlage, die von allen Parkanlagen der Landeshauptstadt Magdeburg am wenigsten überformt wurde und ist daher von besonders hohem Wert.

Goetheanlagen/Schrotegrünzug

Der gesamte Verlauf der Schrote von Diesdorf bis zur Olvenstedter Straße in Stadtfeld ist als Grünanlage ausgebaut. Bereits seit dem 17. Jahrhundert gab es immer wieder Gartenanlagen entlang der Schrote, um 1900 wurden zahlreiche Schrebergärten angelegt. Mit der Bebauung des Stadtfeldes um die Jahrhundertwende erhielt die Schrote ihren heutigen Verlauf entlang der Goethestraße, während ihr Originalbett vorher im Bereich der Puschkinstraße gelegen hatte. 1906/07 wurden die Grünanlagen mit Sitz- und Spielbereichen und geschwungenen Wegen entlang der Schrote angelegt, die zusammen mit den reich verzierten Bürgerhäusern und ihren Vorgärten einen sehr schönen Anblick boten und auch heute noch als innerstädtischer Grünzug einen großen Reiz ausüben. Der Bereich der Goetheanlagen steht unter Denkmalschutz und soll mit der Zeit umfangreich rekonstruiert werden, besonders der leider nicht mehr vorhandene Reichtum an Blütenesseln soll wiederhergestellt werden.

Schneidersgarten

Schneidersgarten als nur 1,3 ha großer Park liegt im Magdeburger Stadtteil Sudenburg nördlich der Hal-

berstädter Straße. Er ist ein typisches Beispiel für eine private Gartenanlage, die unter bestimmten Umständen in städtisches Eigentum überging:

Um die Jahrhundertwende gehörte das Areal um den Schneidersgarten bis zur Sudenburger Wuhne dem Großgrundbesitzer Wilhelm Schneider, der sich hinter seiner Villa einen kleinen Park mit einem geschwungenen Wegesystem hatte anlegen lassen. Diese Anlage wurde aus Mangel an anderen Grünflächen im Innern der Vorstadt von vielen Sudenburger Bürgern genutzt, zumal gerade dort in den Sommermonaten durch die vielen Bäume ein sehr angenehmes kühles Klima herrschte. Es bestand daher ein großes öffentliches Interesse an der Erhaltung und Öffnung des Parks für die Allgemeinheit. Schneider verkaufte den Park zu einem relativ geringen Preis an den Magistrat und bekam im Gegenzug die Genehmigung zu einer Randbebauung. Durch den Bau einer Zeile von Mietshäusern in der Jordanstraße verlor der Park leider an Größe. Das Wegenetz wurde 1928 und 1958 überarbeitet, die Grabstätten der Familie Schneider in der Mitte des Parks blieben jedoch unangetastet. 1992 fand die letzte Parksanierung statt, 1993 wurde Schneidersgarten unter Denkmalschutz gestellt.

Schrote-Grünzug in der Goethestraße



Schneidersgarten





Amtsgarten Klein Ottersleben

Böckelmannscher Park, Amtsgarten Ottersleben

Der im Stadtteil Ottersleben liegende, 2,5 ha große Böckelmannsche Park wurde wie der Schneidersgarten in Sudenburg von einem Privatmann, dem Landwirt, Ritterguts- und Fabrikbesitzer Wilhelm August Böckelmann, im Jahre 1874 angelegt. Das dazugehörige Haus wurde erst 1893 nach Abriss des Vorgängerhauses im Zusammenhang mit einer Hoferweiterung gebaut. Die Parkanlage orientiert sich an den in Sachsen und im Anhaltinischen zu Ende des 18. bzw. zu Beginn des 19. Jahrhunderts entstandenen Landschaftsgärten nach englischem Vorbild. Wegeführung und Bepflanzung gewährten stets neue reizvolle Ausblicke und Eindrücke. Ein in dem Park vorhandener Quellgraben wurde geschickt in die Anlage integriert. Zu dem von einer Natursteinmauer umgebenen Park gehörten ein Nutz- und Gemüsegarten und ein Gartenhaus mit Spielplatz und Brunnenhaus. Zu DDR-Zeiten als Jugendherberge genutzt, befindet sich auf dem Gelände heute nach gründlicher Sanierung des Gutshauses ein Jugendbildungszentrum.

5.2 Friedhöfe

Südfriedhof

Mit der sprunghaften Entwicklung der Industrie, dem Bau der ersten Eisenbahnlinien und schließlich der Stadterweiterung wurde Magdeburg im 19. Jahrhundert immer mehr zu einer Großstadt. Der 1827 eröffnete, außerhalb der Stadt gelegene Nordfriedhof (heute Nordpark) kam bereits um 1850 an seine Kapazitätsgrenzen. So wurde bereits zu dieser Zeit über die Eröffnung einer weiteren Begräbnisstätte nachgedacht. Gartendirektor Niemeyer entwarf den Südfriedhof, der 1872 mit einer Größe von 14 ha im Süden zwei Kilometer außerhalb der Stadt geweiht und eröffnet wurde. Im Bereich des Haupteinganges an der Leipziger Straße wurde 1876 die imposante ockerfarbene Kapelle fertiggestellt. Wie auch auf dem Westfriedhof sind auf dem Gelände des Südfriedhofes zahlreiche bedeutende Persönlichkeiten der Magdeburger Geschichte bestattet, darunter z. B. Hermann Gruson, Constantin Fahlberg und Carl Friedrich Hasselbach.

Gartendirektor Niemeyer, der auch einen Großteil des Rotehorn-Parks entwarf, gestaltete den Südfriedhof in einem parkähnlichen Stil, der auch heute noch zum Verweilen und Spaziergehen einlädt.

Feierhalle des Südfriedhofes

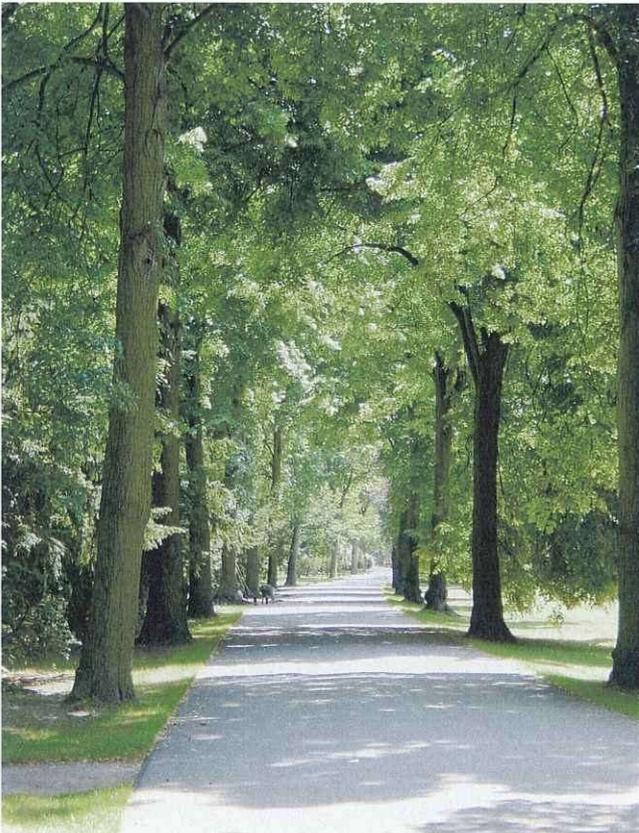


Der Südfriedhof selbst steht nicht unter Denkmalschutz, jedoch die Feierhalle, die 1874 als Begräbniskapelle erbaut wurde. Außen mit gelben Klinkern verkleidet, zeigt der Bau, über dessen Hauptraum sich eine achteckige Kuppel wölbt, Architekturformen und Ornamente der Antike. Die reiche ursprüngliche Ausstattung und Innengestaltung blieb bis heute nahezu unverändert erhalten.

Westfriedhof

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts zeichnete sich die Notwendigkeit ab, für die Stadt Magdeburg einen weiteren neuen großen Friedhof anzulegen. Durch den rasanten Bevölkerungsanstieg der letzten Jahrzehnte waren die vorhandenen Begräbnisstätten schnell ausgelastet. Auch die Erweiterungen des Nordfriedhofes und die Einrichtung des Südfriedhofes konnten den Bedarf der wachsenden Stadt nicht befriedigen. Daher beschloss die Stadtverordnetenversammlung 1893 die Anlage eines 28 ha großen Friedhofes außerhalb der Stadt zwischen dem Stadtfeld und Diesdorf. Der von Stadtbaurat Peters 1893 vorgelegte Entwurf für den künftigen Westfriedhof fand vor der Stadtverordnetenversammlung keine Akzeptanz und auch die von Gartendirektor Schoch vorgelegte Version, die

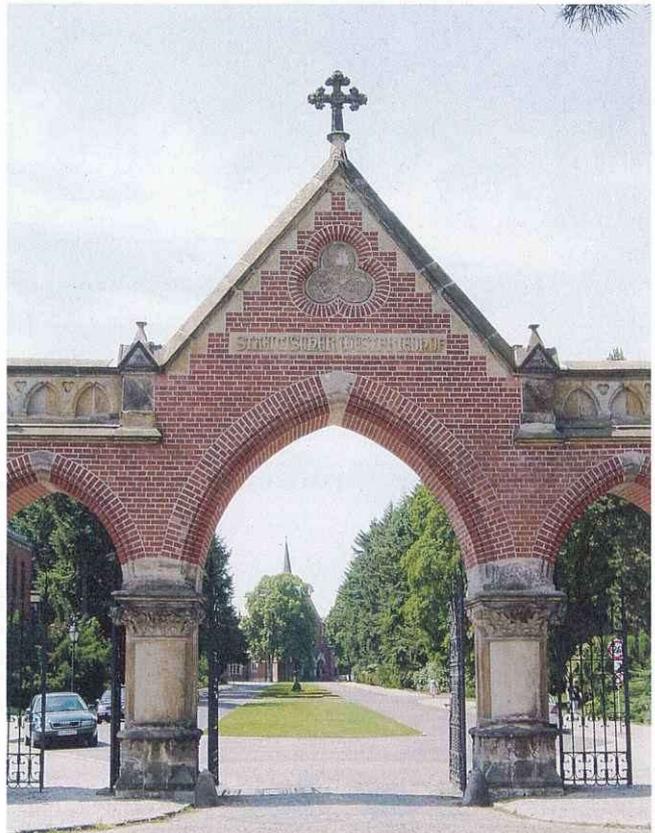
Westfriedhof



Westfriedhof: Kapelle

dem Friedhof den Charakter eines großen Gartens gibt, musste nochmals überarbeitet werden. Erst 1896 wird die kooperative Zusammenarbeit von Peters und Schoch von Erfolg gekrönt. Auch Schochs Nachfolger Linke führt die Arbeit seines Vorgängers ab 1903 in dessen Sinne weiter. Mit dem Friedhofsgelände wird 1898 auch die große Friedhofskapelle fertiggestellt, neben der 1923 noch ein Krematorium errichtet wird.

Westfriedhof: Einfahrt



Auf dem Westfriedhof sind neben großflächigen Begräbnis- und Gedenkstätten für die Soldaten des 1. Weltkrieges, die Opfer des Luftangriffs auf Magdeburg im Januar 1945 und die Opfer des Zugunglückes in Langenweddingen 1967 zahlreiche prominente Magdeburger beerdigt (z. B. Adolf Mittag, Gottlieb Schoch, Herrmann Beims, Bruno Beye und viele andere), die ganze Anlage zeichnet die Geschichte des 20. Jahrhunderts nach. Eingebettet sind diese Begräbnisstätten in eine weitläufige Garten- und Parklandschaft, die, seit den 30er Jahren von Bebauung umschlossen, ein wichtiges schützenswertes Biotop mit hohem mikroklimatischen Regenerationspotenzial im Stadtkörper darstellt.

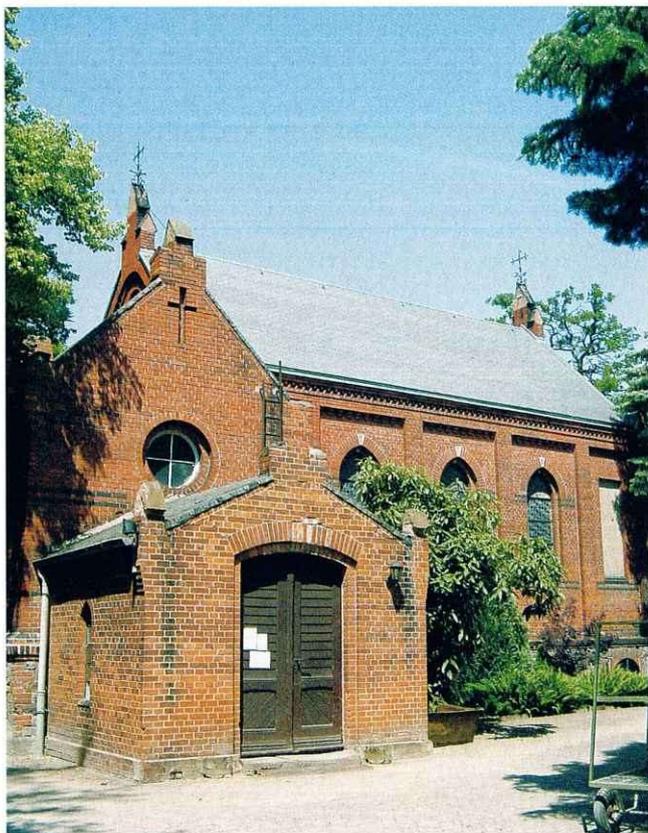
Neustädter Friedhof

Während der französischen Besatzung zwischen 1806 und 1814 wurden auf Befehl Napoleons zwei Drittel der Neustadt und die Sudenburg abgerissen. Davon waren auch bedeutende Klöster, Kirchen und Begräbnisstätten wie St. Nicolai, St. Peter und Paul sowie das 1230 gegründete Zisterzienserinnenkloster St. Agnes betroffen. Sudenburg und die Neustadt wurden außerhalb des Festungsringes neu aufgebaut. Am Breiten Weg (heute Lübecker Straße), der Hauptstraße



Neustädter Friedhof

Neustädter Friedhof: Kapelle

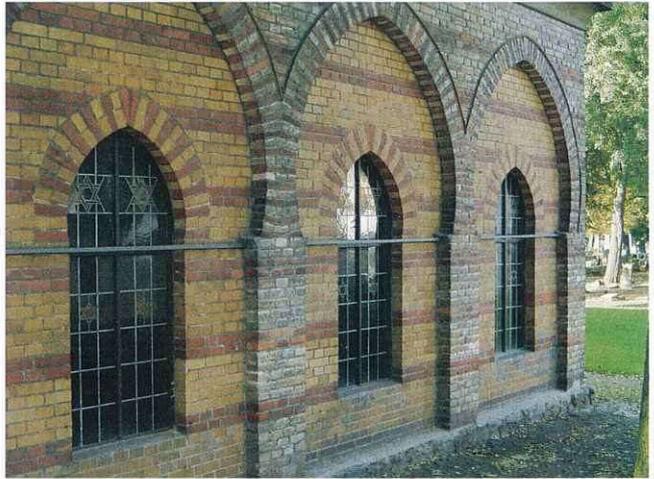


der Neuen Neustadt, wurde eine neue Nicolaikirche nach Entwürfen von Schinkel gebaut und 1824 geweiht. Zu ihrer Gemeinde gehört der Neustädter Friedhof, der 1812/13 angelegt und in den folgenden Jahrzehnten mehrfach erweitert wurde. Die 1896 errichtete Kapelle wurde im Zweiten Weltkrieg beschädigt, kurz nach Ende des Krieges jedoch wieder restauriert.

Dank seiner langen Geschichte und der Bewahrung zahlreicher historischer Grabstätten stellt der Neustädter Friedhof eine Art steinernes Geschichtsbuch der Stadt Magdeburg dar, welches es zu bewahren gilt.

Israelischer Friedhof

Am Ende des Jahres 1815 erwarb die jüdische Gemeinde der Stadt Magdeburg ein zwei Morgen großes Stück Ackerland im Sudenburger Feld, um dort einen Begräbnisplatz einzurichten. Magistrat und Polizeidirektion stimmten dem Vorhaben zu, so dass 1816 die Begründung des heutigen israelischen Friedhofes am Fermersleber Weg aktenkundig wurde. Nach 1860 kam es zu einer Erweiterung und einer Umfriedung des Friedhofgeländes mit einer Mauer. Außerdem folgte der Bau eines Leichenhauses und dreier Gewächshäuser. 1912 wurde der Friedhof nochmals erweitert. Während der Friedhof den Nationalsozialismus unbeschadet überstand, wurden bei der Bombardierung Magdeburgs Teile der Friedhofsmauer, Gebäude und Gräber zerstört. ●



Israelischer Friedhof: Kapelle

Heute ist der israelische Friedhof, auf dem ca. 3.000 Tote beerdigt wurden, ein besonderer Ort der Stille. Grabsteine mit Inschriften in hebräischer und deutscher Sprache geben Zeugnis von jüdischer Vergangenheit und Gegenwart in Magdeburg.

Israelischer Friedhof



6 Festungsanlagen

Johannes Wöbse

Die städtebauliche Entwicklung Magdeburgs wurde bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts, also über 1100 Jahre, durch die Stadtbefestigungen geprägt.

Mit der Entstehung des Grenzhandelsplatzes und der Errichtung eines karolingischen Kastells zu Beginn des 9. Jahrhunderts begann die Befestigungsgeschichte Magdeburgs. Im 10. Jahrhundert kam es zu ersten Befestigungen der Siedlungskerne im heutigen Altstadtbereich. Im 12./13. Jahrhundert wurde die Stadt einheitlich mit einer Mauer umgeben. Aus dieser Zeit stammen wohl auch die ältesten heute noch vorhandenen Stadtmauerreste, z. B. unmittelbar östlich des Domes. Um 1500 wurden die Befestigungen mit dem Aufkommen der Feuerwaffen weiter verstärkt, es wurden Wälle und Gräben mit Bastionen, großen halbrunden Türmen mit einem Durchmesser von 20 m, im Vorfeld der alten Stadtmauer angelegt. Mit diesen Befestigungen trotzte die Stadt Magdeburg im Schmalkaldischen Krieg 1550/51 der Belagerung durch den Kurfürsten Moritz von Sachsen, die weniger stark befestigten Vorstädte Neustadt und die Sudenburg wurden jedoch weitgehend zerstört.

