





Abb. 141 Das um 1900 neu verlegte Schrotebett

Abb. 142 Verzierte Brücken verbinden die beiden Straßenzüge beiderseits der Schrote



Abb. 143 Ornament eines Brückenpfeilers



### 13. SCHNEIDERSGARTEN (1907)

Dieser nur ca. 1,3 Hektar große Park liegt im Süd-Westen von Magdeburg, im Stadtteil Sudenburg nördlich der Halberstädter Straße.

Heute wird er begrenzt durch die Jordan-, Brunner- und Dürerstraße.

Er ist typisch für eine Entwicklungsphase der Stadt, während der private Gartenanlagen unter verschiedenen Umständen in städtisches Eigentum übergangen. Vergleichbar ist auch der Strube-Park in Buckau, der vom Industriellen Gruson der Stadt geschenkt wurde. (Magdeburg beherbergte um die Jahrhundertwende rund 230000 Einwohner, davon waren 89 Millionäre [3])

Der Park wird vorwiegend von Kindern (Spielplatz) und den Anwohnern des Wohngebietes genutzt.

Sein Altbaumbestand sorgt dafür, daß Schneidersgarten auch bei größter Hitze eine kühle, schattige Oase in der Stadt bleibt.

Um die Jahrhundertwende gehörte das ganze Areal bis zur Sudenburger Wuhne dem Großgrundbesitzer Wilhelm Schneider. Auf Plänen aus dieser Zeit erkennt man das geschwungene Wegesystem und die Villa Schneiders, die bis heute noch erhalten sind.

Der Park war ein beliebter Treffpunkt der Bürgerschaft, besonders der Sudenburger. Da Sudenburg die wenigsten Grünflächen besaß, bestand großes Interesse an der Erhaltung und Öffnung des Parks für die Allgemeinheit.

Abb. 144 Brief des Gutsbesitzers Schneider an den Magistrat vom 12. Januar 1906

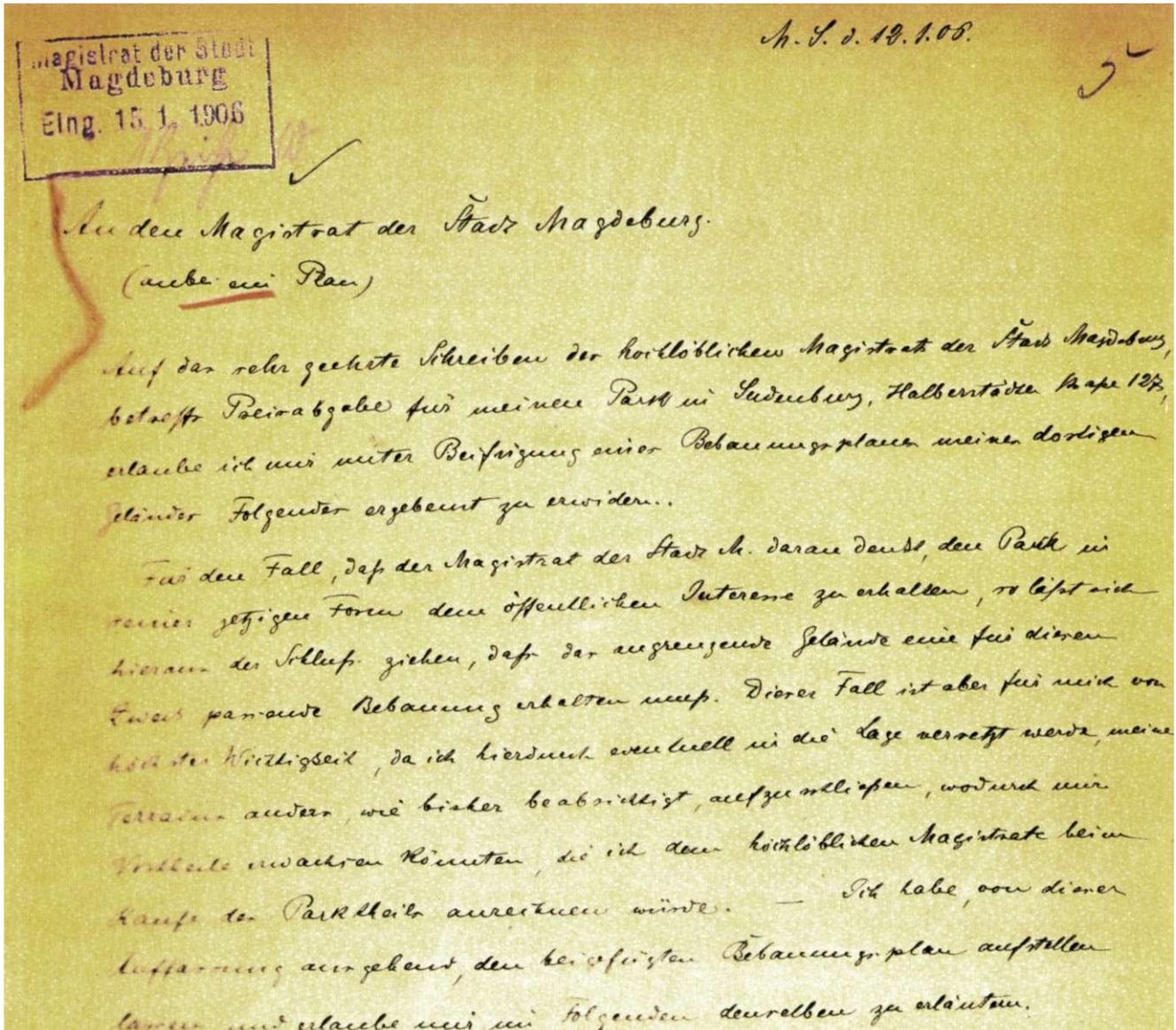


Abb. 145 Feldmeß-Aufnahme des Gutsbesitzer W. Schneiderschen Parkes in Sudenburg, Halberstädter Straße, 1907