1631 gelang es den kaiserlichen Truppen unter Tilly, die Befestigungsanlagen im Norden der Stadt zu durchbrechen, Magdeburg wurde bis auf einen kleinen Bereich um den Dom herum völlig zerstört. Nachdem die Stadt bereits seit 1666 unter Besatzung Brandenburgs stand, fiel sie 1680 endgültig an Brandenburg und wurde dank ihrer strategisch günstigen Lage in den folgenden Jahren zu der stärksten brandenburgisch-preußischen Festung ausgebaut, was besonders durch den preußischen Gouverneur Fürst Leopold von Anhalt-Dessau (Amtszeit 1702-1747) forciert wurde. In der ersten Etappe des Festungsbaus wurden auf dem Werder die Zitadelle (1706 fertiggestellt) und die erste Festungsanlage der Westfront errichtet und alle Um- und Neubauten der dazugehörigen Festungswerke an Nord- und Südfront fertiggestellt. In der zweiten Etappe wurden unter dem Festungsbauingenieur Walrave Nord-, Süd- und Westfront erheblich verstärkt, u. a. wurden 12 Bastionen neu errichtet. Besonders in der Neustadt mussten für die Erweiterungen der Festungsanlagen zahlreiche Gebäude abgerissen werden, ohne dass dadurch ein schussfreies Vorgelände entstand. 1718-1721 wurde auf dem Ostufer der Elbe die Turmschanze mit fünf Rondells und einem Wassergraben weiter ausgebaut. Das Innere der Turmschanze wurde 1732 zur Bebauung freigegeben, die Friedrichstadt entstand. 1723 wurde das Fort Berge, wegen seiner sternförmigen Form auch Fort Stern genannt, außerhalb der Wall-

anlagen im Süden errichtet. Bereits 1740 hatten die Festungsanlagen eine Ausdehnung von 200 ha, und das bei einer Stadtfläche von nur 120 ha. Möglich wurde die massive Verstärkung und Ausdehnung durch Teilabriss der Neustadt und der Sudenburg.

In den darauffolgenden Jahren wurden bis 1756 die großen Türme der Stadttore aus dem Mittelalter bis auf das Niveau der Wälle abgetragen, überwölbt und mit Erde abgedeckt. Auf diese Weise erschien die Stadt mit ihren leicht ansteigenden Glacisflächen auf den ersten Blick nahezu unbefestigt, erst beim Erreichen der Festungsanlagen zeigten sich Tiefe und Stärke der Befestigungen. Trotz der gewaltigen Verteidigungsanlagen und der dreifachen personellen Überlegenheit kapitulierte die Festung Magdeburg 1806 kampflos vor den heranrückenden Franzosen. Unter Napoleon wurden die Rayonbestimmungen, die bereits seit 1794 existierten, auch in der Praxis umgesetzt. Die Glacisflächen wurden geräumt und einzelne Gebäude abgebrochen. 1812/13 wurden auf ein Dekret Napoleons zur Schaffung eines freien Schussfeldes die Sudenburg und ein Großteil der Neustadt abgerissen. Den Bürgern der beiden Vorstädte, die auf diese Weise ihre Grundstücke verloren, wurde zum Ausgleich Land an der Barleber bzw. der Halberstädter Chaussee gegeben (siehe auch Kap. 4.4). Nach dem Abzug der Franzosen übernahm Preußen die vergrößerte Festung und stellte die unter napoleonischer Herrschaft begonnenen Werke fertig.

In den folgenden Jahren erhöhte sich der Siedlungsdruck durch die zunehmende Industrialisierung erheblich, die Stadt konnte sich jedoch durch die Festungsanlagen nicht weiter ausbreiten. Auch der Eisenbahnbau ab 1838 brauchte dringend Raum in der Stadt (siehe Kap. 8.2). Daher gab es ab 1842 Bestrebungen, die Stadtfläche deutlich zu erweitern. Nach zähen Verhandlungen stimmte das Militär 1871 aus militärstrategischen Gründen der Stadterweiterung zu. Mit der Erweiterung der Stadtfläche im Westen und Süden wurden zwischen 1869 und 1874 die Befestigungsanlagen weiter nach außen verlegt. Innerhalb des polygonalen Frontverlaufes mit dem vorgelagerten Glacis befanden sich an der Westfront ca. alle 450 m „Kavaliere“ mit unterirdischen Kasematten als zentrale Verteidigungspunkte. Der Grabenbereich mit seiner stadteinwärts hohen Mauer konnte über die Schießscharten, von den in den Grabenbereich hineinragenden Kaponnieren und den Ravelins, kleinen vorgeschobenen Festungswerken, unter Beschuss genommen werden. Die Ravelins waren von der Stadtseite her durch unterirdische Gänge (Poternen) durch den Hauptwall zu erreichen.

Da sich die Militärtechnik besonders in Hinsicht auf die vergrößerte Reichweite der Artillerie stetig weiter-

Landeshauptstadt MAGDEBURG



Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt

Zeichenerklärung

- Flächen ehemaliger Befestigungs- und Militäranlagen
- Denkmalgeschützte Objekte
- Objekte ohne Denkmalschutz

Objektliste

- 1 Eisenbahntor
- 2 Zwischenwerk Ia
- 3 Zwischenwerk Ib
- 4 Zwischenwerk IIIa
- 5 Zwischenwerk IVa
- 6 Zwischenwerk Via
- 7 Zwischenwerk Villa
- 8 Zwischenwerk VIII alt
- 9 Fort I
- 10 Fort II
- 11 Fort IIIa
- 12 Fort III
- 13 Fort IV/Kaserne
- 14 Fort V
- 15 Fort VI
- 16 Fort VII
- 17 Fort VIII neu
- 18 Fort IX
- 19 Fort X
- 20 Fort XI
- 21 Fort XII
- 22 Brückenbefestigung
- 23 Bastion Preußen/Eisenbahntor
- 24 Kasernen Mark / Stadtmauer - Tränkeberg
- 25 Reste Bastion Hessen Detaschiert (unterird.)
- 26 Bastion Braunschweig
- 27 Bastion Halberstadt
- 28 Stadtmauer
- 29 ehemaliges Proviantamt
- 30 Kavaliere 5, 6, u. 7 / Ravelin 2 u. 3 Eskappe und Künette
- 31 Rest Sudenburger Tor
- 32 Trainskaserne
- 33 Kavaliere 1
- 34 Fürstenwall-Stadtmauer/Gewölbe
- 35 Batterie Cleve
- 36 Reste Munitionsdepot
- 37 Zitadelle-Reste
- 38 Stadtmauer
- 39 Tassenov-Kaserne
- 40 Kasernen der 30er Jahre (20. Jh.) / Schießplatz
- 41 ehemalige Pionierkaserne
- 42 ehemalige Artilleriedepot-Trainskaserne
- 43 Reste Uferbefestigung
- 44 Kasematte-Brückfeld
- 45 Kasernen 30er Jahre (20. Jahrhundert)
- 46 Kasernen 30er Jahre (20. Jahrhundert)

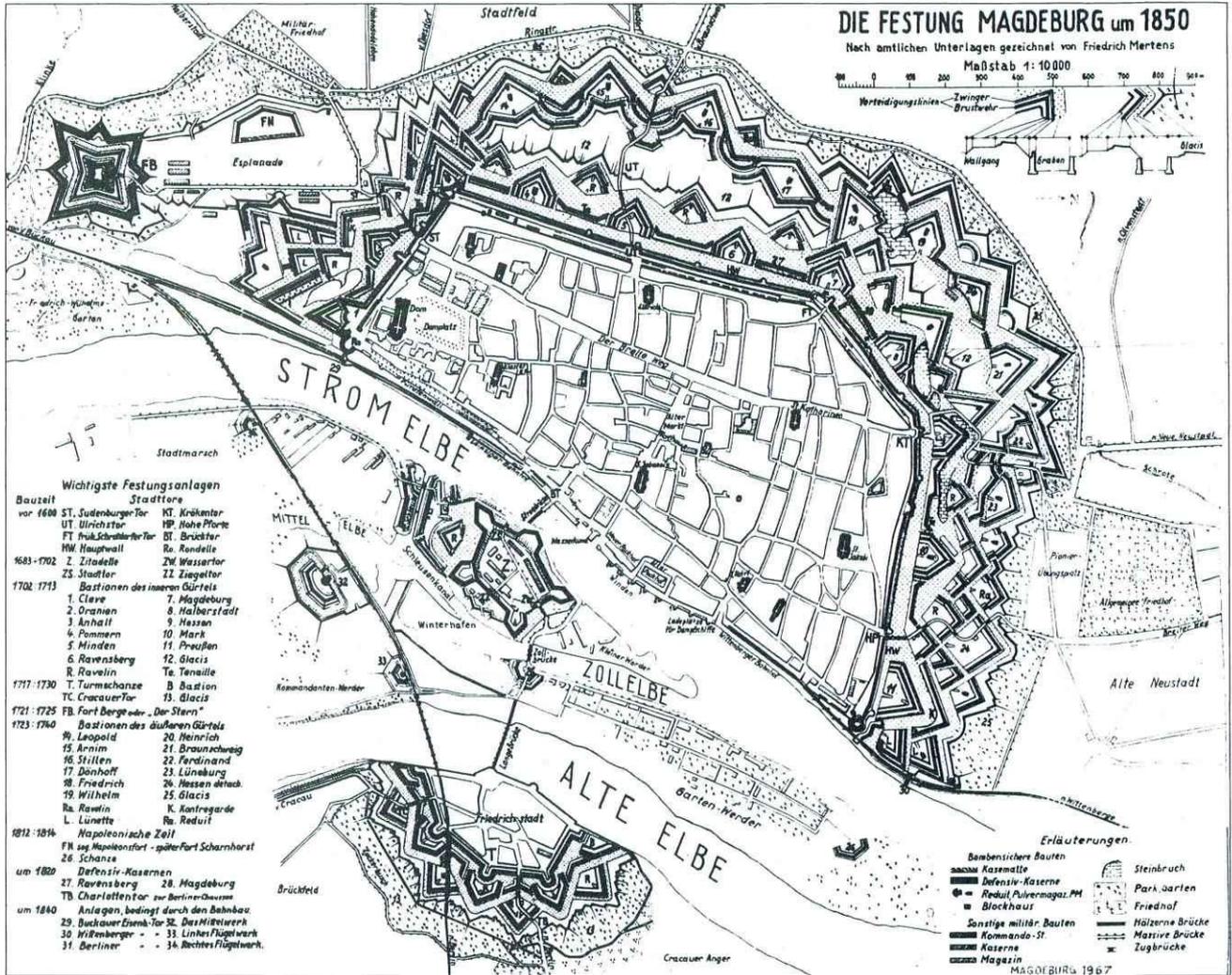


Denkmalpflegeplan
Ehemalige Befestigungs- und
Militäranlagen

0 200 400 600
m



© 2008 Stadtplanungsamt Magdeburg



Die Festung Magdeburg um 1850

Künette in der Maybachstraße



entwickelte und damit auch aus größerer Distanz ein Angriff auf die Stadt möglich wurde, waren bereits ab 1866 zwölf Außenforts in 2-3 km Abstand zur Stadt an strategisch wichtigen Punkten errichtet worden. 1890 folgte ein weiteres Fort und sechs einfacher gestaltete Zwischenwerke (siehe Kap. 6.5), obwohl zu dieser Zeit bereits die Nordwest- und Nordfront geschleift und für die städtische Bebauung freigegeben worden waren. Nach 1890 wurden keine neuen Befestigungsanlagen mehr gebaut, aber erst 1912 endete mit der Aufhebung der Stelle des Festungskommandanten die Geschichte der preußischen Festung Magdeburg.

Im Zuge der weiteren baulichen Entwicklung Magdeburgs wurden viele der alten Anlagen abgetragen oder umgenutzt. Trotzdem sind bis heute bedeutende Zeugnisse dieser jahrhundertelangen Festungsgeschichte erhalten geblieben, so z. B. die Anlagen in der Maybachstraße, das Kavalier Scharnhorst am Elbebahnhof, die Kaserne Mark an der Hohepfortestraße und einige Forts und Zwischenwerke.

6.1 Die Rayonbestimmungen

Die Möglichkeiten der Bebauung der Gebiete vor den Festungsanlagen Magdeburgs waren aufgrund der bestehenden Reichs-Rayonbestimmungen für preußische Festungen, von denen Magdeburg im 18. Jahrhundert die stärkste war, stark eingeschränkt. Durch diese Bestimmungen war das Vorfeld einer Festung in Bezirke oder Rayons unterteilt, die sich in konzentrischer Anordnung, an der vordersten Verteidigungslinie beginnend, um die gesamte Festung legten. Die ersten Rayonbestimmungen ergingen 1794, weitere folgten in mehreren Schritten, die wichtigsten 1828 und 1871. Ziel der Bestimmungen war, im Gefahrenfall rings um die Festung in kürzester Zeit ein freies Schussfeld schaffen zu können. Jede bauliche Veränderung innerhalb der Rayons musste den Ingenieuren gemeldet werden, kam es zu Verstößen, mussten diese ohne Anspruch auf Schadenersatz rückgängig gemacht werden.

Die für die Rayons entwickelten Baubestimmungen des Jahres 1871, die insbesondere für die Bebauung des Stadtfeldes und der Alten Neustadt bindend waren, sahen folgendermaßen aus:

- Der 1. Rayon, der eine Tiefe von 600 m hatte, umgab neben der Hauptfestung auch die Außenforts. In diesem Bereich durften ausschließlich eingeschossige Gebäude bis zu einer Höhe von 7 m aus Holz oder leicht zerstörbarer Eisenkonstruktion errichtet werden, eine Nutzung als Wohngebäude wurde untersagt. Verboten waren außerdem massive Fundamente, die das Terrain mehr als 15 cm überragen, und Keller.
- Im 2. Rayon mit einer Tiefe von 375 m durften folgende Bauwerke nicht errichtet werden: Fabrik- und Gewerbebauten größerer Abmessung, massive Wohngebäude, massive Feuerungsanlagen und massive Fundamente, die mehr als 30 cm die Geländeoberkante überragen. Fachwerkbauten konnten bis zu einer Höhe von 13 m nach Genehmigung errichtet werden, konnten allerdings im Armierungsfall ohne Entschädigung abgerissen werden.
- Im 3. Rayon mit 1275 m Tiefe gab es lediglich Vorschriften hinsichtlich der Breite und der Richtung von Straßen im Zuge der Erstellung von Bebauungsplänen. Dies musste durch die Reich-Rayon-Kommission genehmigt werden.

Die Aufhebung der Rayonbestimmungen für die Neustadt erfolgte 1888, für das Stadtfeld hingegen erst 1891. Die Festungsbauwerke hatten ihren militärischen Wert weitestgehend eingebüßt, da durch die verbesserte Waffentechnik der Artillerie (Vergrößerung von Reichweite und Feuerkraft) Angriffe auch aus größerer Entfernung möglich waren. Mit der Aufhebung der Bestimmungen kam es infolge der weiterhin bestehenden großen Wohnungsnot zu einer explosionsartig verstärkten Bautätigkeit und einer extremen Verteuerung der Bauplätze.

6.2 Fachwerkhäuser

Durch die lange Einschnürung der Stadt Magdeburg durch die Festungsanlagen und die immer weiter steigenden Bevölkerungszahlen zählte die Stadt zu einigen der dichtestbesiedelten in Europa. Durch den Festungsumbau und die Stadterweiterung 1870/71 entspannte sich die sozial unerträgliche Situation nur für kurze Zeit. Also versuchte man, auch im Bereich vor den Festungsanlagen Wohnraum zu schaffen. Mindestens genau so hoch, wenn nicht sogar noch höher, war der Gebäudebedarf der schnell wachsenden Gewerbebetriebe, für die innerhalb der Festung kein Platz war.

Da im ersten Rayon eine Bebauung mit größeren massiven Gebäuden untersagt war, wurden diese hauptsächlich im zweiten oder dritten Rayon nach den geltenden Rayonvorschriften errichtet. Diese untersagten für das zweite Rayon Fabrik- und Gewerbebauten größerer Abmessung und massive Wohngebäude, nicht jedoch Fachwerkbauten, die im Armierungsfall in kurzer Zeit abgerissen werden konnten.

Die heute noch erhaltenen Rayonhäuser sind größtenteils eineinhalb- bis zweigeschossige Gebäude ländlichen oder villenartigen Charakters, die zwischen 1870 und 1890 erbaut wurden. Nur ca. zwanzig Prozent der Gebäude sind drei- bis dreieinhalbgeschossige Mietshäuser, die teilweise wie auch andere zu dieser Zeit entstandene massive gründerzeitliche Mietskasernen mit den im Hinterhof stehenden Seitenhäusern verbunden sind und damit eine hohe Überbauungsdichte aufweisen. Aber auch Werk-, Verwaltungs- bzw. Fabrikationsgebäude in diesem Baustil sind bis heute erhalten geblieben, wenn es auch nur noch wenige sind.

Da alle Gebäude im zweiten Rayon entsprechend den Reichs-Rayongesetzen gebaut werden mussten, weisen sie grundsätzliche gemeinsame bautechnische Merkmale auf. Das massive Fundament überragt die Geländeoberfläche maximal um 30 cm, die Wände bestehen aus Holz und ausgemauertem Fachwerk mit Wandstärken von maximal 15 cm einschließlich Verputzung. Ausnahmen gab es in Magdeburg an einigen Gebäuden in Form einer genehmigten zusätzlichen Holzverschalung bis zu einer Gesamtstärke der Wände von 21 cm (z. B. Leipziger Straße 8). Das Fachwerk besteht meist aus bis zu 18 cm starken Balken und war mit Sicht- oder verputztem Mauerwerk ausgefacht. Das 12,5 cm starke Mauerwerk wurde auf der Innenseite mit einer ca. 2,5 cm starken Strohlehmputzschicht verputzt oder mit einer Außenputzschicht von 1,5 cm Stärke und einer Innenputzschicht von 1 cm Stärke versehen. Die Verbindungen des Fachwerks wurden verzapft und nicht mit Holznägeln versehen, um die Gebäude im Armerungsfall leichter abreißen zu können. Auch die Geschossdecken und die Dachstühle waren in Leichtbauweise zu bauen, um im Falle eines Abrisses die Schuttmenge möglichst gering zu halten. Verschwinden sollte der Schutt in den bis zu 3,5 m hohen Kellern, die ebenfalls keine massive Decke besitzen durften. Die maximal gestattete Gebäudehöhe von 13 m ermöglichte immerhin den Bau von Mietskasernen mit drei Obergeschossen und niedrigem Dachgeschoss mit 1,8 bis 2 m Durchgangshöhe.

Die nebenstehenden Bilder zeigen unterschiedliche Bauten im Fachwerkstil, die aus der Festungszeit heute noch vorhanden sind.

Die in Magdeburg erhalten gebliebenen Fachwerkhäuser vom Ende des 19. Jahrhunderts sind Bestandteil der Festungsgeschichte und gleichzeitig ein Beispiel für den Fachwerkbau des 19. Jahrhunderts. Als Zeugnisse der Stadtentwicklung im Vorfeld der Festung sind sie von hohem Wert, da sie die Resultate



Lübecker Straße 130



Porsestraße 13

Wielandstraße 10



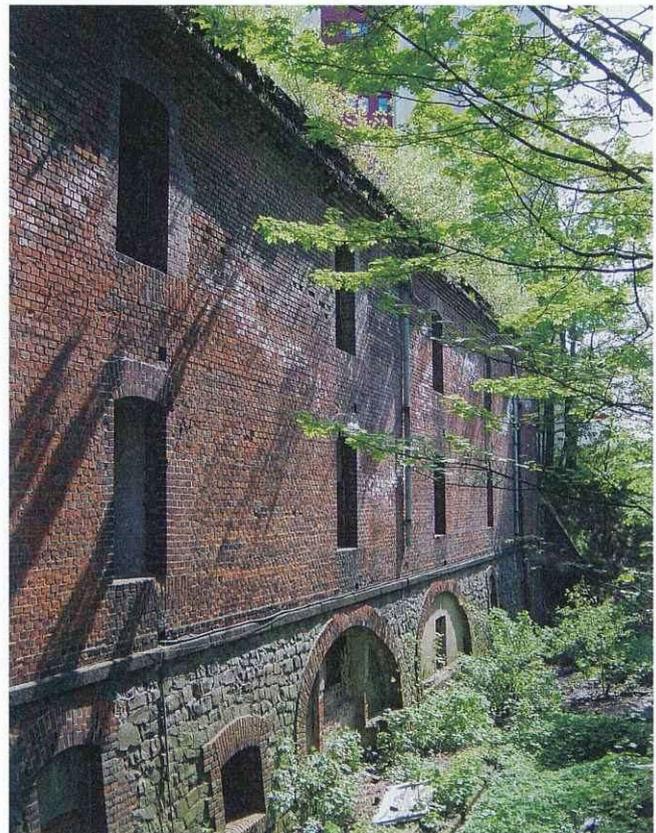
der Rayonbestimmungen darstellen. Leider verschwinden die Fachwerkgebäude immer mehr aus dem Stadtbild. Während 1975 noch 95 dieser Häuser existierten, waren es 1995 nur noch 58, heute werden es wieder einige weniger sein. Um so mehr gilt es, die noch verbliebenen Fachwerkbauten zu erhalten.



Klosterbergstraße 18

Jahrhunderts darstellen, deutlich geprägt. Die heute noch erhaltenen Kasernen entstammen zum überwiegenden Teil der wilhelminischen Ära und der NS-Zeit. Die für das Stadtbild bedeutsamen, unter Denkmalschutz stehenden Anlagen werden im Folgenden kurz beschrieben.

Zu den ältesten, heute noch erhaltenen Kasernenanlagen zählt die um 1860 erbaute **Kaserne Mark** am Hohepfortewall. Sie stellt einen Teil der wenigen heute noch existierenden Festungsanlagen aus der Zeit vor 1870 dar, stammt also aus der Zeit vor der Stadterweiterung und Neugestaltung der Festungsanlagen. Die ursprünglich ca. 200 m lange Defensions-Kaserne aus hellgelblichen Mauerziegeln, die sich in Form



Kaserne Mark

6.3 Kasernen

Die jahrhundertelange Festungsära und verschiedene politisch-kriegerische Auseinandersetzungen weisen darauf hin, dass Magdeburg eine außerordentlich lange Militärgeschichte (bis 1993) und somit eine lange Tradition als Garnisonsstadt hat. Das Stadtbild wird durch die über das gesamte Stadtgebiet verteilten Kasernen, die interessante und erhaltenswerte Beispiele der Militärarchitektur des 19. und 20.

eines halben Achtecks an die mittelalterliche Stadtmauer anschloss, konnte in ihren drei Geschossen 800 Mann Besatzung beherbergen. Nach der Beendigung der Festungsära wurde die Kaserne in den 20er und 30er Jahren umgenutzt und teilweise auch umgebaut. Neben der Entfernung der Erdschüttung auf dem Dach wurden teilweise die Schießscharten durch Fenster ersetzt. Heute ist nur noch an der Ecke zur Jacobstraße der ursprüngliche Fassadenzustand erhalten. Der komplette Ostflügel und sein Zwinger

wurden wie auch große Teile der mittelalterlichen Stadtmauer 1945 zerstört. Der Rest der Anlage ist, wenn auch an verschiedenen Stellen baulich verändert, bis heute erhalten geblieben.

Die **Trainkaserne am Buckauer Tor** wurde zwischen 1885 und 1887 im Zusammenhang mit der Stadterweiterung im wilhelminischen Stil errichtet. Auf dem Areal zwischen der heutigen Hallischen Straße und Am Buckauer Tor entstanden verschiedene Gebäude in Ziegelbauweise, darunter neben Unteroffizierswohnhäusern, Pferdestallgebäuden, Krankenstall, Schmiede, Wagen- und Geräteschuppen auch die zweigeschossige Kaserne aus gelben Klinkern an der Hallischen Straße 2 (damals Breiter Weg 243-245). Die Kaserne diente bis 1920 dem Trainbataillon Nr. 4 als Standort. Ab 1933 wurde sie von der Polizei genutzt. Der gesamte Kasernenkomplex ist heute als Denkmalbereich ausgewiesen.



Trainkaserne am Buckauer Tor/Carl-Miller-Straße

Kaserne Turmschanzenstraße Nord





Kaserne Turmschanzenstraße Süd

Um die Jahrhundertwende wurde der Kasernenbereich an der Turmschanzenstraße stadtbildprägend am östlichen Elbufer angelegt. Die **Kaserne Turmschanzenstraße Süd** wurde als erster Abschnitt Ende des 19. Jahrhunderts in Neorenaissancearchitektur erbaut, die **Kaserne Turmschanzenstraße Nord** folgte Anfang des 20. Jahrhunderts in barockisierenden Formen. Unter anderem war hier ab 1920 die Trainabteilung Nr. 4 stationiert, die vorher in der o.g. Trainkaserne am Buckauer Tor ihren Standort hatte. Die meisten Kasernengebäude wurden in den letzten Jahren denkmalgerecht saniert und werden heute von Landeseinrichtungen genutzt.

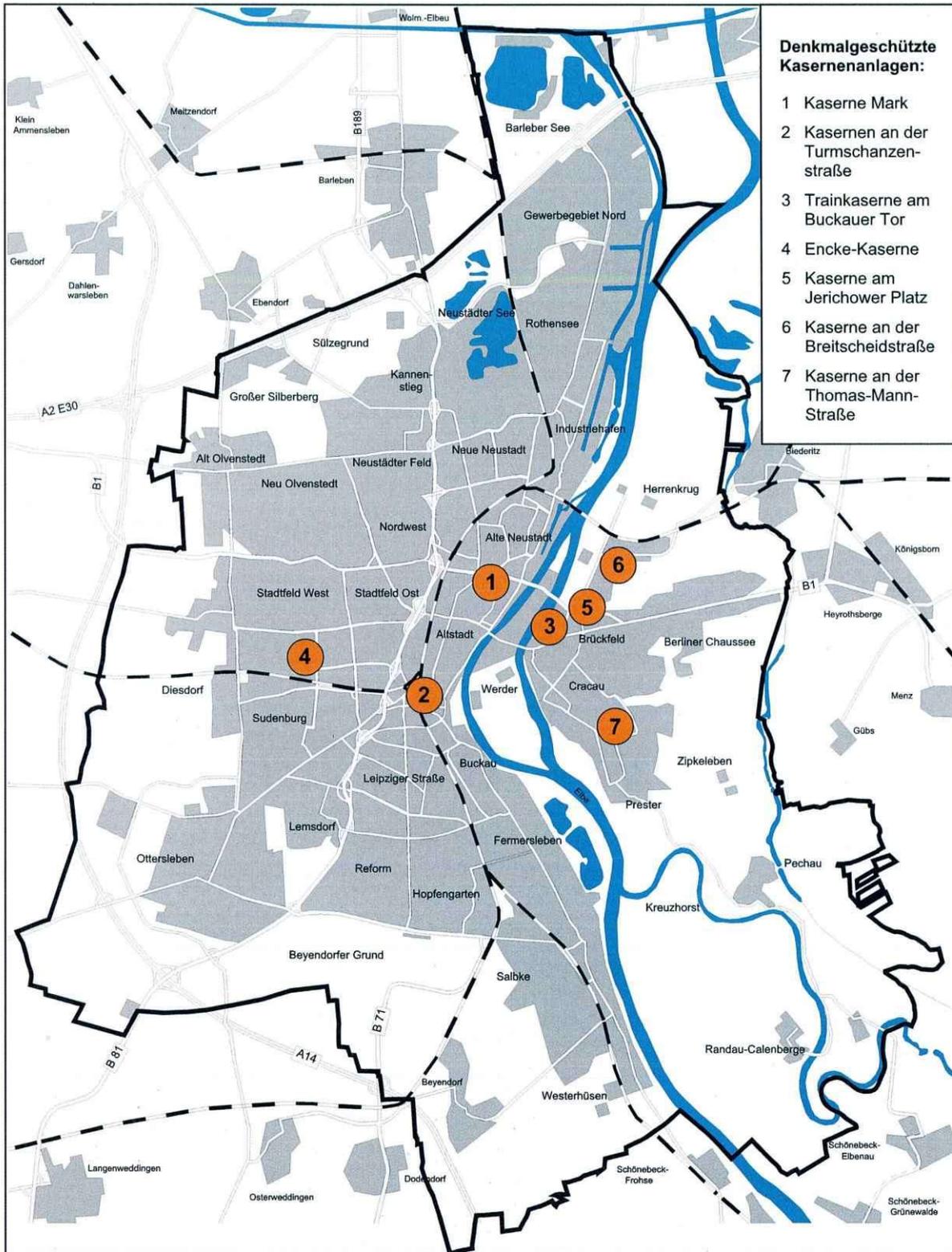
Die 1913 fertiggestellte **Encke-Kaserne** in Stadtfeld-West wurde auf dem Gelände des nach 1866 entstandenen Forts IV gebaut. Im Gegensatz zu den Kasernenbauten aus dem auslaufenden 19. Jahrhundert ist bei der Encke-Kaserne eine Zurücknahme repräsentativer Architektur motive zu beobachten. Die eher schlichten Putzbauten vermitteln durch ihre Anlage um den großen ehemaligen Exerzierplatz eine städtebauliche Qualität, die in ihrer axialen Ausrichtung an Vorbilder aus der Barockzeit erinnert. Die Encke-Kaserne diente dem gesamten Fußartillerieregiment Encke, das aus dem Festungsartillerie-



Encke-Kaserne

regiment der Festung Magdeburg hervorgegangen war, als Quartier. Daher wurde die Kaserne wie auch die Straße, an der sie lag, nach Generalleutnant August Encke benannt, der sich durch Einführung und Erprobung der ersten 300 gezogenen Geschützläufe bei der Festungsartillerie 1859 besonders verdient gemacht hatte (die heutige Beimsstraße hieß damals Enckestraße). Bis in den Zweiten Weltkrieg waren in der Encke-Kaserne Artillerie- und Panzerabwehr-Regimenter stationiert. Nach dem Ende des Krieges bot die größtenteils unversehrte Kaserne den amerikanischen und dann den britischen Truppen Unterkunft, bevor 1946 die sowjetische Armee einzog. Bis Ende 1991 befand sich deren Armeestab in der Encke-Kaserne. Heute ist das Areal bis auf wenige Ausnahmen ungenutzt.

Ebenso wie die **Kaserne an der Thomas-Mann-Straße** stammen auch die große **Kaserne am Jerichower Platz** und das ehemalige **Lazarett an der Breitscheidstraße** aus den 30er Jahren und stellen den letzten großen Schub in der baulichen Entwicklung der Garnisonsstadt während der Zeit des Nationalsozialismus dar. Letztere beide Anlagen wurden zwischen 1936 und 1939 in einem Zuge errichtet. Die **Kaserne am Jerichower Platz** ist ein gutes Beispiel für die unter den Nationalsozialisten gebräuchliche Architektursprache, die auf die monumentale Darstellung staatlicher und militärischer Macht ausgerichtet war. Die von Heinrich Tessenow, einem der bedeutendsten deutschen Architekten des 20. Jahrhunderts, errichtete Anlage ist in ihrer Formensprache äußerst schroff und knapp, was durch den grob behauenen Sandstein und die großen Baukörper (besonders das monumentale ehemalige Hindenburgdenkmal) noch verstärkt wird. Im Gegensatz zur Strenge der Gebäude steht die Anordnung auf dem Gelände und die Führung der Straßen, die eher

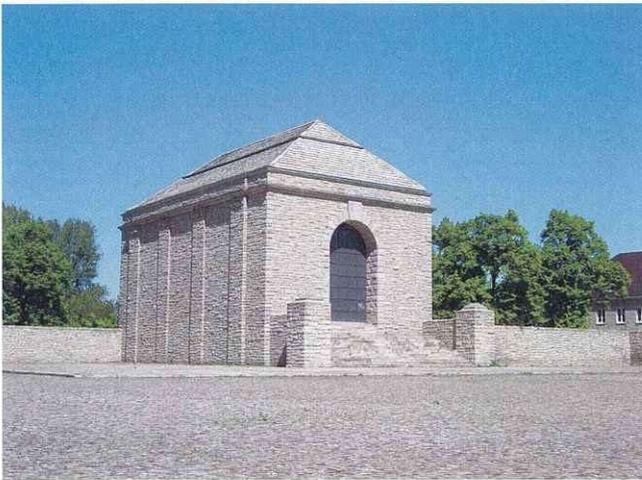


**Landeshauptstadt
MAGDEBURG**
Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt

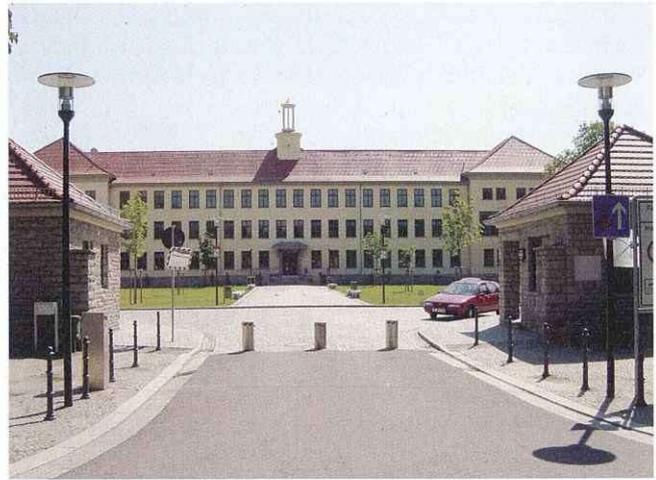



Denkmalpflegeplan der Landeshauptstadt Magdeburg

Denkmalgeschützte Kasernenanlagen



Hindenburg-Ehrenmal am Jerichower Platz



Kaserne Breitscheidstraße

gartenstadtartigen Charakter haben. Die Gebäude wurden in den letzten Jahren saniert und werden von Behörden genutzt bzw. dienen als Ausstellungsgebäude für Messen.

Das ehemalige **Lazarett an der Breitscheidstraße** wurde nach 1945 als sowjetische Kaserne genutzt und

beherbergt heute nach seiner denkmalgerechten Sanierung einen Teil der Fachhochschule. Bei den Gebäuden handelt es sich um sehr schlichte zwei- bis dreigeschossige Putzbauten mit Walmdächern mit wenig dekorativem Schmuck. Gleichwohl wirken sie durch ihre Gestaltung und Anordnung beeindruckend. Die **Kaserne an der Thomas-Mann-Straße** wurde

Tessenow-Kaserne am Jerichower Platz

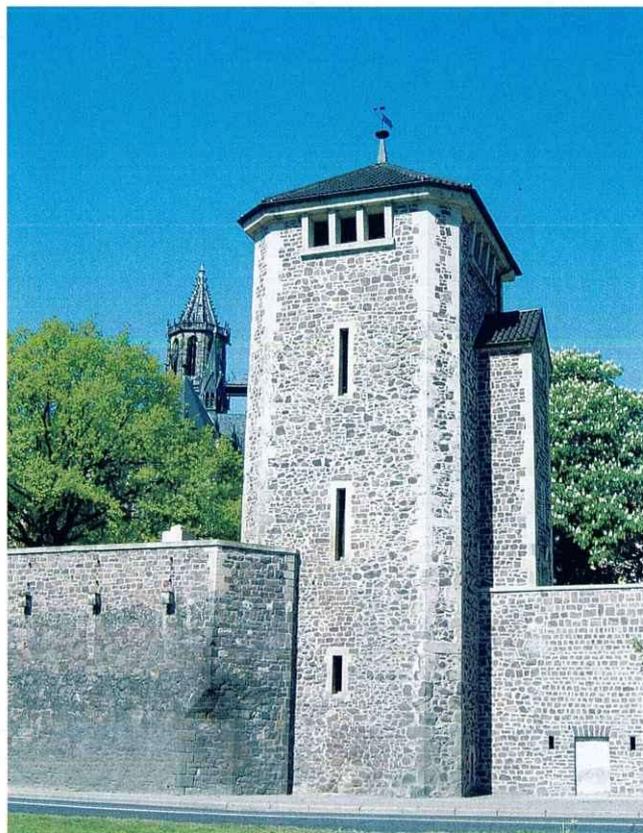


1937/38 als Flakkaserne errichtet. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde sie bis 1991 durch die sowjetischen Streitkräfte genutzt. Nach einer Zwischennutzung als Asylbewerberheim steht die Anlage heute leer. Von den zahlreichen Gebäuden auf dem weitläufigen Areal ist der größte Teil inzwischen abgebrochen worden. Geblieben sind drei markante Gebäude, die unter Denkmalschutz stehen. Die Gebäude Nr. 1 und 2 bildeten den monumental-ehrenhofartig gestalteten Kernbereich der Kaserne, in östlicher Richtung schließt sich mit dem Gebäude Nr. 6 das ehemalige Kasino an. Die Gebäude weisen auch heute noch auf den einzigartigen, gegenüber den anderen Kasernen sehr individuellen Charakter der Anlage hin und zeigen immer noch in eindrucksvoller Weise die Formsprache der nationalsozialistischen Militärarchitektur.