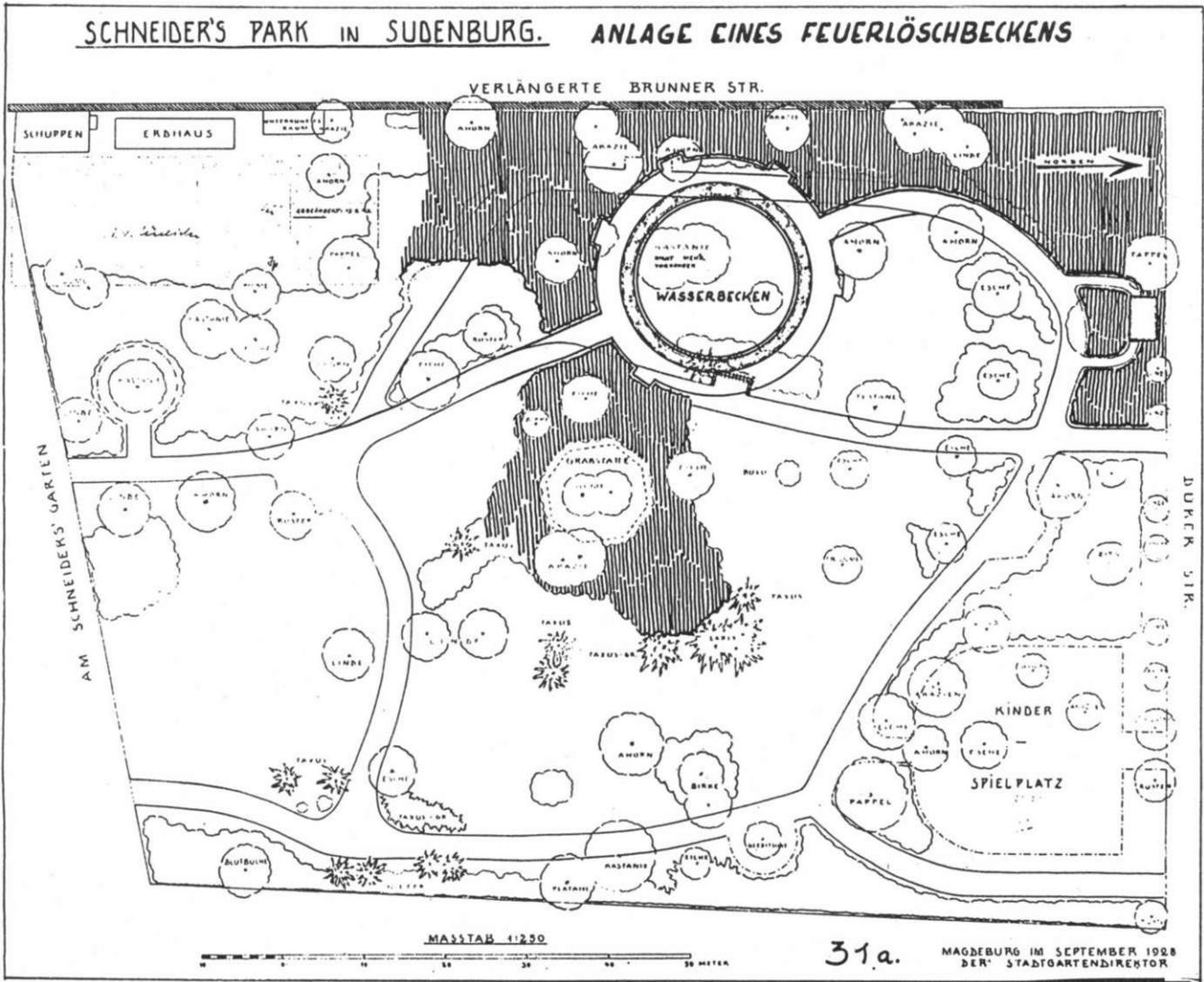


Abb. 146 Schneiders Park in Sudenburg.  
Anlage eines Feuerlöschbeckens, September 1928