6.4 Festungsbauwerke

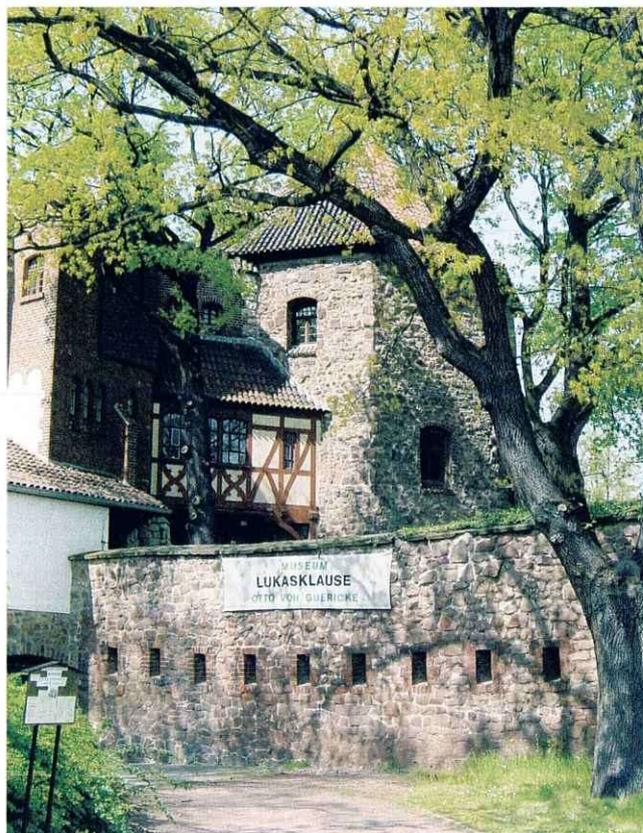
Von der ersten Befestigungsanlage, der mittelalterlichen Stadtmauer mit ihren starken Türmen, sind heute nur noch Reste entlang der Geländestufe am Elbufer erhalten. Das letzte noch verbliebene mittelalterliche Stadttor ist ein Spitzbogentor aus dem Ende des 15. Jahrhunderts, durch das man vom Hofe der Möllenvogtei in das Elbvorland hinaustreten konnte. Aus dieser Zeit stammen auch die beiden Türme auf dem Fürstenwall. Der nördliche Turm „Kiek in de Köken“, der einen Blick in die erzbischöfliche Küche ermöglichte, wurde allerdings durch einen Umbau in der Zeit des Nationalsozialismus stark verändert. Den südöstlichen Abschluss der Befestigungsanlagen bildete das heute nicht mehr vorhandene Rondell „Gebhard“ (später Bastion „Cleve“). Der nordöstliche Abschluss der Anlagen, der bereits 1280 erwähnte achteckige „Welsche Turm“ (im 18. Jahrhundert „Turm Preußen“ genannt), wurde mehrfach baulich verändert

Lukasklause



Kiek in de Köken

Lukasklause



und beherbergt als Lukasklause heute das Otto-von-Guericke-Museum. Nach dem endgültigen Fall von Magdeburg an das Kurfürstentum Brandenburg begann der Ausbau der Stadt zur stärksten Festung Preußens.

Von den bis zum beginnenden Umbau der Befestigungen 1866 bzw. bis zur Stadterweiterung 1869 errichteten Festungsanlagen sind nur noch wenige Bauwerke erhalten. Dazu gehören die Reste des ehemaligen Rondells „Cleve“, von dem die elbseitige Kasemattenbatterie im Bereich des Parks an der Hegelstraße erhalten geblieben ist. Gleiches gilt für das Rondell „Preußen“ an der heutigen Lukasklause, wo der Eisenbahnzugang zum Festungsbereich mit dem Eisenbahntor und Teile der Ufermauer mit den breiten Maukscharten zu sehen sind. Auch von der ehemaligen Nordfront sind einzelne Bauwerke noch vorhanden. Dazu gehören die in Kap. 6.3 genannte Kaserne Mark am Hohepfortewall von 1860, Teile der um 1700 angelegten Bastion „Halberstadt“ an der Erzbergerstraße und Reste der Bastion „Braunschweig“, die bei der Umgestaltung des Areals in den Königin-Luise-Garten (heutiger Geschwister-Scholl-Park) 1895 geschickt in die Gestaltung des Terrains miteinbezogen wurden.

Die Mehrzahl der heute noch vorhandenen Festungsanlagen stammt aus der Zeit ab 1866. Zwischen 1866 und 1890 wurden außerhalb der Festung die Forts und Zwischenwerke errichtet, von denen einzelne noch vorhanden sind (siehe Kap. 6.5). In den Jahren 1869-1874 erfolgte im Zuge der Stadterweiterung die Anlage der neuen Süd- und Westfront, von denen noch ein ansehnlicher Teil im Bereich der Maybachstraße und des Elbebahnhofs erhalten geblieben sind. Besonders die Anlagen in der Maybachstraße ergeben einen eindrucksvollen Einblick in den Aufbau

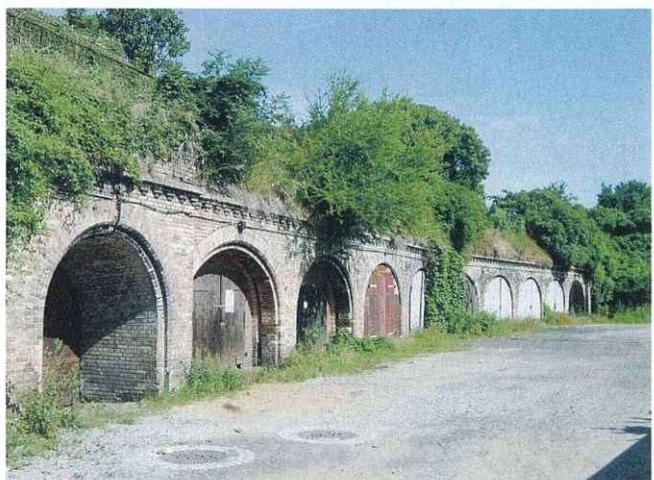
und die Ausmaße der Festungsanlagen. Zwischen Hallischer Straße und Diesdorfer Straße erstrecken sich der hohe Festungswall mit Mauer und der Graben (die Künette) durchgehend und bis auf wenige Ausnahmen unbeschädigt über eine Länge von über einem Kilometer, nur einmal unterbrochen vom Durchbruch der Maybachstraße. In diesem Bereich sind das Kavalier V und das Kavalier VI weitgehend erhalten geblieben. Auf der Innenseite der Anlagen an der Maybachstraße beeindruckt besonders das Kavalier VI, ein überhöht angeordnetes, mit Flanken versehenes Werk mit einer zweigeschossigen kasemattierten Kaserne. Von den ähnlichen Anlagen weiter südwärts am Kavalier V führt ein Durchgang auf die Außenseite der Festungsanlagen zu einem Ravelin, einem kleinen dreieckigen Festungswerk. Den Übergang zwischen Kavalier und Ravelin bildet eine Doppelkaponniere. Von diesem zweigeschossigen, in den Graben hineingebauten Festungswerk konnte der gesamte Grabenbereich unter Feuer genommen werden.

Auch das Kavalier I (Kavalier „Scharnhorst“) zwischen Klosterberggarten und Elbebahnhof ist größtenteils noch erhalten. Es wurde zwischen 1871 und 1873 errichtet und sicherte die neuralgische Südostecke der Umwallung der Kernfestung zwischen dem Eisenbahneingang in die Festung und der Elbe. Damit wurden die tiefgestaffelten Wallanlagen und die Bastion „Cleve“ ersetzt, die der Stadt- und der Elbebahnhofserweiterung weichen mussten. Von dem polygonalen Bau mit seinem Graben, den Kasematten und Kaponnieren ist besonders der Kernbereich weitgehend unverändert geblieben, während der vorgelegte Glacisbereich im Zuge der Errichtung der Sternbrücke aufgeschüttet und der Grabenbereich zugeschüttet wurde. Das Hauptgebäude, die Traversen, die Poternen und die westliche Treppe vom Hof hinauf auf den Wall sind noch intakt.

Eisenbahntor an der Lukasklause



Kavalier V in der Maybachstraße



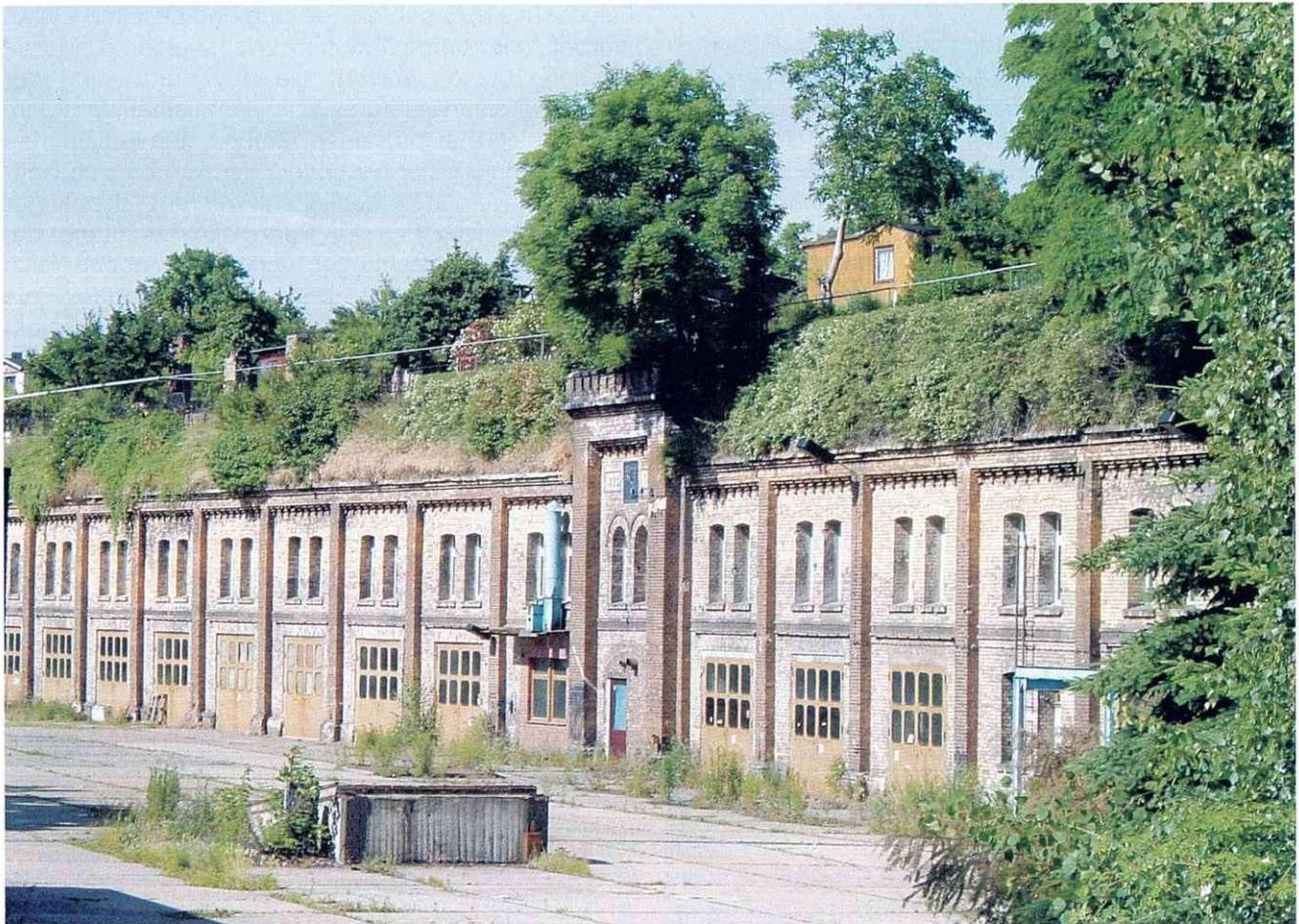


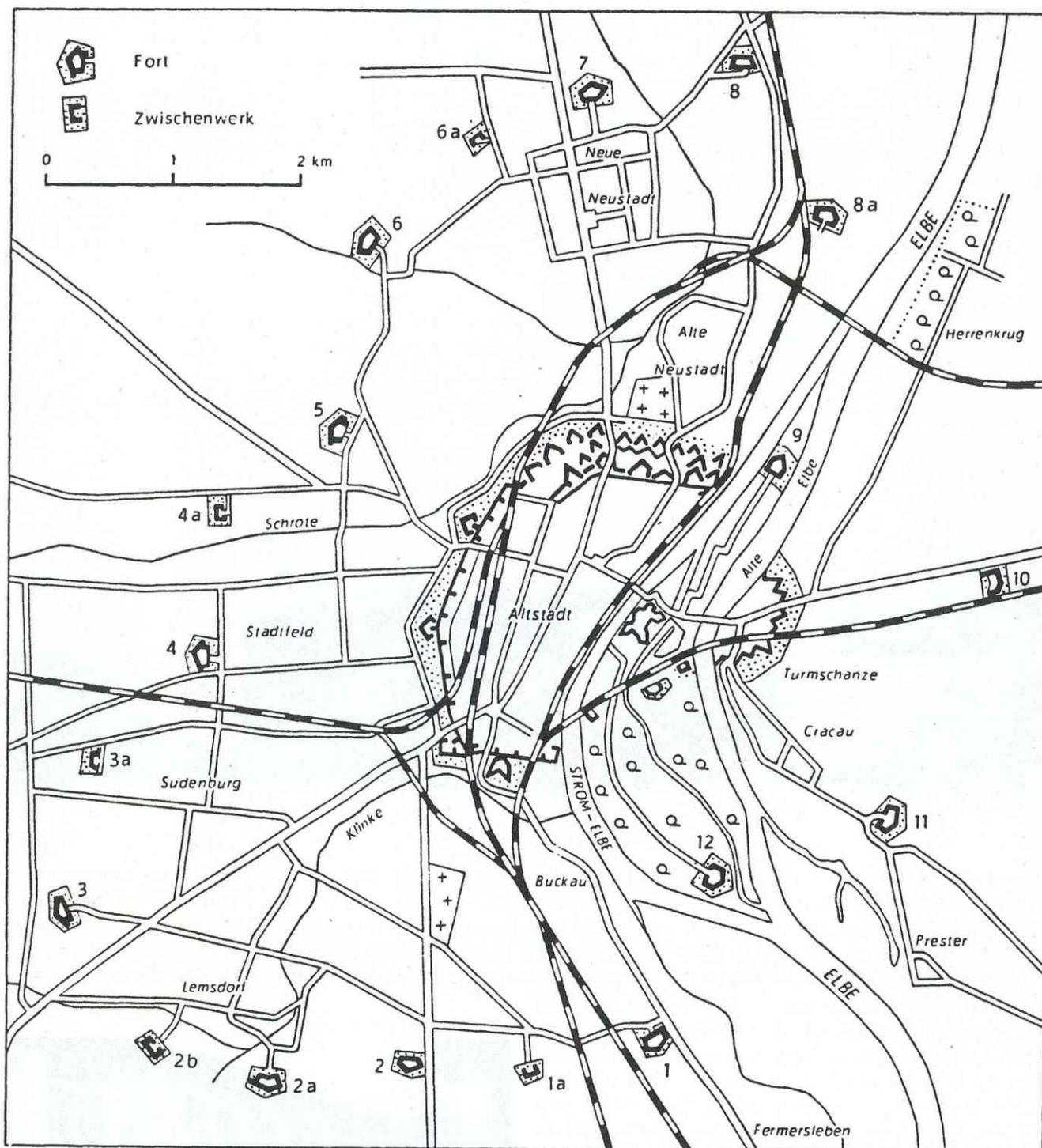
Kavalier I am Hammersteinweg

6.5 Fortanlagen

Mit dem Bau von 13 Außenforts in einem Abstand von max. 3 km zur Festung ab 1866 wurde der Weiterentwicklung der Artillerietechnik Rechnung getragen. Die Forts sollten den Feind bereits so weit vor der Festung binden, dass dieser die Stadt nicht direkt beschießen konnte. Bei der Einnahme eines Forts durch das gegnerische Heer war es möglich, dieses von der Kernfestung aus zu beschießen. Trotzdem ist erstaunlich, dass in dieser Zeit noch ein Fortgürtel um eine Stadt angelegt wurde, da zur etwa gleichen Zeit Festungen wie Stralsund oder Erfurt bereits aufgegeben wurden (1873 bzw. 1874). Auf diese Weise wurde Magdeburg zur jüngsten Fortgürtelfestung im Deutschen Reich. 1890 kamen zwischen die vorhandenen Forts noch sechs einfacher konstruierte Zwischenwerke. Das Fort VIII wurde aufgegeben und an anderer Stelle durch ein neues ersetzt. Forts und Zwischenwerke wurden durch ein Chausseenetzen untereinander und mit der Kernfestung verbunden.

Kavalier VI an der Maybachstraße





Fortgürtel um die Festung Magdeburg

Die Forts und Zwischenwerke bildeten einen ellipsenförmigen Ring um die Festung Magdeburg (siehe Karte) und schlossen auch Buckau, Lemsdorf, Sudenburg, Alte und Neue Neustadt und Cracau mit ein. Errichtet wurden die Forts an strategisch günstigen Stellen auf Geländeerhöhungen bzw. im ebenen Elbauengelände (das alte Fort VIII und die Forts X, XI und XII). Das Gelände vor und neben den Forts wurde

freigehalten (Glacis), dort stehende Bebauung oder Vegetation wäre gemäß den Rayonvorschriften im Armierungsfall beseitigt worden. Das hätte allerdings auch Klein Ottersleben, einen Teil Presters und den Nordteil des Vogelgesangparks betroffen.

Größe und Bauart der Forts waren ähnlich. Die meisten Forts waren redutenhaft, nur wenige sechseckig



Doppelkaponniere am Kavalierv in der Maybachstraße

(Forts IX und XII) oder annähernd elliptisch (das erst 1890 gebaute neue Fort VIII). In ihrem polygonalen Grundriss ähnelten die Forts zwar einander, die Winkelmaße und die Länge der Wälle waren jedoch unterschiedlich. Die von der Festung weg weisende Seite hatte eine Länge bis zu 200 m, die Tiefe der Anlagen betrug im Mittel 100 m. Alle Forts verfügten über ein zur Feldseite hin fallendes Glacis, das den dem Graben vorgelagerten gedeckten Weg schützen sollte. Die die Forts umgebenden Gräben waren teils als Trockengräben, teils als wassergefüllte Gräben ausgeführt. Zusätzlich war vorgesehen, im Armierungsfall noch einen Palisadenzaun um das Fort zu errichten. Dafür wurden Palisadenlagerplätze in den äußeren Höfen des Forts vorgesehen. Zur Sicherung der Gräben wurden an den polygonalen Eckpunkten Kaponnieren errichtet, einstöckige, schussichere Hohlbauten im Graben, von denen aus der gesamte Grabenbereich unter Feuer genommen werden konnte. Innerhalb der Wallanlagen befanden sich Querwälle (sog. Traversen), die teilweise Kasematten beherbergten. In den Kasematten gab es Mann-

schafts- und Offiziersräume, eine Küche, Krankenraum, Brunnenhaus und Latrine. Außerdem gab es besonders massive doppelwandige Bauwerke, in denen sich die Pulvermagazine befanden. Die meisten Forts verfügten über eine Mitteltraverse mit einem querstehen-

Zwischenwerk IVa in der Harsdorfer Straße



den Stirnbau. Die Mitteltraversen konnten Fahrzeuge aufnehmen. Weiterhin gab es teilweise noch Blockhäuser und mit Erde überdeckte Holzhäuser zur Unterbringung der Mannschaften.

Von dem Fortgürtel aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sind nur Reste erhalten geblieben. Nach dem Ende des Festungsstatus wurden die Forts als militärisches Übungsgelände bzw. privat oder gar nicht genutzt, nach dem Zweiten Weltkrieg wurden mehrere Forts mit Trümmerschutt der zerstörten Stadt überdeckt.

Von den insgesamt 19 Anlagen (13 Forts und 6 Zwischenwerke) sind heute 8 nicht mehr vorhanden bzw. nur noch an den Grundstücksgrenzen und Andeutungen des Wall-Grabenbereiches zu erkennen

(Forts I, III, IV, VIII alt/neu, X und Zwischenwerke III a, VIII a), zwei Anlagen sind von Trümmerschutt weitgehend überdeckt (Fort V und IX). Von drei Anlagen sind noch schützenswerte Reste erhalten (Fort II und XI, Zwischenwerk II b), im Fort VII sind noch mehrere Anlagenteile erhalten. Gut erhalten und noch deutlich als historische Militäranlagen zu erkennen sind die Forts II a, VI und XII und die Zwischenwerke I a, IV a und VI a. Unter Denkmalschutz stehen zur Zeit die Forts VI, VII und XII und die Zwischenwerke I a und IV a. Fort VI genießt außerdem Biotopschutz, Fort XII ist Bestandteil eines denkmalgeschützten Parks.

Wie die noch verbliebenen Anlagen aus denkmalpflegerischer Sicht in Zukunft behandelt werden sollten, ist Kapitel 9.4 zu entnehmen.

Kaserne Mark



7 Industrienanlagen

Johannes Wöbse

Durch ihren verkehrsgünstigen Standort an der Elbe und als Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege waren die Voraussetzungen für eine Entwicklung Magdeburgs zu einem Industriestandort sehr günstig. Nachdem Magdeburg bereits über Jahrhunderte hinweg ein bedeutender Handelsmittelpunkt war, setzte in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts durch die technischen Umwälzungen und hohe Gewinne aus dem Großhandel die Industrialisierung ein. Diese Entwicklung begann mit der eng mit der Landwirtschaft verbundenen Zucker-, Zichorien- und Branntweinindustrie, aus deren Bedarf an Maschinen sich die Maschinen- und Zubehörindustrie bildete. Da in der Stadt wegen der einschnürenden Festungsanlagen keine Flächen für Gewerbe und Industrie zur Verfügung standen, wichen viele Fabrikanten in Vororte wie Buckau, Sudenburg und die Neustadt aus, zumal es dort genügend und billiges Bauland sowie keine einschränkenden Baubestimmungen gab. So wandelten sich diese vorher eher landwirtschaftlich geprägten Orte zu Fabrikorten mit schnell wachsender Bevölkerung. Die um 1840 stark wachsende metallverarbeitende Industrie ließ sich in Buckau nieder, da sich dort durch die Nähe zur Stadt wie auch zur Elbe und zur Eisenbahn die besten Standortbedingungen boten. Während des stürmischen Aufschwungs entstanden hier die meisten Betriebe dieses Industriezweiges, so z. B. die Fabriken von Hermann Gruson, Otto Gruson, Rudolf Wolf und Schäffer & Budenberg. Während diese Werke in den Anfängen mit einem breiten Warensortiment hauptsächlich für den Markt in Magdeburg und Umgebung produzierten, erschlossen sie sich mit zunehmender Spezialisierung, neuen innovativen Herstellungsverfahren und dem Einstieg einiger Unternehmen in die Rüstungsproduktion auch den Weltmarkt.

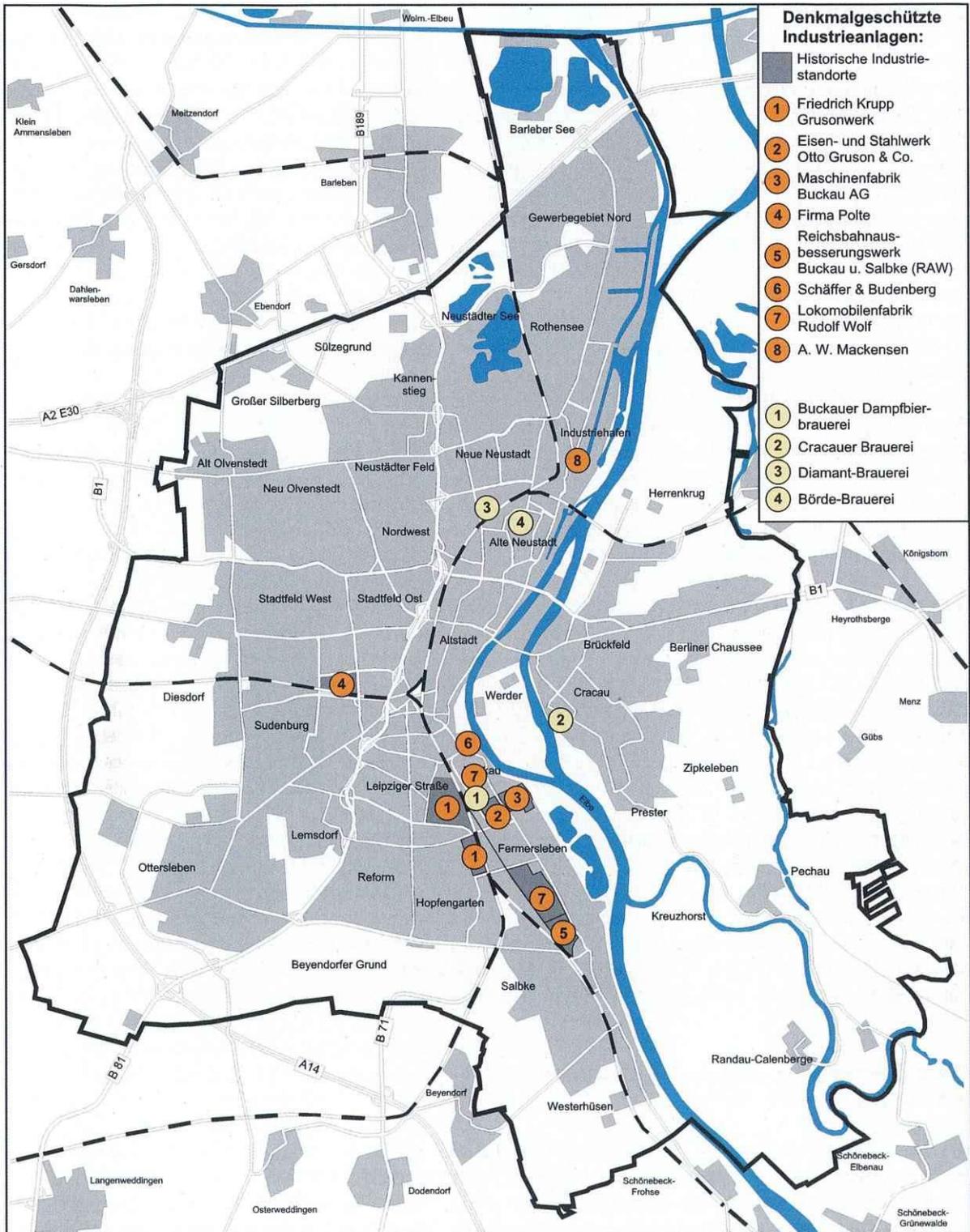
Maschinenbau und metallverarbeitende Industrie in Magdeburg

Wie schon erwähnt, entwickelte sich der Maschinenbau in Magdeburg aus dem Maschinenbedarf der Landwirtschaft, besonders der Zucker- und Zichorienindustrie. Die erste Maschinenfabrik in Magdeburg wurde durch den englischen Monteur Samuel Alston 1823 in Form einer mechanischen Werkstatt gegründet. In dieser Werkstatt am Knochenhauerufer wollte Alston maschinelle Einrichtungen für die bedeutende Zuckerindustrie bauen. Mit Einstieg seines Bruders entstand die Maschinenfabrik und Eisengießerei Gebr. Alston & Co., die 1840 in der Gräfl. Stolbergischen Maschinenfabrik aufging. Aus dem immer weiter

ansteigenden Bedarf der Wirtschaft an Maschinen entstanden in den folgenden Jahrzehnten zahlreiche neue metallverarbeitende Unternehmen, so unter anderem auch Schäffer & Budenberg (1850) und Hermann Gruson (1855). Die Maschinen wurden vorerst hauptsächlich nach Magdeburg und in die nähere Umgebung geliefert, aber auch in Sachsen, Braunschweig und den angrenzenden Gebieten wurden Produkte des Magdeburger Maschinenbaus eingesetzt. Bereits 1846 war Magdeburg nach Berlin der zweitwichtigste Maschinenbaustandort in Preußen. In den folgenden Jahren entwickelte sich die Maschinen- und Metallindustrie immer mehr zum bestimmenden Element der Magdeburger Fabrikation.

Einen wichtigen Zweig des Magdeburger Maschinenbaus stellte der Landmaschinenbau dar, der die Maschinen für die im Umland der Stadt florierende Rübenzuckerwirtschaft lieferte. Mit der Mechanisierung der Landwirtschaft ab etwa 1860 gab es einen wachsenden Markt für Dampfpflüge, Lokomobilen und andere landwirtschaftliche Geräte. Im Bereich Landmaschinenbau entstanden zahlreiche Firmen wie z. B. die von J. D. Garrett oder John Fowler. Vom Zulieferer der Rübenverarbeitung emanzipierte sich der Transportanlagenbau (z. B. die Firma A. W. Mackensen) zu einem eigenständigen Zweig des Maschinenbaus, der u. a. wichtiger Lieferant für die Montanindustrie wurde. Mit dem Wachsen der Maschinenbauindustrie ging eine Spezialisierung einher, Beispiele dafür sind die Lokomobilfabrik von Rudolf Wolf oder die Armaturenfabrik Schäffer & Budenberg.

Die ältesten Magdeburger Maschinenbaubetriebe produzierten Dampfmaschinen. Führend war hier die Hamburg-Magdeburger Dampfschiffahrts-Comp., die nach ihrer Gründung 1838 im damals noch völlig unbedeutenden Magdeburger Vorort Buckau ab 1844 damit begann, nicht nur den Bedarf an Dampfschiffen und deren Reparatur zu decken, sondern auch selbst Dampfmaschinen herzustellen, die zuvor meist aus England importiert wurden. Sie entwickelte sich in der Folgezeit zu einer der führenden deutschen Dampfmaschinenfabriken. An zweiter Stelle in Magdeburg stand die 1861 gegründete Lokomobilfabrik Garrett Smith & Co., die vor allem durch ihre Maschinen zur Drillkultur und durch leistungsfähige Dreschmaschinen der Mechanisierung der Landwirtschaft wichtige Impulse gab. An dritter Stelle ist die Dampfmaschinenproduktion von Rudolf Wolf zu nennen, dessen Produkte die englische Vormachtstellung in der Dampfmaschinenproduktion beendeten. Zusammen mit der Dampfmaschinenindustrie entstand in Magdeburg der Armaturen- und Messgerätebau, der insbesondere durch die Firma Schäffer & Budenberg Ruhm erlangte.

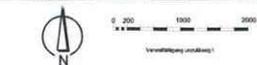


Denkmalgeschützte Industrieanlagen:

- Historische Industriestandorte
- ① Friedrich Krupp Grusonwerk
- ② Eisen- und Stahlwerk Otto Gruson & Co.
- ③ Maschinenfabrik Buckau AG
- ④ Firma Polte
- ⑤ Reichsbahnausbesserungswerk Buckau u. Salbke (RAW)
- ⑥ Schäffer & Budenberg
- ⑦ Lokomobilfabrik Rudolf Wolf
- ⑧ A. W. Mackensen
- ① Buckauer Dampfbrauerei
- ② Cracauer Brauerei
- ③ Diamant-Brauerei
- ④ Börde-Brauerei

Landeshauptstadt
MAGDEBURG

Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt



Denkmalpflegeplan der Landeshauptstadt Magdeburg

Denkmalgeschützte Industrieanlagen (Auswahl)

In den 60er Jahren des 18. Jahrhunderts entstand der Schwermaschinenbau in Magdeburg. Bekanntester Repräsentant dieses Industriezweiges war Hermann Gruson, dessen Eisengießerei zunächst hauptsächlich Walzen und Eisenbahnräder herstellte. Durch seine Erfindung des Hartgusses kam es zu einem gewaltigen Aufschwung seines Werkes, das später dadurch auch zu einem der führenden deutschen Rüstungsunternehmen aufstieg. In seinem Werk wurden unter Verwendung der Hartgusstechnik ganze Zement- und Düngemittelfabriken, Glashütten, Walzwerke, Schwerlasthebezeuge etc. hergestellt.

Die Buckauer Maschinenfabrik fertigte 1867 die ersten Gasmotoren, das Grusonwerk 1897 einen der ersten Dieselmotoren. Weitere Motorenwerke folgten 1905 (Hans Grade) und 1913 (Zweigwerk von Junkers). Darüber hinaus entstanden Feinmechanikwerke, Normteilindustrie, Fahrrad- und Motorwagenproduktion, Brückenbaubetriebe etc. Magdeburg war somit eine der im Maschinenbau und der metallverarbeitenden Industrie führenden Städte.

Auch nach den Zweiten Weltkrieg behielt Magdeburg diese Rolle. In der DDR wurde besonders der Schwermaschinenbau ausgebaut. Die größten Betriebe waren SKET, SKL, MAW, der VEB Meßgerätewerk „Erich Weinert“, jeweils mit einer Belegschaftsstärke von über 5.000 Beschäftigten, und der VEB Schwermaschinenbau „Georgij Dimitroff“.

Bedeutende Bauwerke der Magdeburger Industriegeschichte

In vielen Stadtteilen Magdeburgs sind Zeugnisse der langen Industriegeschichte zu finden. Im Folgenden werden die größten und bedeutendsten Firmen und ihre heute noch vorhandenen, unter Denkmalschutz stehenden Industriebauten kurz beschrieben.

Maschinenfabrik H. Gruson / Friedr. Krupp Grusonwerk / SKET - VEB Schwermaschinenbau „Ernst Thälmann“

Den größten zusammenhängenden Industriebereich bildete das ehemalige Grusonwerk (später SKET), das durch sein rasantes Wachsen seit seiner Gründung 1855 wesentlich das Stadtbild im Süden Magdeburgs prägte. Begonnen hatte Hermann Gruson mit einer an der Elbe gelegenen Schiffswerft und einer damit verbundenen kleinen Maschinenfabrik in Buckau. Nach seiner Erfindung des Hartgusses verlagerte H. Gruson das Unternehmen mehr und mehr auf die Maschinenfabrik. Nach guten Erfolgen in der Fertigung von Eisenbahnteilen erschloss sich Gruson mit seinem anderen Fertigungstechniken überlegenen Hartguss-

verfahren ab 1864 den Rüstungsbereich und verkaufte Produkte wie Panzerplatten, Panzertürme und Lafetten aller Art an Preußen wie auch an viele andere europäische Länder. Daneben wurden zahlreiche Hartgussteile für die Metall-, Papier-, Tuch-, Gummi-, Öl- und Mühlenindustrie hergestellt, außerdem hydraulische Pressen, Zerkleinerungsmaschinen, Kräne und Hebezeuge. 1893 kam der Zusammenschluss mit der Firma Krupp, dem damals größten deutschen Rüstungsfabrikanten. In den folgenden Jahren wurde die Rüstungsproduktion mehr und mehr nach Essen verlagert, das Friedr. Krupp Grusonwerk in Magdeburg beschränkte sich auf den Maschinenbau. Durch die wieder aufgenommene Rüstungsproduktion vor und während des Zweiten Weltkrieges war das Werk bevorzugtes Ziel alliierter Bomberangriffe, was zu einer 80%igen Zerstörung des Werkes führte. Nach dem Krieg wurde das Werk wieder aufgebaut und beschäftigte 1946 bereits wieder 9.000 Menschen. 1951 in „Ernst-Thälmann-Werk“ umbenannt, wurde der Betrieb 1954 ein VEB und 1969 Stammwerk eines Kombinates, das zum größten Schwermaschinenbaubetrieb der DDR aufstieg. Nach 1990 erfolgte die Privatisierung, in deren Verlauf das Werk in zahlreiche kleinere Betriebe zerfiel, die wiederum zu einem großen Teil in Konkurs gingen. Heute ist der größte Teil der vorhandenen baulichen Anlagen ungenutzt.

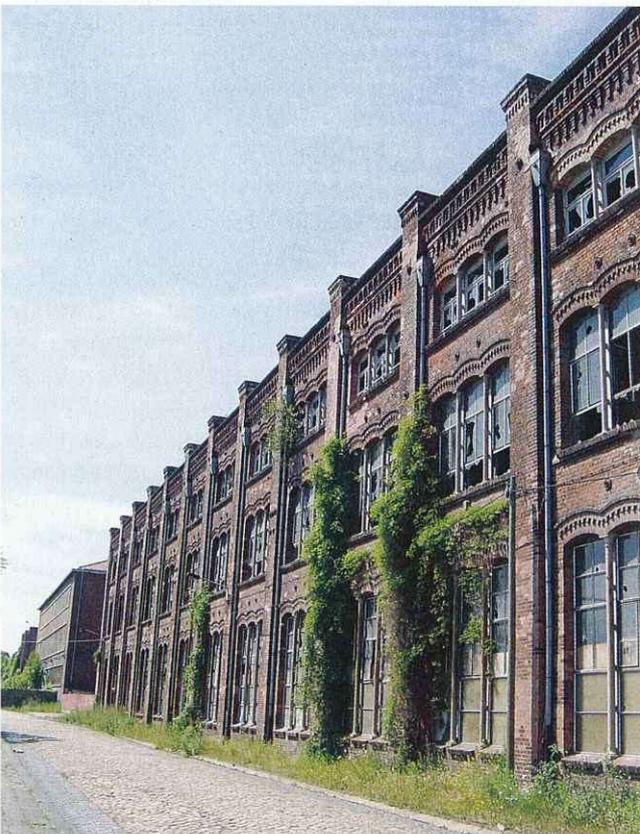
Die heute noch erhaltenen Anlagen dieses Werkes gehören zu den wesentlichen, wenn nicht sogar zu den wichtigsten Zeugnissen historischer Magdeburger Industriearchitektur. Das einstige Betriebsgelände besteht aus dem Kernbereich zwischen Freier Straße, Marienstraße, Dodendorfer und Salbker Straße (heute als Denkmalsbereich ausgewiesen), dem ab 1913 unter dem neuen Eigner Krupp erschlossenen Gebiet östlich der Freien Straße und dem ab 1938/40 genutzten und damit jüngsten Bereich im Süden an der Schilfbreite (Krupp Süd bzw. SKET neu).