Abb. 148



Abb. 147/148 Die Grabstätte der Familie Schneider, 1994

Abb. 147



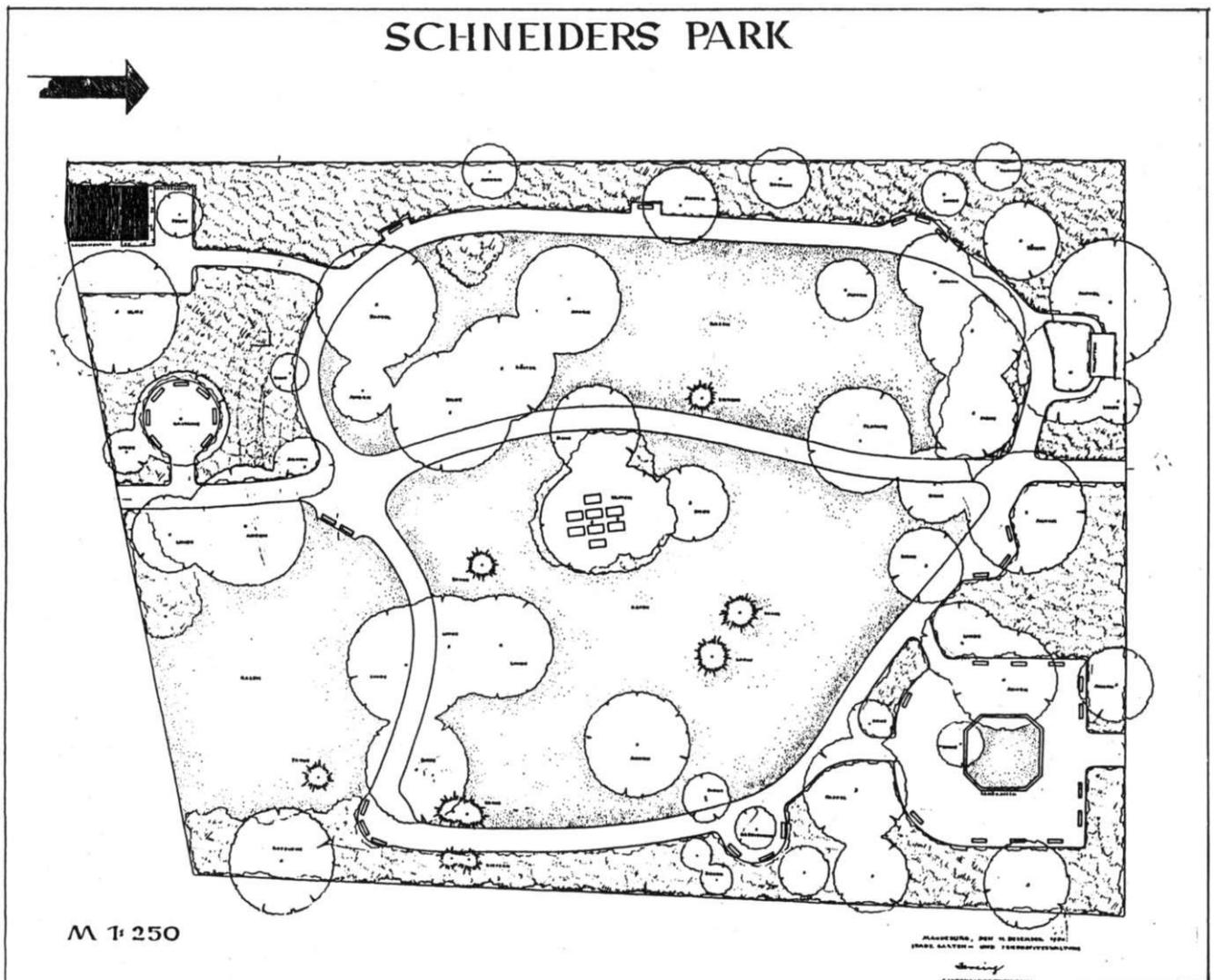


Abb. 149 Schneiders Park, 1950

Der Magistrat kaufte den Park relativ günstig auf ein Angebot Schneiders hin, der im Gegenzug die Genehmigung zu einer Randbebauung erhielt.

Leider konnte trotzdem der Park nicht in seiner vollen Größe erhalten werden.

Entlang der Jordanstraße entstand eine Zeile von Mietshäusern. Diese erhielten, bemerkenswert für diese Zeit, kein Hinterhaus, so daß von den Wohnungen ein freier Blick in den Park möglich war. Auch diese Häuser sind heute noch erhalten.

In den Jahren 1928 und 1958 wurde das Wegenetz überarbeitet. Dabei blieben die Grabstätten der Familie Schneider unangetastet. Heute sind sie sehr stark verwittert.

1992 fand die letzte umfassende Parksanierung statt. Dabei wurde die Gestaltung von 1958 weitestgehend beibehalten.

Der Spielplatz wurde entsprechend den Forderungen der neuen Spielplatznormen umgestaltet.

Seit 1993 steht Schneidersgarten unter Denkmalschutz.

#### LITERATUR

- [1] Korb, Dr. G.: mdl.
- [2] Voigt, M.: unveröffentl. Manuskript
- [3] Chronik der Stadt Magdeburg

#### 14. WESTERHÜSER PARK (1918/1934)

*"Westerhüsen (1910 eingemeindet) stellt den südlichsten Ort des schmalen Siedlungsbandes von Buckau her zwischen der Elbe und der alten Leipziger Heerstraße sowie der Leipziger Eisenbahnlinie dar. Westlich des Ortes steigt das Gelände zu den Moränen der Wellenberge im Frohser Hügelland an, an deren Hängen sich seit den Aufforstungen in den zwanziger Jahren ein ca. 25 ha großer Park ausbreitet." [1]*

Im Gebiet wurde vorher Kies und Sand für die Glashütte Westerhüsen gewonnen, bis die Stadt ein Areal von 140 Morgen als Friedhofserwartungsland erwarb. Noch 1918 konnten Werksangehörige Flächen für den Kartoffelanbau pachten.

Zwei Jahre zuvor wurde durch die Stadtverwaltung ein Wettbewerb für Magdeburg "zur Erlangung von Entwürfen für Friedhofsanlagen mit Krematorium im

Stadtteil Westerhüsen" ausgelobt, dessen Umsetzung jedoch nicht realisiert wurde. Nur 3,7 ha werden seitdem als Friedhofsfläche genutzt.

Die verbleibenden Flächen wurden mit Laub- und Nadelgehölzen bepflanzt und am 1. Mai 1934 der Bevölkerung als Volkspark übergeben.

Ein sparsam angelegtes Wegenetz und fehlende bauliche Ergänzungen (am höchsten Punkt war ein Aussichtsturm geplant) führten dazu, daß der Volkspark bis weit in die 50er Jahre sich selbst überlassen blieb. Temporäre Verschönerungsarbeiten, meist durch ansässige Betriebe, Bürger und auch Schulen, erweckten den Park nicht aus seinem Dornröschenschlaf.

In der Zwischenzeit hat er zunehmend ökologische Bedeutung bekommen, so daß eine floristische und faunistische Bestandsaufnahme zwingend notwendig werden.

Abb. 150 Das Wegesystem wurde durch Gärtnerinnen und Gärtner einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme 1990 wieder hergerichtet