Der Kernbereich des Werkes expandierte ab 1867 von der Marienstraße im Norden immer weiter nach Süden bis zur Salbker Straße. Die Bebauung an der Marienstraße ist bis heute komplett erhalten geblieben und zeigt eine besonders eindrucksvolle geschlossene Straßenarchitektur eines Industriebetriebes, wie sie sonst in Magdeburg nur noch an der Schönebecker Straße zu finden ist. Innerhalb dieser Zeile befindet sich die 1869/70 errichtete Halle des Ölmaschinenbaus, die die älteste erhaltene Produktionsstätte des Grusonwerkes und gleichzeitig das älteste Denkmal des Magdeburger Maschinenbaus darstellt. Einen ähnlichen Stellenwert besitzt die ehemalige Panzergießerei (Dodendorfer Straße 65). Das zwischen 1871 und 1882 in drei Bauabschnitten errichtete Gebäude hatte eine ursprüngliche Länge von 250 m

(heute 230 m) und bedeckte eine Fläche von über 7.000 m². Heute beherbergt es das Technikmuseum.

An der Freien Straße liegt die 1889 errichtete Montagehalle III, in der erst Panzerlafettenbau, dann Panzermontage und später Kranbau, Verseilmaschinen- und Walzwerkbau stattfand. Durch ihre gusseiserne Tragkonstruktion, ihre Größe und Höhe gilt diese Halle als einzigartig in Europa und wird daher auch als wichtigstes Dokument der Magdeburger Industriearchitektur bezeichnet. Weitere Bauwerke mit hohem Wert für die Industriegeschichte Magdeburgs sind in diesem Bereich das Verwaltungsgebäude, die Montagehalle IV (später Ölmaschinenmontage), die Konsumanstalt, die Hallen des Zerkleinerungsmaschinenbaus (später Mühlen- und Verseilmaschinenbau), die Versuchsanstalt und schließlich der 1921/22 erbaute Schornstein „Langer Heinrich“, der durch seine für die Erbauungszeit ungewöhnliche Höhe von 108 m Denkmalwürdigkeit besitzt. Bemerkenswert sind auch die Fabrikantenvilla von Gruson auf dem Werksgelände (Freie Straße 7) und das vierstöckige Modellhaus von 1912 an der Salbker Straße, das allerdings nicht unter Denkmalschutz steht.

Freie Straße: Montagehalle III

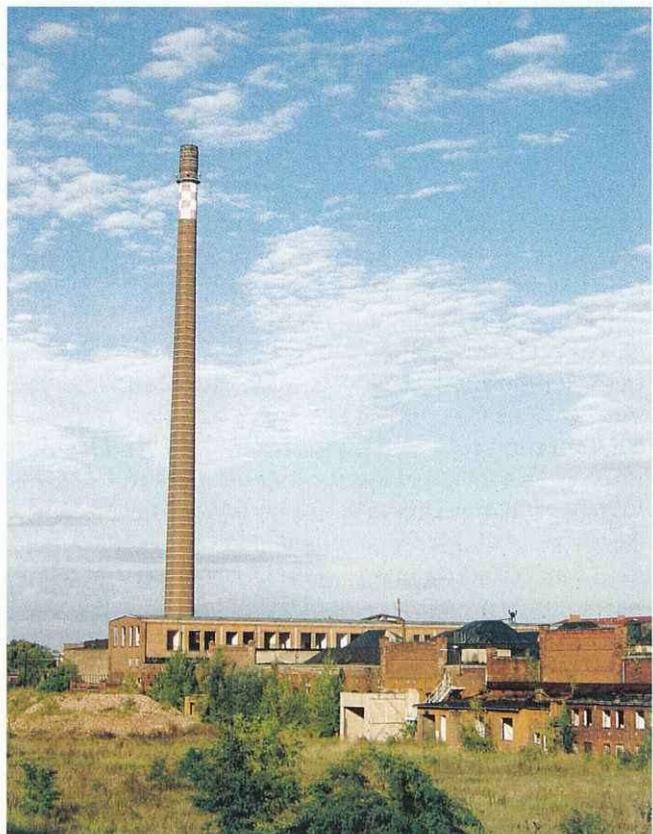


Eisen- und Stahlwerk Otto Gruson & Co., Magdeburg-Buckau / VEB Schwermaschinenbau „Georgij Dimitroff“ / SKET

Otto Gruson, ein jüngerer Bruder des erfolgreichen Fabrikanten Hermann Gruson, gründete 1871 mit finanzieller Unterstützung von Rudolf Wolf die Buckauer Eisengießerei. Mit dem Bau der ersten Zahnradformmaschine trug er wesentlich zur Weiterentwicklung der Zahnradherstellung bei. 1893 begann die Firma mit der Stahlgießerei und stieg rasch zu einem der weltweit führenden Stahlformgusshersteller auf. Es folgte die Fertigung von Automobilteilen, Motorgehäusen, Antrieben für den Maschinenbau etc. 1930 erfolgte die Fusion mit der Buckauer Maschinenfabrik R. Wolf AG. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Betrieb in einen SAG-Betrieb (Sowjetische Staatliche Aktiengesellschaft) umgewandelt, 1952 erfolgte die Umbenennung in Georgij-Dimitroff-Werk. Aus diesem Werk und dem Buckauer Teil der einstigen Maschinenfabrik R. Wolf entstand 1956 der VEB Schwermaschinenbau „Georgij Dimitroff“, ab 1960 gehörte es aufgrund einer Umstrukturierung zum SKET.

Von den Werksgebäuden sind besonders das fast 200 m lange Drehereigebäude (später mechanische Werkstatt) und das neue Verwaltungsgebäude an der

„Langer Heinrich“





Marienstraße: Ölmaschinenbau



Schönebecker Straße 66



Dodendorfer Straße: Panzergießerei

Schönebecker Str. 66 in Buckau von Bedeutung. Der lange einstöckige Hallenbau der Dreherei wurde zwischen 1894 und 1936 in mehreren Abschnitten errichtet und wirkt durch seine Länge und Geschlossenheit straßenbildprägend. Auch der dreistöckige Putzbau des monumental und neoklassizistisch wirkenden neuen Verwaltungsgebäudes wirkt als Eckgebäude dominierend für das Straßen- und Platzbild.

Maschinenfabrik Buckau AG / Maschinenfabrik Buckau R. Wolf AG Magdeburg-Buckau und Salbke / VEB Schwermaschinenbau „Georgij Dimitroff“

Da es noch keine Eisenbahn gab, gründeten Magdeburger Unternehmer 1836/37 eine „Aktiengesellschaft zur Herstellung einer Dampfschiffahrt zwischen hier und Hamburg“. Am Elbufer auf Höhe des Packhofes entstand eine einfache Reederei, am Süden der Buckaus eine zugehörige Werkstatt in einer einfachen Holzbude, die unter dem Namen „Alte Bude“ in die Geschichte Magdeburgs einging. Mitte des 19. Jahrhunderts verlagerte sich das Schiffsgeschäft durch das Aufkommen der Eisenbahn vom Personenverkehr

auf den Gütertransport. Während die Bedeutung des Geschäftes mit der Schifffahrt immer weiter abnahm, wurde aus der „Alten Bude“ eine aufstrebende Maschinenfabrik, die als Buckauer Maschinenfabrik um 1870 Dampfbagger, Schiffsmaschinen, Lokomobilen, hydraulische Pressen, Pumpwerke und zahlreiche andere Maschinen herstellte. Das Schiffahrtsgeschäft konnte durch die Einführung der Kettendampfschiffe 1868 noch bis 1881 aufrechterhalten werden, dann erfolgte die Liquidation der Reederei. Die Maschinenfabrik Buckau AG erweiterte mit großem Erfolg ihren Produktionsbereich in die Braunkohleindustrie hinein und beschäftigte so 1905 bereits 1.000 Mitarbeiter. 1928 erfolgte der Zusammenschluss mit der Maschinenfabrik R. Wolf AG, die Anzahl der Beschäftigten stieg auf über 6.000 an. Die Maschinenfabrik Buckau R. Wolf AG übernahm 1930 die benachbarte Stahlgießerei von Otto Gruson und verbreiterte damit weiter ihr Betätigungsfeld. Im Vorfeld des Zweiten Weltkrieges stieg das Unternehmen in die Rüstungsproduktion ein. Nach dem Krieg wurden die Fabriken Otto Gruson und die Maschinenfabrik Buckau R. Wolf getrennt als SAG-Betriebe weitergeführt. Die Maschinenfabrik Buckau erhielt 1951 den Namen „Schwermaschinenbau Karl Liebknecht“. 1956 erfolgte eine Umstrukturierung, durch die der Buckauer Betriebsteil zusammen mit dem aus der Maschinenfabrik Otto Gruson hervorgegangenen Georgij-Dimitroff-Werk zum VEB Schwermaschinenbau „Georgij Dimitroff“ zusammengelegt wurde. Aus dem Salbker Teil der Maschinenfabrik Buckau wurde das VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ (SKL), das über 8.000 Mitarbeiter beschäftigte.

Auf dem Werksgelände der traditionsreichen ehemaligen Maschinenfabrik Buckau an der Schönebecker Str. 82-84 befinden sich mehrere Baudenkmale aus verschiedenen Zeitepochen. Das älteste Gebäude (Putzerei und Modellhaus) von 1883/84 ist ein vier-



Schönebecker Straße 82-84

geschossiger Backsteinbau, der in unmittelbarer Nachbarschaft zur Montagehalle steht. Die Montagehalle entstand 1896 durch Aufstockung der alten Eisengießerei. Neben der roten Backsteinhalle mit ihrem Satteldach befindet sich die ebenfalls 1896 errichtete Schlosserei. Die geschlossene Front der Bebauung an der Westseite der Schönebecker Straße besteht aus Hallen- und Verwaltungsbauten aus den 20er bis 40er Jahren des 20. Jahrhunderts. Trotz der

Schönebecker Straße 82-84: Putzerei und Modellhaus



zeitlich unterschiedlichen Entstehung und verschiedener Funktionen wirken die Fassaden durch ihre schmuckarme Gestaltung relativ einheitlich und prägen so den Straßenraum.

Polte Armaturen- und Maschinenfabrik / VEB Schwerarmaturenwerk „Erich Weinert“ / MAW - VEB Magdeburger Armaturenwerke „Karl Marx“

Der Ingenieur Eugen Polte gründete 1885 aus der kleinen Armaturen- und Metallwarenfabrik Jürgens & Co. ein neues Unternehmen zur Herstellung von Armaturen für Gas- und Wasserleitungen sowie für Dampfkessel. Das Werk wuchs schnell (Anzahl der Mitarbeiter: 1885: 23, 1887: 70, 1890: 600), es mussten neue Grundstücke für die Erweiterung der Werkstätten erworben werden. Die Produktpalette erweiterte sich auf Großarmaturen, Schieber, Hydranten etc. und auf Sonderarmaturen für die chemische, die Benzin- und Ölindustrie. Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges stieg die Zahl der Beschäftigten bis auf über 12.000 an, ein neues Werk wurde in Stadtfeld errichtet (heutige Liebknechtstraße). Bereits 1889 war das Unternehmen Polte in die Rüstungsproduktion eingestiegen, deren Umsatz bis in den Zweiten Weltkrieg hinein immer weiter anstieg. Bereits 1936 wurden über 90 % des Umsatzes mit Rüstungsgütern erzielt. Nach Zerstörung und Demontage begann 1946 der Betrieb wieder als Magdeburger Armaturen- und Metallwarenfabrik (MAM). 1948 wurde aus der MAM und der ehemaligen Maschinen- und Armaturenfabrik Strube der VEB „SANAR“ Großarmaturenfabrik Magdeburg, der 1952 in VEB Schwerarmaturenfabrik „Erich Weinert“ umbenannt wurde. Die Produkte des Werkes wurden u. a. bei der Errichtung von Eisenwerken, Großkokereien, Stahlwerken, Eisenhüttenwerken und Talsperren verwendet. Das Werk mit seinen mittlerweile 2.000 Beschäftigten vereinigte sich 1960 mit dem aus dem ehemaligen Werk von Schäffer & Budenberg hervorgegangenen VEB Meßgeräte- und Armaturenwerk „Karl Marx“ zum VEB Magdeburger Armaturenwerke „Karl Marx“ (MAW), einem der größten europäischen Armaturenhersteller. 1996 wurde begonnen, die MAW aus wirtschaftlichen Gründen aufzulösen.

Das Werksgelände der ehemaligen Armaturen- und Maschinenfabrik Polte an der Liebknechtstraße 65-91 wird charakterisiert durch die straßenbildprägenden mehrstöckigen Klinkerbauten aus den Jahren 1935/36, die teilweise eine expressionistische Architektursprache aufweisen. Dazu gehören die Presshalle mit Torbogenstraße, das Wohlfahrts- und Garderobengebäude, das nördlich gelegene Bürogebäude und das südlich gelegene Abnahmegebäude. Im hinteren Werksbereich befinden sich das Modelllager und die Modelltischlerei, zwischen 1924 und



Liebknechtstraße

1926 errichtete moderne expressionistische Eisenbetonbauten mit roter Klinkerverblendung. Für die Gestaltung der Gebäude war der Berliner Industriearchitekt Bruno Buch verantwortlich, der auch die beiden ebenfalls im hinteren Bereich des Geländes befindlichen Beamtenwohnhäuser entwarf.

Schäffer & Budenberg / VEB Meßgeräte- und Armaturenwerk „Karl Marx“ / VEB Meßgerätewerk „Erich Weinert“

Bernhard Schäffer und sein Schwager Christian Friedrich Budenberg gründeten 1850 eine kleine mechanische Präzisionswerkstatt, um das von Schäffer erfundene und patentierte Plattenfelder Manometer zu produzieren. Neben den Manometern, die zuerst hauptsächlich an englische Dampfmaschinenhersteller verkauft wurden, fertigte die Werkstatt weitere technische Messgeräte und bald auch einfache Armaturen. Da die Werkstatt im Keller eines Hinterhauses mit sich einstellendem Erfolg schnell zu klein wurde, kam es 1858 zur Gründung der Fabrik an der Schönebecker Straße in Buckau. Zur Umgehung von Zöllen gründeten Schäffer & Budenberg auch eigene Werke im Ausland. Obwohl sich die Produktion immer auf Dampfessel- und Maschinenarmaturen beschränkte, expandierte die Firma durch zahlreiche erfolgreiche Neukonstruktionen stark, zu Beginn des Ersten Weltkrieges wurden bereits 3.200 Mitarbeiter beschäftigt. In der Folge entstanden bis zum Zweiten Weltkrieg fünf räumlich voneinander getrennte Betriebsteile in Buckau. Nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg belieferte der neu entstandene SAG-Betrieb Meßgeräte- und Armaturenbau Buckau ab 1946 vorwiegend die im Wiederaufbau befindlichen Chemiewerke Leuna und Buna, die Farbenfabrik Wolfen und die Benzinwerke Böhlen und Schwarzheide. Ab 1949 wurden auch Massenbedarfsartikel für die Bevölkerung hergestellt, die Mitarbeiterzahl stieg auf

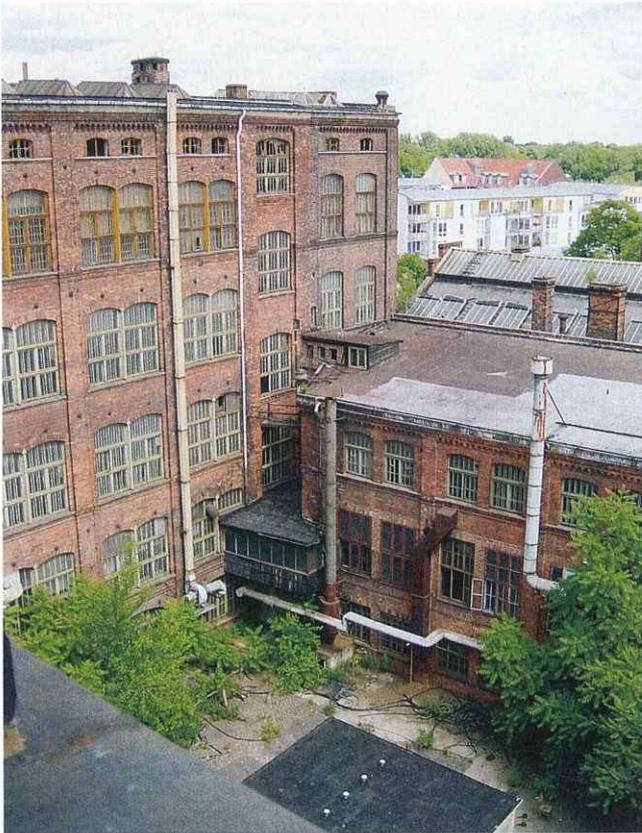
über 5.000 an. 1951 wurde der Betrieb in Meßgeräte- und Armaturenwerk „Karl Marx“ umbenannt, 1960 erfolgte die Fusion mit dem ehemaligen Polte-Werk zum VEB Magdeburger Armaturenwerke „Karl Marx“. Der ehemalige Meßgerätebau in der Schönebecker Straße 124 wurde 1965 ausgegliedert, es entstand der VEB Meßgerätewerk „Erich Weinert“. Nach 1990 ging das Werk in Liquidation wie auch die anderen Betriebsteile der ehemaligen Werke von Schäffer & Budenberg.

Das Betriebsgelände des Meßgerätewerkes an der Schönebecker Straße 124, das ab 1870 bebaut worden war, wurde als Denkmalbereich ausgewiesen. An der Straße fällt besonders das ehemalige Tischlerei-gebäude ins Auge, ein länglicher, zweigeschossiger Fachwerkbau mit Ziegelausmauerung von 1887 (Rayonbauwerk). Der an der Nordseite der ehemaligen Tischlerei liegende schmale zweigeschossige Gebäudeteil mit Durchfahrt stammt wie auch das große vierstöckige Werkstattgebäude von 1896. Dieses Werkstattgebäude für den Manometerbau (später Instrumentenbau), ist ein hoher, langgestreckter Geschossbau aus rotem Ziegelmauerwerk mit rechtem Seitenflügel. Zwischen 1938 und 1940 wurde noch der nach Norden ausgerichtete lange Seitenflügel ange-



Schönebecker Straße 124

baut. Auf dem Werksgelände befinden sich weiterhin die Bauten der bereits in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts in den Bauakten nachgewiesenen Schmiede, Gießerei und Formerei, außerdem drei Schornsteine in Ziegelbauweise. Ebenfalls zum Werk von Schäffer & Budenberg gehörten die zwischen 1900 und 1906 errichteten Gebäude aus rotem Ziegelmauerwerk in der Klosterbergstraße 7/11, die als Dreherei bzw. Schlosserei und später für den Werkzeugmaschinenbau genutzt wurden. Das zweistöckige Wohnhaus aus rotem Ziegel von 1898/99 in der Klosterbergstraße 13 wurde für Mitarbeiter des Werkes gebaut.



Schönebecker Straße 124: Südflügel

Lokomobilfabrik R. Wolf / SKL - VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“

Der Gründer der Lokomobilfabrik R. Wolf, Rudolf Ernst Wolf, gehört zu den bedeutendsten Wegbereitern der Magdeburger Industriegeschichte. Der gelernte Maschinenbauer eröffnete 1862 einen eigenen Betrieb in Buckau, da die dort bereits ansässige Maschinenfabrik sich bereits einen Namen gemacht hatte. Seine Spezialfabrik für Lokomobile hatte Ende des Jahres bereits 25 Mitarbeiter, die erste Lokomobile wurde 1863 ausgeliefert. Der Betrieb expandierte, überlebte die Wirtschaftskrise 1873 und erlebte in den darauffolgenden Jahren einen stürmischen Aufschwung, nicht zuletzt durch den sehr erfolgreichen Export bis nach Übersee. 1890 stellten 800 Mitarbeiter 336 Lokomobile her. 1905 wurde in Salbke ein weiteres Werk errichtet, in dem zusätzlich zu den vorhandenen Produkten auch Dreschmaschinen hergestellt werden konnten. Außerdem entstand eine eigene Gießerei. Im Todesjahr Wolfs 1910 beschäftigte das Unternehmen 3.000 Menschen, die u. a. Dreschmaschinen, Strohpressen, Zucker-, Stärke-, Zichorien-, Öl- und Seifenfabrikationsausrüstungen, Sägewerke, Kreiselpumpen und Schiffsschrauben herstellten. 1921 erfolgte der Zusammenschluss der Firma R. Wolf mit der Buckauer Maschinenfabrik zu einer Interessengemeinschaft, die 1928 zu einer Zusammenlegung der beiden Firmen zur „Maschinenfabrik Buckau R. Wolf



Alt Salbke 11-13: Rohrschlängenbau

AG Magdeburg-Buckau und Salbke“ endete. Zu DDR-Zeiten entstand aus dem Salbker Betriebsteil der Wolfschen Fabrik der Hauptsitz des VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“, der mit 9.500 Mitarbeitern Dieselmotoren und Industrieanlagen produzierte. Nach 1990 zerfiel das ehemalige Kombinat in mehrere Einzelunternehmen.



Karl-Schmidt-Straße

Noch erhaltene Gebäude der Lokomobilfabrik R. Wolf sind in der Karl-Schmidt-Straße in Buckau und in der Straße Alt Salbke in Salbke zu finden. In der Karl-Schmidt-Straße 9-12, die als Denkmalsbereich ausgewiesen ist, befinden sich das ehemalige Modellhaus, das Verwaltungsgebäude, das Werkstattgebäude und die hydraulische Nieterei, die später für den Werkzeugmaschinenbau und als Lager genutzt wurde. Die teilweise zweifarbig ausgeführten Klinkerbauten wurden z. T. erst kürzlich renoviert. Auf dem 1905 gegründeten Betriebsgelände in Salbke wurden im Zweiten Weltkrieg flächenhaft Gebäude zerstört. Zu



Alt Salbke 11-13: Kesselschmiede

den noch vorhandenen prägnanten, unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden zählen der monumentale dreischiffige Hallenbau der Gießereihalle aus rotem Backstein von 1907/08, die ähnlich ausgeführte, langgestreckte vierschiffige Montagehalle und Kesselschmiede von 1906 und der rotverklinterte Rohrschlangenbau mit Uhrenturm, der im Zuge einer Erweiterung 1938 errichtet wurde.

A. W. Mackensen / FAM Förderanlagen „7. Oktober“

1854 von dem Schöninger Schmiedemeister Meinberg als Fabrik zum Bau landwirtschaftlicher Maschinen gegründet, wurde das Unternehmen 1876 durch A. W. Mackensen übernommen, der sich in Zukunft dem Bau von Förderanlagen widmete. Durch zahlreiche Aufträge aus der Zucker- und der Braunkohleindustrie expandierte das Unternehmen und wurde schnell zu einem der größten Maschinenbauunternehmen Magdeburgs, spezialisiert auf den Bau von Förderanlagen für die Rohstoffindustrie. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Firma Mackensen ab 1954 als VEB Schwermaschinenbau „7. Oktober“ weitergeführt und 1959 mit den beiden Sudenburger Betrieben, die ab 1953 unter dem Namen VEB Förderanlagen Magdeburg produziert hatten, zu FAM Förderanlagen „7. Oktober“ Magdeburg als Teil des TAKRAF-Schwermaschinenbaukombinates zusammengeführt. Auch heute besteht die Firma als FAM Magdeburger Förderanlagen und Baumaschinen noch.

Von den Anlagen der Firma Mackensen ist besonders der Betriebsteil im Industriehafen von besonderem denkmalpflegerischen Interesse. Die zwischen 1916 und 1922 nach Entwürfen des Architekten Edmund Körner errichtete Anlage am Klosterkamp 1 mit dem langgestreckten straßenseitigen Sozial- und Verwaltungsgebäude und den rechtwinklig dazu angeordneten funktionalen Hallenbauten gehört zu den wichtigsten Zeugnissen der Industriearchitektur in



Klosterkamp 1

Sachsen-Anhalt. Schon zu ihrer Entstehungszeit galt die hauptsächlich in Klinkermauerwerk gebaute Fabrikanlage als ein besonderes Beispiel moderner Industriearchitektur und war prägendes Vorbild des Industriebaus der 20er und 30er Jahre.

Natürlich gibt es noch zahlreiche weitere Industriebetriebe, die eine Rolle in der Magdeburger Industriegeschichte gespielt haben und deren Gebäude heute noch vorzufinden sind, die hier aus Platzgründen jedoch nicht ausführlich behandelt werden können. Dazu gehören z. B.:

- Koch, Bantelmann & Paasch (Weststraße 6)
- Maschinenfabrik Richard Langensiepen (Freie Straße 2-5)
- Röhrig & König (Blankenburger Straße 58-70)
- C. Rudolph & Co. (Lübecker Str. 108)
- Maschinen- und Armaturenfabrik C. L. Strube (Porsestraße 19)

Außerdem gibt es im Stadtgebiet weitere denkmalgeschützte Gewerbe- bzw. Industrieanlagen, die nicht dem Maschinenbau bzw. der metallverarbeitenden Industrie entstammen. Besonders hingewiesen sei an dieser Stelle auf die traditionsreichen Magdeburger **Brauereien**, deren Anlagen das Stadtbild in verschiedenen Stadtteilen bereichern und daher im Zuge der weiteren Stadtentwicklung in Zukunft mit gebührender Aufmerksamkeit behandelt werden sollten.

Hier sind die folgenden denkmalgeschützten Anlagen zu nennen:

- Brauereistraße Nr. 4 in Buckau (ehemalige **Buckauer Dampfbierbrauerei Reichardt & Schneidewien**): An der Eisenbahnstrecke Magdeburg-Leipzig gelegene Anlage von 1868 mit städtebaulich prägnanter Wirkung im Stil der typischen gründerzeitlichen Industriearchitektur. Funktional klar gegliederte Gebäudegruppe in Ziegelbauweise in einem burgartig romantisierenden Stil, wie er typisch für die Brauereien in der Gründerzeit war.
- Burchardstraße Nr. 19-20 in Cracau (ehemalige **Cracauer Brauerei**): Eindrucksvoller hochgründerzeitlicher Industriekomplex aus dem dritten Viertel des 19. Jahrhunderts. Ein- bis viergeschossige Ziegelbauten in orts- und landschaftsbildprägender Lage.
- Lübecker Straße Nr. 127-129 in der Neuen Neustadt (ehemalige **Diamant-Brauerei**): Einheitlich gestaltete Anlage aus der Mitte des 19. Jahrhunderts mit besonderer städtebaulicher Wirkung in Richtung Neustädter Bahnhof und Lübecker Straße. Gestalterisch angelehnt an eine gotische Burganlage mit Türmen, Zinnen und Wehrgängen, stellt diese Brauerei ein herausragendes Beispiel dekorativer Gestaltung in der industriellen Architektur des 19. Jahrhunderts dar.
- Sieverstorstraße Nr. 5-20 in der Alten Neustadt (ehemalige **Börde-Brauerei**): Ausgedehnter Brauereikomplex (gegründet 1823) aus Verwaltungsbau, Produktions- und Lagerbauten des 19. und 20. Jahrhunderts. Stadtbildprägend besonders durch den markanten Sudturm. Qualitätvolle Industriearchitektur, zu einem großen Teil aus dem Umfeld des Neuen Bauens der 1920er Jahre.

Klosterkamp 4



Hier sei auch noch auf die Magdeburger Nahrungsmittelindustrie hingewiesen, von der allerdings nicht mehr so viele denkmalgeschützte Anlagen erhalten sind. Ein besonders beeindruckendes Beispiel ist die **Industriemühle Klosterkamp Nr. 4** (Industriehafen): Ehemals überregional herausragende, beispielhaft moderne Großmühlenanlage aus den 20er Jahren, bestehend aus in sachlich funktionaler Architektursprache gestalteten und zueinander gruppierten kubischen Stahlbeton-Klinkerbauten von 1925-1927. Bedeutendes Bauwerk des Neuen Bauens, das durch seine Gestaltung und Baumasse das Straßenbild wie auch das Umfeld des Industriehafens städtebaulich dominiert.

Die Ausführungen zum Maschinenbau und zur metallverarbeitenden Industrie entstammen zu einem großen Teil dem sehr empfehlenswerten Heft 46 I/1999 der Veröffentlichungen des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Magdeburg: „Industriearchitektur in Magdeburg – Maschinenbauindustrie“ von Sabine Ullrich.

Börde-Brauerei Alte Neustadt



8 Infrastrukturanlagen

Johannes Wöbse

8.1 Straßen und Plätze

Durch ihre geographische Lage an der Elbe und die daraus resultierende bedeutende Stellung als Handelsmetropole über viele Jahrhunderte hinweg war die Stadt Magdeburg Kreuzungspunkt alter Handelswege. Vom Breiten Weg, der westlich entlang der Domfreiheit und der Marktsiedlung verlief, zweigten mehrere Wege ab. Nach Süden in Richtung Walbeck, Merseburg, Leipzig und Erfurt, nach Norden Richtung Hamburg, nach Westen der alte Heerweg nach Westfalen (über Helmstedt, Braunschweig und Hildesheim) und nach Osten über eine der drei Elbfurten zwischen Dom und Johanniskirche. Von Cracau ging der Weg nördlich an Prester vorbei nach Pechau, wo sich eine Brücke über einen weiteren Elbarm befand. Hinter dieser Brücke gabelte sich der Weg. Der südliche Weg führte über Jüterborg und Görlitz Richtung Osteuropa (Kiew) bzw. Mittelasien, der nördliche Richtung Brandenburg und von dort aus weiter an die Ostsee oder über Havelberg nach Wolgast.

Dieser alte Handelweg zwischen Magdeburg und Pechau, der **Klusdamm**, war 7,6 km lang und ca. 6 m breit. Als wichtigste Wegeverbindung Richtung Osten wurde er bereits im 15. Jahrhundert zu einem mit Sandsteinen befestigten Steindamm ausgebaut. Die vielen kleinen Elbarme im breiten Auengebiet wurden nach und nach durch Brücken überspannt. 1753 waren es bereits 32 Brücken, darunter als längste Brücke die bereits 1571 erbaute Lange Brücke bei Pechau mit acht großen Gewölben und einer Länge von insgesamt 80 m. Mit steigendem Verkehrsaufkommen wurde der Klusdamm immer weiter ausgebaut, 1816 soll es schon 62 Brücken über die Wasserarme gegeben haben, davon 42 aus Holz und 20 aus Stein. Davon erhalten geblieben sind zwei steinerne Brückenbögen über die Ehle (**Klusbrücke**), wovon auf einem das Magdeburger Stadtwappen und die Jahreszahl 1712 zeigt. Dieser Teil des Klusdammes mit den erhaltenen Brückenbögen steht als ein bedeutendes Zeugnis der Magdeburger Verkehrs- und Handelsgeschichte unter Denkmalschutz.

In der Landeshauptstadt gibt es zahlreiche Straßenzüge, die komplett oder in Teilen denkmalgeschützt sind. Dabei handelt es sich i. d. R. um Straßen mit ge-

Klusbrücke



schlossener denkmalgeschützter Bebauung (wie in den Siedlungen der 20er Jahre) oder um schützenswerte Straßenraumsituationen, die weitgehend unverändert im Stadtgrundriss bis heute erhalten geblieben sind.

Folgende **Straßenzüge** bzw. Teile von Straßenzügen in Magdeburg sind als geschützter Straßenzug oder Teil eines Denkmalbereiches im Denkmalverzeichnis eingetragen:

Altstadt/Südl. Stadtzentrum:

Am Dom, Bölschestraße, Breiter Weg (südlicher Bereich), Bürgelstraße, Danzstraße (östlicher Bereich), Einsteinstraße, Feuerbachstraße, Geißlerstraße, Harnackstraße, Hegelstraße, Leibnizstraße (südlicher Bereich), Liebigstraße, Keplerstraße, Otto-von-Guericke-Straße (südlicher Bereich), Planckstraße, Schellingstraße, Seumestraße, Sternstraße, Wallonerberg

Brückfeld:

Bauhausstraße, Coswiger Straße, Dessauer Straße, Georg-Heidler-Straße, Raguhner Straße, Roßlauer Straße, Torgauer Straße, Wörlitzer Straße, Zerbster Straße

Buckau:

Basedowstraße, Gaertnerstraße, Klosterbergstraße

Cracau:

Alwin-Brandes-Straße, Bassermannstraße, Benignenstraße, Brändtströmweg, Cracauer Straße, Herweghstraße, Johannes-Münze-Straße, Lassallestraße, Luxemburgstraße, Mehringstraße, Zetkinstraße

Neue Neustadt:

Am Polderdeich, Am Vorhorn, Bunsenstraße, Curiestraße, Fraunhoferplatz, Lauestraße, Ostwaldstraße, Reichelstraße, Rothenseer Straße (35 - 57), Scheelestraße

Weiterhin steht der napoleonische Straßengrundriss der Neuen Neustadt unter Denkmalschutz, zu dem folgende Straßen gehören:

Abendstraße, Alexanderstraße, Ankerstraße, Bremerstraße, Brüderstraße, Scharlottenstraße, Colbitzer Straße, Fabrikenstraße, Grünstraße, Haldensleber Straße, Hamburger Straße, Heinrichplatz, Heinrichstraße, Hospitalstraße, Hugenottenstraße, Kurze Straße, Lübecker Straße, Mittagstraße, Morgenstraße, Moritzstraße, Nicolaistraße, Ritterstraße, Schmidtstraße, Zielitzer Straße

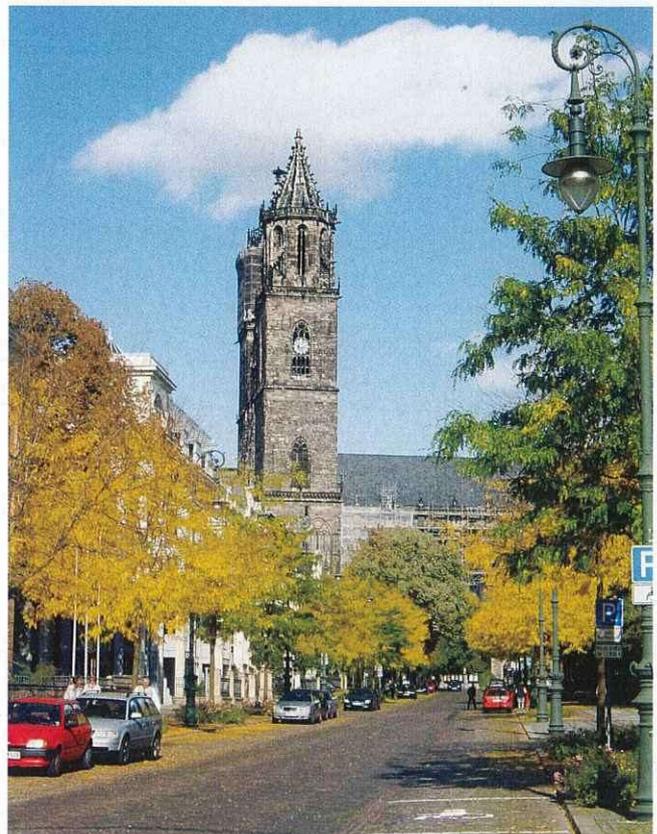
Reform:

Asternweg, Birnenweg, Bunter Weg, Dahlienweg, Fliederweg, Heckenweg, Lilienweg, Maienhof, Nelken-



Am Dom

Hegelstraße



weg, Paracelsusstraße, Verlorener Grundstein, Zur Siedlung Reform

Stadtfeld:

Annastraße, Badeleber Straße, Calförder Straße, Erxleber Straße, Flechtinger Straße, Goethestraße (22 - 36, Bereich Pauluskirche), Harbker Straße, Haverlaher Straße, Hötensleber Straße, Immermannstraße, Marienborner Straße, Martin-Andersen-Nexö-Straße, Matthissonstraße, Offleber Straße, Völpker Straße, Walbecker Straße, Weferlinger Straße, Westernplan

Sudenburg:

Braunschweiger Straße, Heidestraße (1 - 18, 22 - 37), Helmstedter Straße (3 - 13, 53 - 61), Hohlbeinstraße, Klausenerstraße (1 - 23, 38 - 51), Lucas-Cranach-Straße, Otto-Richter-Straße (1 - 6, 40 - 50)

Weiterhin stehen folgende **Plätze** bzw. Platzsituationen unter Denkmalschutz:

- Alter Markt
- Alt Ottersleben (Dorfplatz)
- Ambrosiusplatz
- Am Denkmal (Diesdorf)
- Bei der Hauptwache
- Beimsplatz
- Domplatz
- Hasselbachplatz
- Jerichower Platz
- Moritzplatz
- Nicolaiplatz

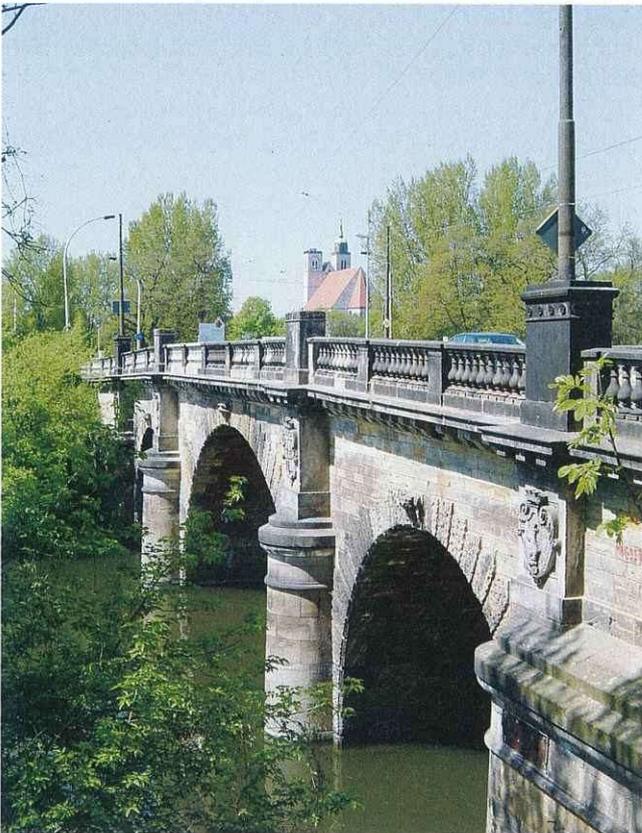
Brücken

Für die Überquerung der Elbe wurden im Stadtgebiet Magdeburgs mehrere Brücken gebaut. Die älteste und für die Stadt lange Zeit wichtigste Verbindung war der Strombrückenzug. Mit dem stark anwachsenden Verkehr gegen Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die alten hölzernen Brückenbauten durch breitere massive Bauwerke ersetzt. Mit dem Bau der „neuen“ Strombrücke (Einweihung 1862) wurde auch eine Erneuerung der Zollbrücke und der Langen Brücke (heutige Anna-Ebert-Brücke) nötig, zumal besonders

die alte Zollbrücke die Schifffahrt behinderte. Die Zollbrücke mit ihrer Spannweite von 43 m wurde 1879 erneuert, ab 1880 begannen die Arbeiten an der 191 m langen Langen Brücke, mit deren Fertigstellung 1882 der Strombrückenzug komplettiert wurde. Doch selbst der erneuerte und gleichzeitig verbreiterte Strombrückenzug konnte den rapide anwachsenden Verkehr nicht mehr lange aufnehmen, so dass man sich zur Errichtung eines weiteren Brückenzuges stromabwärts in Verlängerung der Königstraße (heute Rathenaustraße) entschloss. Dieser Nordbrückenzug und ein projektierte Südbrückenzug sollten die Verkehrsprobleme lösen. 1902 wurde die Herrenkrugbrücke, die im Zuge des Nordbrückenzuges die Alte Elbe überspannte, eingeweiht, 1903 folgte die Königsbrücke über die Stromelbe. Der Bau des südlichen Brückenzuges auf Höhe des Klosterberggartens verzögerte sich nicht zuletzt wegen des Ersten Weltkrieges immer weiter, so dass die Sternbrücke erst 1922 dem Verkehr übergeben werden konnte. Die Brücken über die Stromelbe wurden am Ende des Zweiten Weltkrieges alle zerstört und später durch neue Brücken ersetzt. Nicht wieder aufgebaut wurde die Sternbrücke, die jedoch in den kommenden Jahren nach altem Vorbild neu aufgebaut werden soll, um das südliche Stadtzentrum und Buckau wieder an den Stadtpark Rotehorn anzubinden.