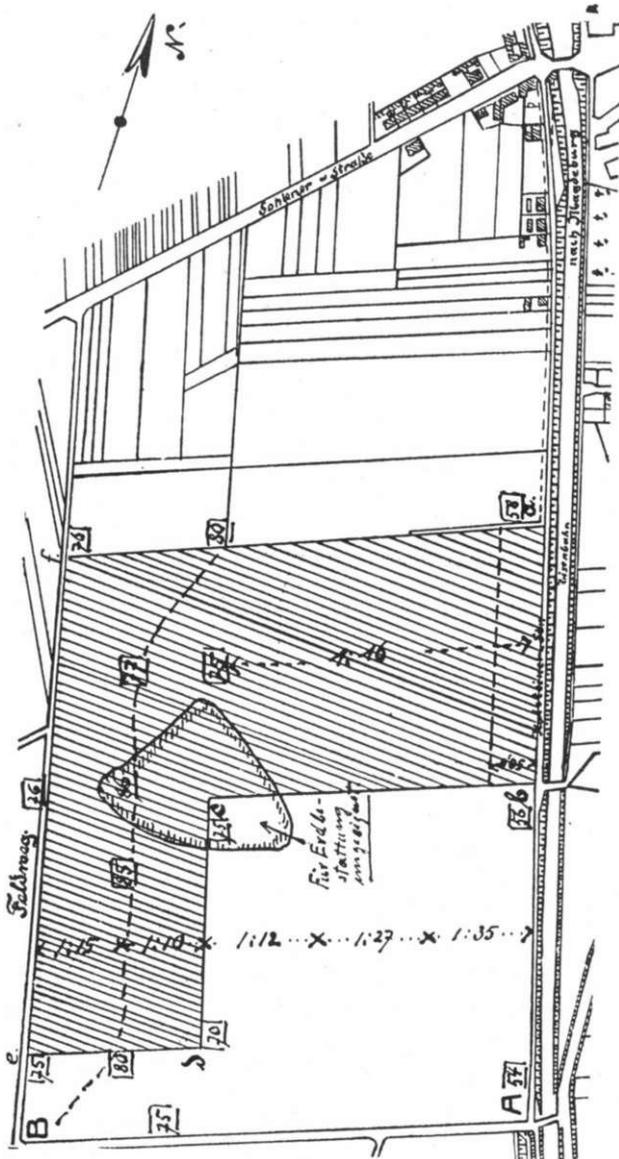


Abb. 151 Lageplan des Geländes für den Friedhofswettbewerb Magdeburg-Westernhüsen

Abb. 152 Lehrlinge des Grünflächenamtes legen einen Feuchtbiotop an



Abb. 153 Wiesenidyll mit Tellerkraut (*Claytonia perfoliata*)



Abb. 154 Westerhüser Wäldchen

LITERATUR

- [1] Glade, H.: Magdeburg und seine Umgebung. Akademie Verlag. 1981, S. 117
- [2] Die Gartenkunst Nr. 5, 1917 S.3; Nr.12, S. 171

## 15. BÖCKELMANNSCHER PARK, Amtsgarten Ottersleben (1833)

Der 2,5 ha große Böckelmannsche Park liegt im Süd-Westen Magdeburgs, im Stadtteil Ottersleben.

Er wurde durch den Landwirt, Ritterguts- und Fabrikbesitzer Wilhelm August Böckelmann, geboren am 28. 12. 1833 in Kleinottersleben, zusammen mit seinem Schwager Hermann Bertog aus Magdeburg geplant und schließlich 1874 angelegt.

Das Haus entstand erst nach Abriß eines Vorgängerhauses im Zusammenhang mit der Hoferweiterung 1893.

Diese Parkanlage folgte in ihrer Gestaltung den Prinzipien der "Englischen Parks", die schon besonders in Sachsen und im Anhaltinischen zu Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts übernommen wurden.

Grundlage dieser Anlage waren "Raumillusionen", die dem Betrachter stets neue reizvolle Ausblicke gewährten und den Durchwanderer des Bereiches immer neu veranlaßten weiterzugehen, um immer wieder andere "Bilder", komponiert aus Farben und Formen, zu entdecken.

Um Raumtiefen, Kulisseneffekte und Farbspiele zu erreichen, pflanzte man hier gezielt Solitäräume bestimmter Arten, wie zum Beispiel einen wechselfarbigen Eschenblättrigen Ahorn, Blutbuchen und selbstgezogene Ginkgobäume.

Die geschwungene Wegführung läßt immer neue Räume und Flächen erblicken.

Im Park befindet sich ein Quellgraben, der am Ottersleber Teich in die Klinker mündet. Durch teilweise Verrohrung des Wasserlaufes erzeugte man große Rasenflächen, wobei der Übergang in die Verrohrung durch günstige Bepflanzung kaschiert wurde.

Abb. 155 Gutshaus: im Vordergrund der Teich, der erst 1990 als deutsch-deutsches Förderprojekt wieder angelegt wurde



Abb. 156 Der Quellgraben im Park



Im Schutze der Baum- und Strauchpflanzung konnte sich auch ein Teich zu einem gesicherten Biotop für die Singvogelwelt entwickeln.

Weiterhin erwähnenswert sind der ehemalige Nutz- und Gemüsegarten, ein großes Gartenhaus mit Spielplatz und Brunnenhaus.

Der Park ist von einer Natursteinmauer umgeben, die an manchen Stellen geöffnet wurde.

Dort haben sich "Durchgangswege" gebildet.

Zum Ende des Krieges wurde der Park von einigen Sprengbomben getroffen, die zwei Ginkgobäume zerstörten.

Diese waren die einzigen "Exoten" im Park.

Der Park sollte ansonsten von seiner Grundstruktur her von "Exoten" freigehalten werden, deshalb wurde auch auf eine Pappelanpflanzung verzichtet, die typisch für die Bördegegend war.

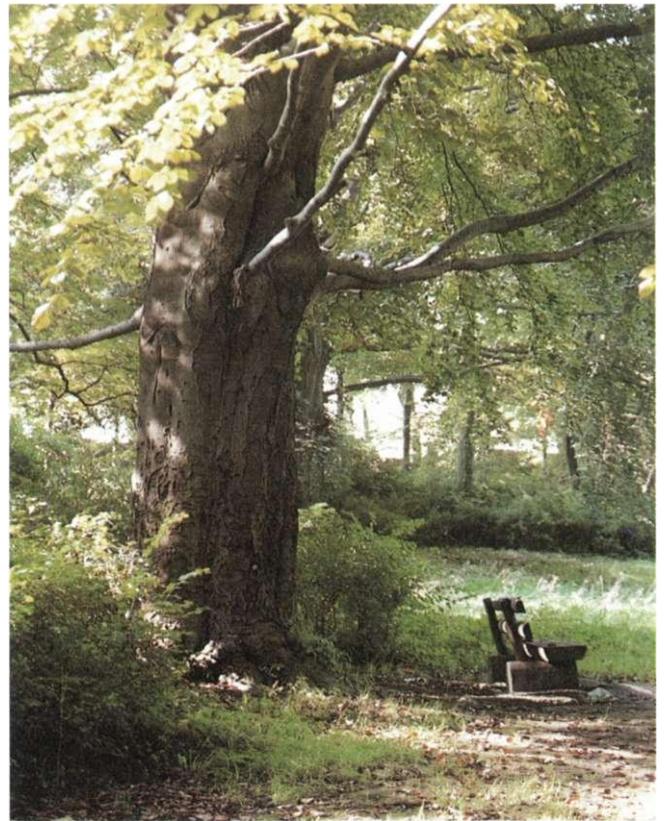
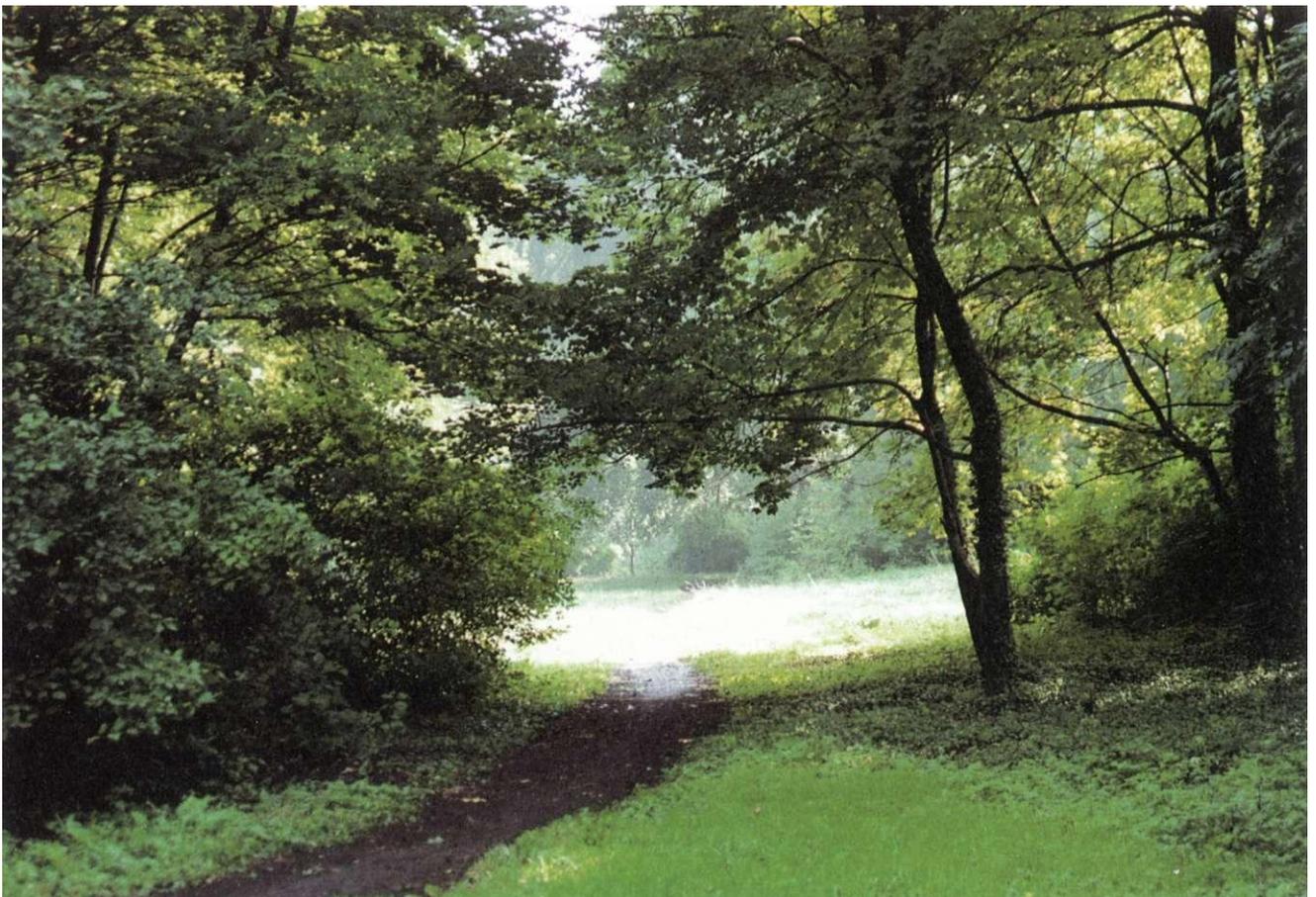


Abb. 157 Sitzplatz an der alten Platane

Abb. 158 Geschickte Bepflanzungen erzeugen Raumtiefen



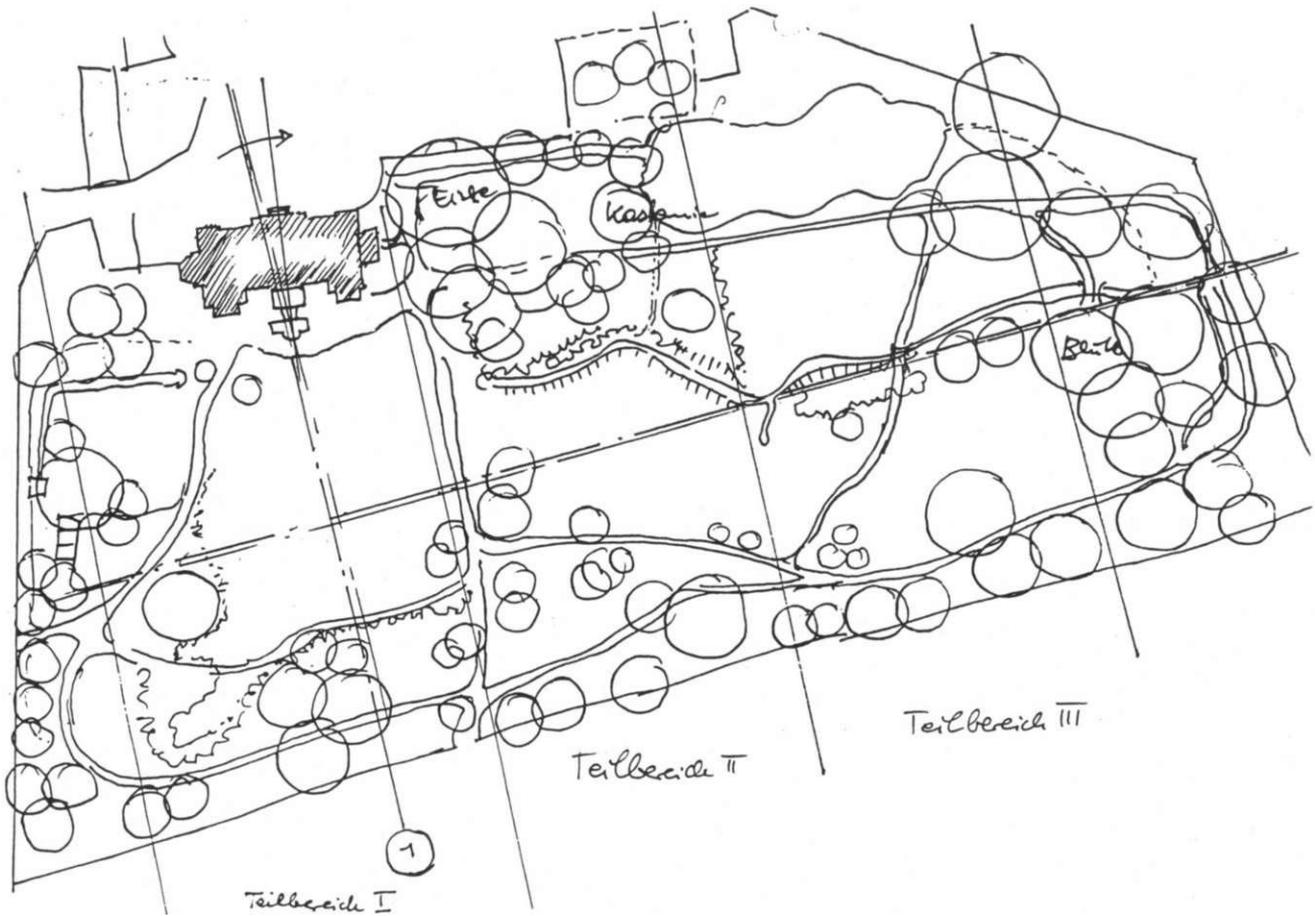
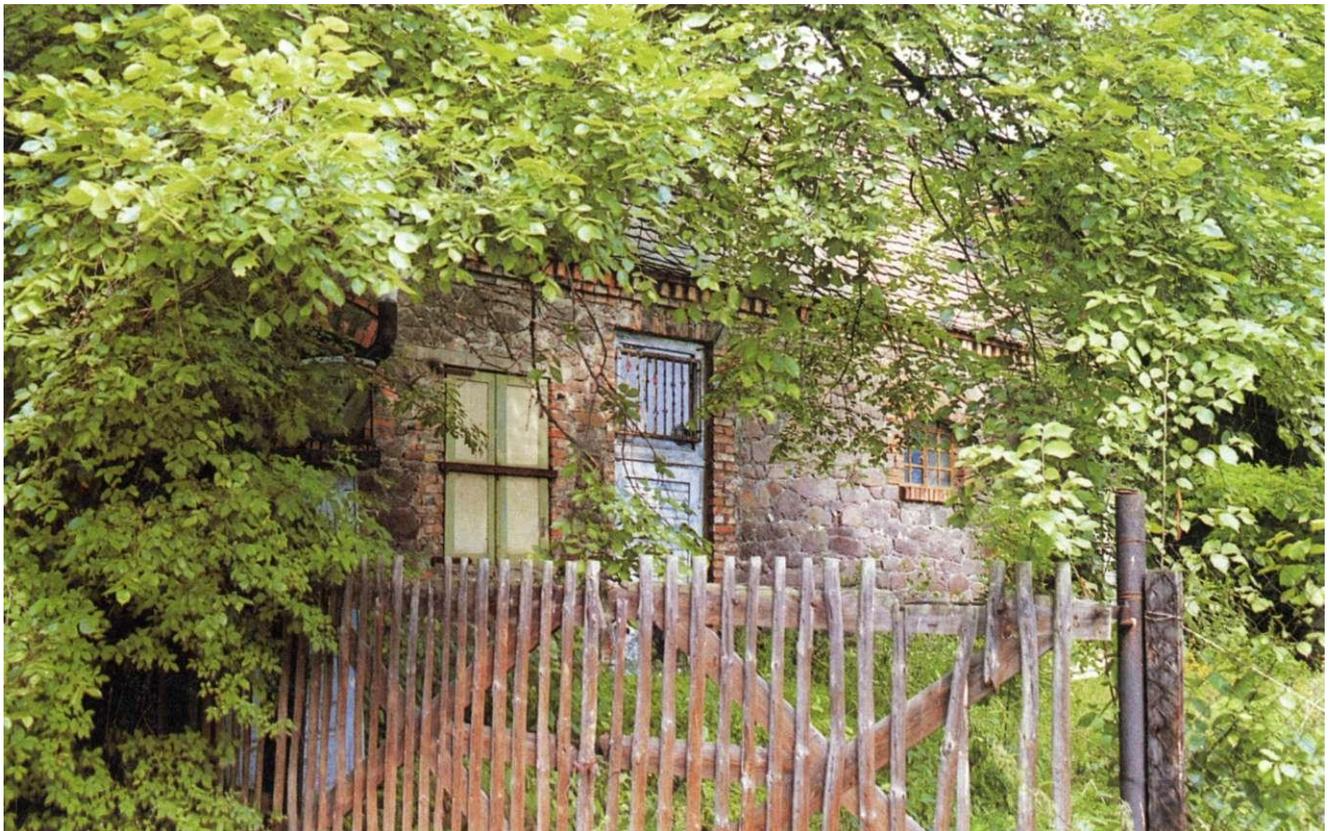


Abb. 159 Lageskizze: Verfasser Prof. G. Böckelmann

Abb. 160 Dörfliche Idylle



Zu DDR-Zeiten wurde das Gebäude als Jugendherberge genutzt. Auch heute wird weiterhin eine öffentliche Nutzung angestrebt.

1989 wurden die Teilnehmer des Service Civil International Moers e.V. und VEB Grünanlagen Magdeburg für die gute deutsch-deutsche Jugendarbeit auf dem Gebiet des Naturschutzes geehrt.

#### LITERATUR

[ ] Manuskripte Grünflächenamt Magdeburg, Hausakte



Abb. 13: Dorfkirche von Giersleben

## 16. GUTSPARK BENNECKENBECK

Weithin sichtbarer Zentralpunkt der Grünanlage ist der Wohnturm zu Benneckenbeck.

Er steht am südöstlichen Dorfausgang in der Nähe des Eulengrabens (zwischen Magdeburger Ring und Klinke).

Wohntürme zählten neben festen Höfen und festen Häusern zu den Eigenbefestigungen im Vorfeld größerer Orte. [1]

Der Turm erhebt sich über einem quadratischen Grundriß und hatte noch um 1850 ein steiles Zeltdach. Das Außenmauerwerk ist sorgfältig aus einem lagerhaften Bruchsteinmauerwerk errichtet.

Die Fenster der drei Obergeschosse, Zugänge und auch die Eckverbände sind unter Verwendung von Kalksteinquadern hervorgehoben, der Turm, der zweifellos in Zeiten der Unsicherheit und Kriegsnot als letzte Zuflucht galt, ist nach seinen baulichen und stilistischen Merkmalen nicht vor 1520 entstanden.

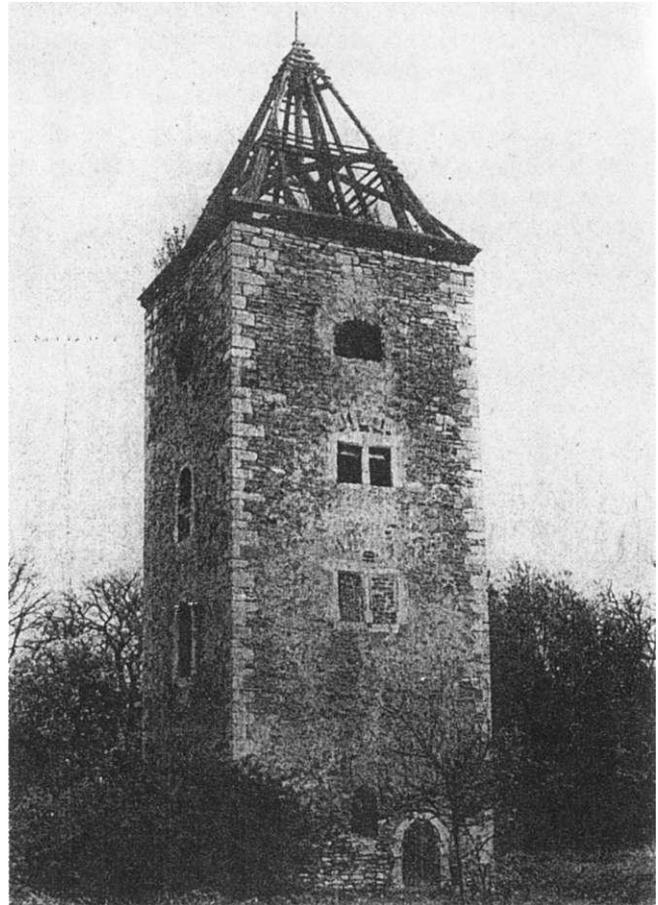
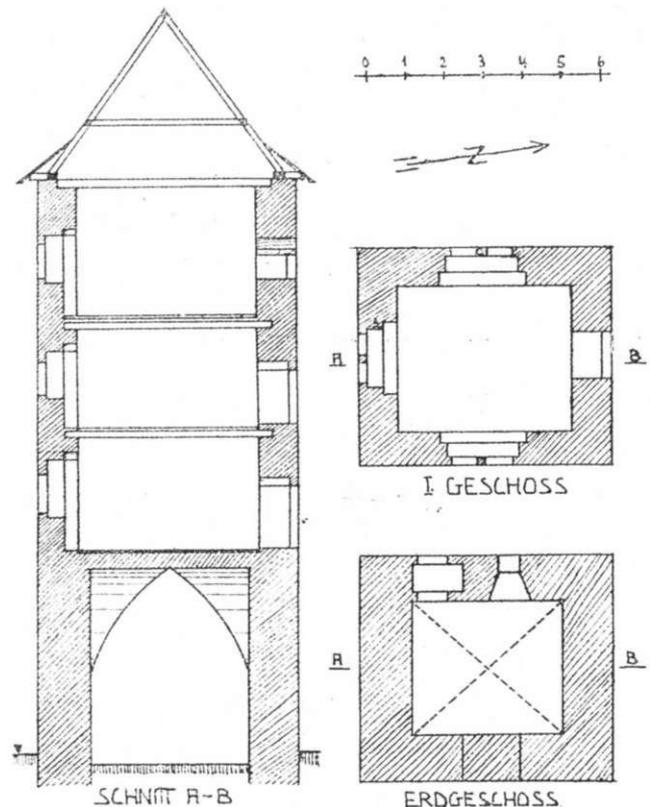


Abb. 162 Wohnturm, um 1520 errichtet



Abb. 163 Grundriß und Schnitt; Ansicht von Nordwesten mit steilem Zeltdach



Der kleine Park des Anwesens zu Füßen des Turms ist im Laufe der Jahre stark verwildert und damit vor allem Domizil für die Jugend.

Neben dem Baumbestand lassen u.a. die beiden durch Aufstauen des Eulengrabens entstandenen Teiche noch etwas von der früheren gärtnerischen Absicht des ländlichen Parks erkennen.

#### LITERATUR

- [1] Mrusek, Dr.H.J.: Zur städtebaulichen Entwicklung Magdeburgs im hohen Mittelalter. Hrsg. Rat der Stadt Magdeburg, VEB Druckerei der Werktätigen, Halle

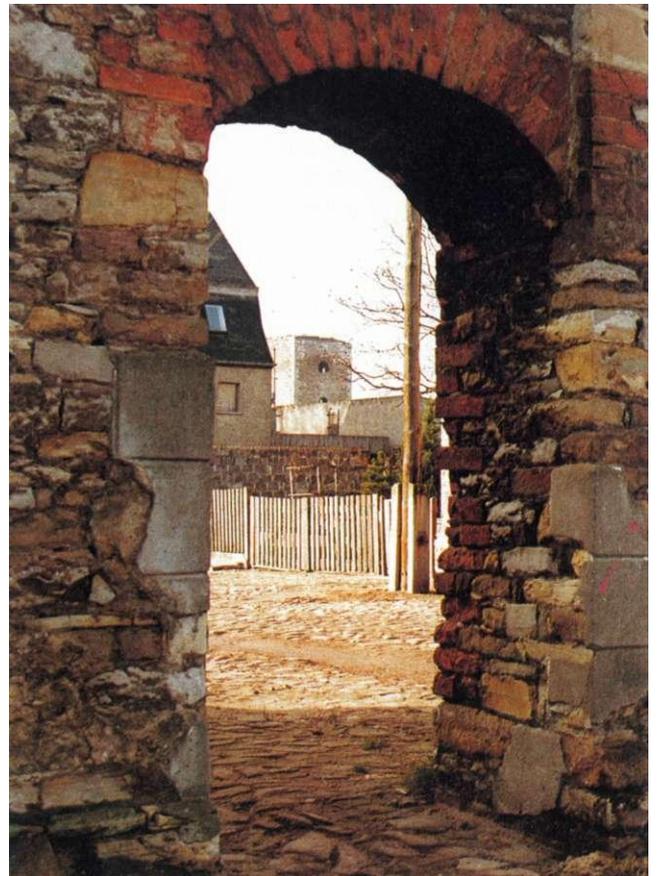


Abb. 164

Abb. 165 Teich des Gutsparkes



## 17. DIE ELBUFERPROMENADE

Mit der Gestaltung der Elbuferpromenade gelang es, die Stadt (die bislang "an der Reichsbahn" lag) wieder an den Strom heranzuführen.

Zudem wurde es 1973/74 möglich, eine fast 140 Jahre lang industriell genutzte Fläche als Grünanlage zu gewinnen.

Die Geschichte des westlichen Altstadtufers zwischen Dom und Lukasturm ist vor allem Eisenbahngeschichte. Außerhalb des Festungsgürtels gelegen, konzentrierten sich hier die Magdeburger Eisenbahnanlagen von 1830 bis 1874. Da innerhalb der Festung kein Gelände für Bahnbauten vorhanden war, wurde das gesamte damalige Elbvorland aufgeschüttet und durch starke Kaimauern gesichert. Schwierig war es, von den vielen preußischen Instanzen die Genehmigung dafür zu erlangen.

Im Jahr 1838 begann der Bahnbau und bereits am 29. Juni 1839, vier Jahre nach dem Bau der ersten deutschen Eisenbahn wurde die erste Strecke der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn nach Schönebeck eingeweiht.

"Um 8.15 Uhr vormittags setzte sich, unter Musikbegleitung, der aus 13 Wagen bestehende Zug von dem Abfahrtspunkte bey Bastion Cleve aus, geführt von der Lokomotive "Adler" in Bewegung und langte, etwa 25 Minuten später, nach einer glücklichen Fahrt auf dem Bahnhof Schönebeck an... Kurz nach 11 wurde die Rückfahrt angetreten, die eben so gut und glücklich wie die Hinfahrt vonstatten ging, und die Gesellschaft trennte sich hierauf mit den besten Segenswünschen für das allem Anscheine nach in seinen Anfängen wohl gelungene Unternehmen." [5]

Schon seit 1829 hatte Oberbürgermeister Francke sein Augenmerk auf das neue Verkehrsmittel gelenkt:

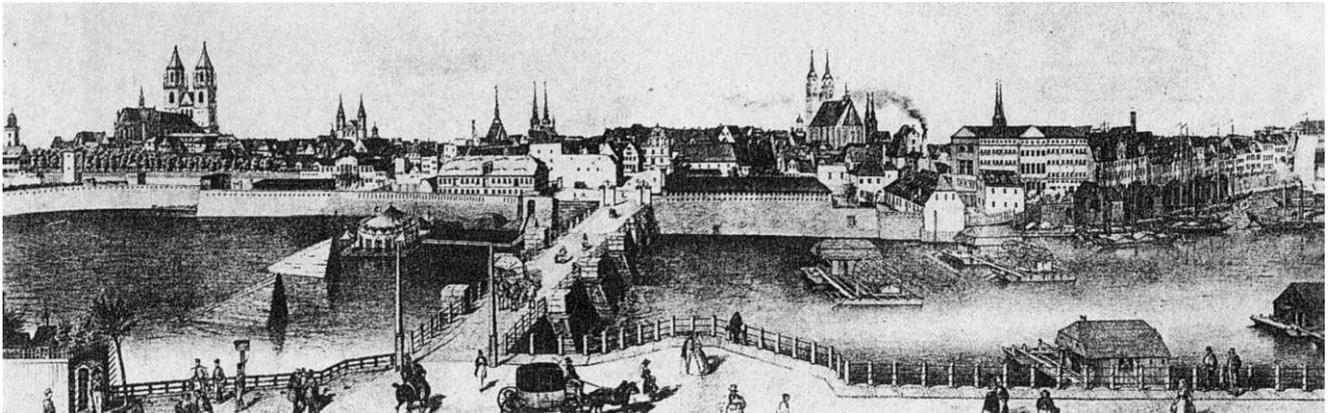
"Da von Hamburg, Bremen, Hannover, Celle und Braunschweig an Eisenbahnen nicht allein gedacht, sondern auch ernstlich gearbeitet wird, so darf auch unsere Stadt nicht müßig sein und zurückbleiben, wenn sie nicht Gefahr laufen will, ein bedeutendes Teil ihrer Handelsverbindungen an andere Städte und Gegenden zu verlieren."

Seit 1830/40 hatte Magdeburg vier Bahnhöfe: den Leipziger, Wittenberger, Halberstädter und Potsdamer. Das erste Bahnhofsgebäude wurde 1839 für die Magdeburg-Leipziger bzw. -Wittenberger und die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn unterhalb des Fürstenwalls gebaut. Um die Jahrhundertwende aufgestockt, dient es noch heute als Sitz der Reichsbahndirektion. Als Warteräume wurden die Kasematten des Fürstenwalls genutzt. Deshalb nannte man den Elbbahnhof auch Kasemattenbahnhof. [1]

Später, als 1846 die Eisenbahnbrücke (Hubbrücke) fertiggestellt war, fuhren von dort aus auch die Züge nach Potsdam.

Die Züge verließen die Festung Magdeburg im Norden und Süden jeweils durch ein befestigtes Tor. Am Rondell "Cleve" wurde 1838/40 ein befestigtes Eisenbahntor, das älteste Deutschlands, mit drei Durchfahrten errichtet; über den schmalen Graben vor dem Tor führten Zugbrücken. Zum Bestreichen des Bahngeländes und Flankieren der Südfront wurde elbwärts an das Tor eine Kasemattenbatterie mit zwei Geschützscharten angebaut. Nur die zur Elbseite gewölbten, mit Erde überdeckten und bewachsenen Kasematten sind noch erhalten. [2] Auch im Norden, an der