Im Stadtgebiet stehen folgende **Brücken** unter Denkmalschutz:

- die Anna-Ebert-Brücke zwischen Werder und Brückfeld,
- die Eisenbahnbrücke Gröperstraße in der Neuen Neustadt,
- die Eisenbahnhubbrücke zwischen dem Elbebahnhof und der Rotehorn-Insel,
- die Eisenbahnbrücke über die Alte Elbe,
- die Hafenbahnhubbrücke im Handelshafen,
- die Klusbrücke am Klusdamm,
- die Elbebahnhofsbrücke (Teil der ehemaligen Sternbrücke) und
- die Zollbrücke über die Zollelbe auf dem Werder.



Zollbrücke

Eisenbahnhubbrücke



8.2 Eisenbahn, Bahnhöfe

Mit dem steilen Wachstum von Industrie und Handel seit Mitte der 30er Jahre des 19. Jahrhunderts mussten die Transportwege verbessert werden, um den verstärkten Austausch von Waren zu ermöglichen. Die Hauptverbindungsstraßen Richtung Berlin, Egelh and Eilsleben waren bis dahin bereits verbreitert, teilweise begradigt und vor allem gepflastert worden, um den Transport auf dem Landwege zu verschnellern. Trotzdem brauchte eine Kutsche von Magdeburg nach Halle immer noch 14 Stunden. Besonders für den Transport von Massengütern wie Getreide, Zucker oder Kohle und die schweren Produkte des Maschinenbaus erwies sich der herkömmliche Landtransport mit Pferden als zu langsam und zu wenig leistungsstark. Aus diesem Grund gab es bereits um 1829 Gedanken zum Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Magdeburg. Diese aus Leipzig bzw. Halle stammenden Ideen wurden von den Magdeburger Kaufleuten jedoch strikt abgelehnt, da diese fürchteten, einen Teil des Handelsaufkommens an Leipziger Handelshäuser verlieren zu können. Auch die Post, das herkömmliche Transportgewerbe und die Magdeburger Festungskommandantur wehrten sich gegen diese Pläne. Erst als die Magdeburger von den Vorbereitungen der Leipziger und Hamburger Konkurrenz zum Bau einer Eisenbahnlinie erfuhren

und dazu noch die Aktien für den Bau der Eisenbahnstrecke zwischen Leipzig und Dresden innerhalb weniger Stunden komplett verkauft worden waren, schreckten die Magdeburger aus ihrer Lethargie auf. Unter der Führung von Oberbürgermeister Francke wurde ein Eisenbahnbaukomitee gegründet, die Genehmigung für den Bau einer Eisenbahnstrecke Magdeburg-Leipzig eingeholt und über einen ausgesprochen erfolgreichen Aktienverkauf das erforderliche Kapital bereitgestellt. Nach schwierigen Verhandlungen mit den Festungsbehörden wurde 1837 mit dem Bau der Linie begonnen. Der erste Streckenabschnitt Magdeburg-Schönebeck wurde am 29.06.1839 eingeweiht, am 18.08.1840 war auch der letzte Streckenabschnitt Halle-Leipzig fertiggestellt. Die durchgehende Strecke Magdeburg-Halle-Leipzig-Dresden bildete die erste große Eisenbahnverbindung in Deutschland und durchquerte dabei gleich mehrere Staaten (Preußen, Anhalt und Sachsen). Bis 1843 wurde die Strecke nach Halberstadt fertiggestellt, die ab 1847 eine Weiterfahrt über Wolfenbüttel bis nach Köln ermöglichte.

Um einen Bahnhof innerhalb der Stadt bauen zu können, wurde das Elbvorland vor den Festungsmauern dem Militär abgekauft, aufgeschüttet und befestigt. Unterhalb des Fürstenwalls entstand der Leipziger Bahnhof, auf dem die drei Fernverkehrslinien zusammenliefen. Da der zur Verfügung stehende Raum sehr begrenzt war, wurden die unterirdischen Kasematten des Fürstenwalls u. a. als Warteräume für die Reisenden genutzt. 1846 wurde die Strecke Magdeburg-Potsdam-Berlin eingeweiht. Sie endete vorerst in Magdeburg-Friedrichstadt, da die Elbbrücken für die Eisenbahn noch nicht fertiggestellt waren. Mit ihrer Inbetriebnahme wurden Magdeburg und Berlin 1848 durchgehend verbunden, wobei die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn den Bahnhof der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn am Fürstenwall mitbenutzte. Die Fertigstellung der Strecke Magdeburg-Wittenberge mit Anschluss nach Hamburg wurde erst 1851 in Betrieb genommen, da Schwierigkeiten beim Bau der Elbbrücke bei Wittenberge und der Streckenführung in die Festung Magdeburg von Norden her Probleme bereiteten. Das Einfahrtstor in die Festung ist an der Lukasklause bis heute erhalten geblieben. Der Bahnhof der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn befand sich am Petriförder, eine Schienenverbindung zum Bahnhof am Fürstenwall bestand vorerst nicht. Auch hier waren die Platzverhältnisse derart beengt, dass die Fischer aus Platzmangel ihre Netze auf den Bahnsteigüberdachungen trockneten.

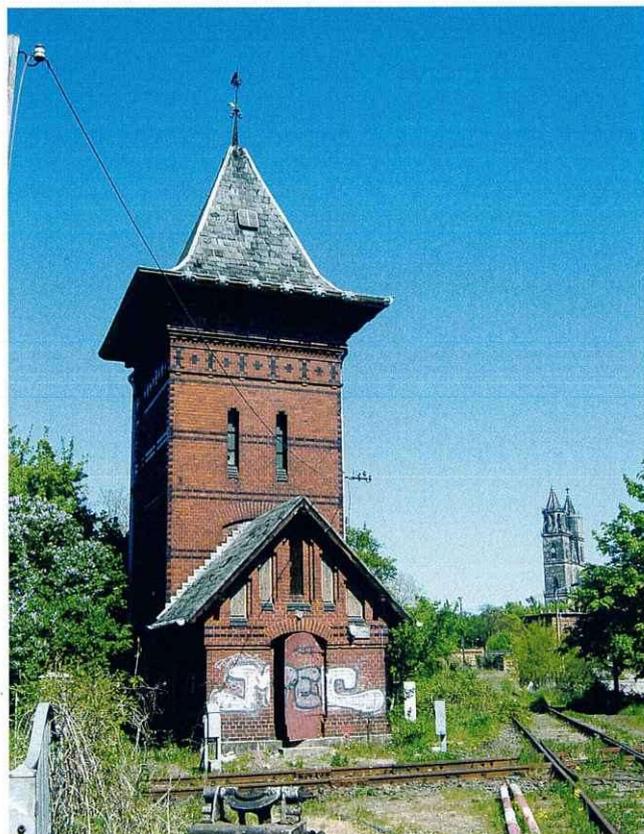
Im Zuge der Stadterweiterung ab 1869 erwarben die Eisenbahngesellschaften vom Militärfiskus ein 38 ha großes Gelände, um einen zentralen Bahnhof für die

Stadt zu bauen. Der neue Hauptbahnhof wurde nach zehnjähriger Bauzeit 1882 fertiggestellt. Mit der Bildung der Eisenbahndirektion Magdeburg wurden die bis dahin privaten Eisenbahngesellschaften verstaatlicht und damit in ein Gesamtunternehmen überführt. Der Hauptbahnhof entwickelte sich schnell zu einem bedeutenden Eisenbahnknotenpunkt.

Aus dem 19. Jahrhundert sind folgende bedeutende Anlagen der Eisenbahngeschichte noch erhalten, die unter Denkmalschutz stehen:

- Das Gebäude des **Hauptbahnhofes**. Zwischen 1872 und 1882 wurde der Hauptbahnhof im Neorenaissancestil errichtet. Er diente als Empfangsgebäude der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, während für die Gäste der Magdeburg-Halberstädter und der Magdeburg-Potsdamer Eisenbahn ein eigenes Gebäude am Kölner Platz entstand. Dieses Gebäude wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört. Ebenfalls unter Denkmalschutz stehen die gusseisernen Brückenkonstruktionen am Kölner Platz über die Ernst-Reuter-Allee.
- **Bahnhof „Unterwelt“ / Elbebahnhof**: Das Gelände am Schleinufer war über Jahrzehnte der Eisenbahnknotenpunkt der Stadt Magdeburg und

Schrankenposten Hubbrücke



verlor erst 1873 mit der Eröffnung des Zentralbahnhofes (heutiger Hauptbahnhof) und der damit stattfindenden Verlagerung des Personenverkehrs an Bedeutung. Im Bereich des ehemaligen Elbebahnhofes befinden sich heute noch zahlreiche Relikte der industriell geprägten Kulturlandschaft, die sich über einen Zeitraum von 150 Jahren dort entlang der Bahntrassen gebildet hat. Hier ist durch die hohe Dichte an Baudenkmalen auch heute noch der historische Kontext der Entwicklung von Schienenverkehr, Schifffahrt, Wirtschaft und Industrie gut abzulesen. Die noch vorhandenen Bauwerke aus den Anfängen der Eisenbahngeschichte sind wie die Eisenbahnhubbrücke z. T. von einzigartiger Wertigkeit.

- Die **Eisenbahn-Hubbrücke** über die Stromelbe wurde 1848 wie auch die beiden anderen Eisenbahnbrücken über die Taube Elbe und die Alte Elbe erbaut, um die seit 1846 bestehende Eisenbahnlinie Magdeburg-Potsdam, die bis 1848 in der Friedrichstadt am Ostufer der Elbe endete, mit dem Elbebahnhof zu verbinden. Die Brücke musste als Hubbrücke (2 m Hubhöhe) ausgeführt werden, um bei Hochwasser die Schifffahrt nicht zu behindern. Nach den einschneidenden Veränderungen im Zuge der Stadterweiterung mit der Einrichtung des

Zu den denkmalgeschützten Anlagen der Eisenbahn- bzw. Verkehrsgeschichte entlang des Schleinufers gehören u. a. weiterhin:

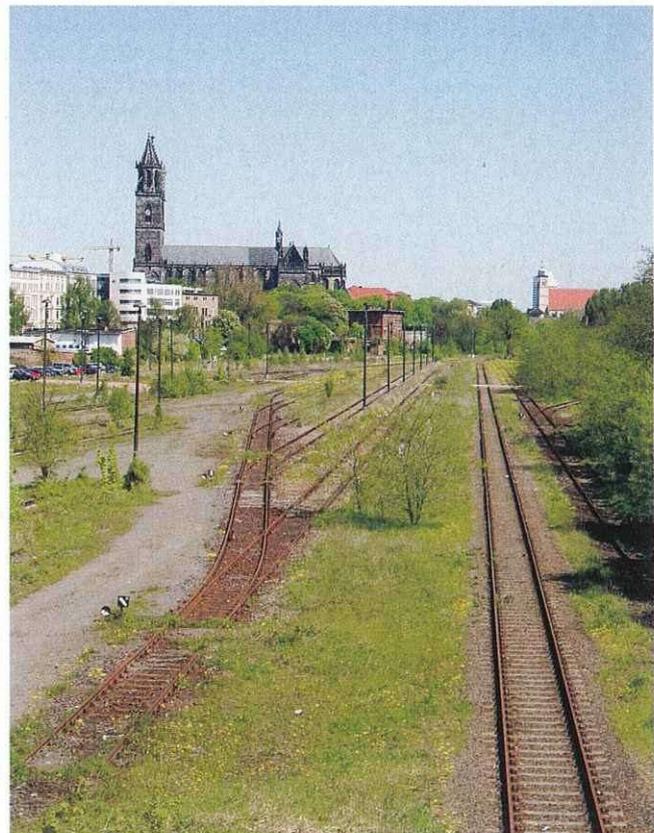
- die noch vorhandenen Bestandteile der Sternbrücke (die sog. Vorlandbrücken),
- der Schrankenposten an der Hubbrücke,
- die Widerlagermauern der ehemaligen Eisenbahntoranlage am Kavalier „Scharnhorst“,
- die Torpfeiler des südlichen Bahnhofstores,
- die Brauereiniederlage Allendorf,
- das Kontorgebäude mit zwei Flachspeichergebäuden sowie Kaimauer der ehemaligen „Elbelagerhaus AG“,
- der Güterbahnhof „Unterwelt“ mit Bahnstabsverwaltung, zwei Dienstgebäuden, Toilettenhaus, Bahnhofstor, Sozialgebäude, die Hauptgleisstrassen nach Buckau,
- das Bahnhofsempfangsgebäude (später Reichsbahndirektion) an der Materlikstraße/Schleinufer und
- die Bahnsteigrampe am Schleinufer.

Hauptbahnhof



Hauptbahnhofes wurde eine neue Elbbrücke für die Eisenbahn nördlich des heutigen Handelshafens errichtet, so dass die Züge aus Richtung Potsdam über die Neustadt direkt den neuen Hauptbahnhof anfahren konnten. Die Hubbrücke wurde im weiteren hauptsächlich für den Güterverkehr zu den Industrierwerken an der Berliner Chaussee genutzt. Unter Denkmalschutz steht der gesamte noch vorhandene Teil der Eisenbahnlinie Magdeburg-Potsdam einschließlich der Brücke über die Alte Elbe bis zur Turmschanzenstraße.

Elbebahnhof



Darüber hinaus stehen die folgenden Anlagen der Eisenbahn- und Verkehrsgeschichte Magdeburgs unter Denkmalschutz:

- Bahnhof Neue Neustadt,
- Bahnhof Westerhüsen,
- das Empfangsgebäude des Bahnhofes Buckau,
- ehemaliger Güterbahnhof Brückfeld,
- Anlagen der ehemaligen Eisenbahnzugänge zur Festung (Eisenbahntore an der Lukasklause und im Bereich der ehemaligen Bastion „Cleve“/ Schleinufer),
- ein Bahnwärterhaus mit Stellwerk Lübecker Straße 135,
- ein Bahnwärterhaus an der Schönebecker Straße mit zugehöriger Schrankenanlage und
- ein Stellwerk am Editharing.



Alt Salbke 11-13: Wagenreparaturhalle

Reichsbahnausbesserungswerke Buckau und Salbke (RAW)

Zur Geschichte der Eisenbahn in Magdeburg gehören auch die Produktions- und Ausbesserungsanlagen, deren Bauwerke in Buckau und besonders in Salbke bedeutende Zeugnisse der Eisenbahntradition darstellen.

Der preußische Staat erwarb 1882 das Gelände der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn in Buckau und baute es bis 1887 zu einer Eisenbahn-Hauptwerkstatt aus. Elf Jahre später wurde zur Entlastung der Buckauer Werkstatt eine weitere große Eisenbahnreparaturwerkstatt in Salbke errichtet. Mit der Inbetriebnahme des Ausbesserungswerkes 1895 auf dem 33 ha großen Gelände zwischen der Dorfstraße und der Bahnstrecke Magdeburg-Halle wandelte sich Salbke schnell. Innerhalb kurzer Zeit verdoppelte sich die Einwohnerzahl, aus dem landwirtschaftlich geprägten Dorf wurde ein Industrieort. Das Buckauer Werk wurde nach den schweren Kriegszerstörungen des Zweiten Weltkrieges nicht wieder aufgebaut, während im Salbker Betriebsteil weiterproduziert wurde. Während der DDR-Zeit war das Werk mit seinen 2.000 Mitarbeitern ein bedeutender Arbeitgeber in der Region Magdeburg, nach 1990 wurde der Betrieb immer weiter verkleinert und schließlich geschlossen.

Trotz der erheblichen Zerstörungen des letzten Weltkrieges blieben zahlreiche Gebäude erhalten, die in ihrer Geschlossenheit ein bedeutendes Zeugnis der Magdeburger Industriekultur und Eisenbahngeschichte darstellen. In der Coquiststraße 16 in Buckau finden sich Reste der zuerst gegründeten ehemaligen Eisenbahnhauptwerkstatt Buckau. Dazu gehören u. a. die zweischiffige Halle der Wagenreparaturwerkstatt (heute Buckauer Sporthalle), Dienst-, Werkstatt- und Verwaltungsgebäude. Großflächige und beeindruckende Anlagen befinden sich in Salbke (Alt Salbke 11-13).

Bahnhof Magdeburg-Neustadt

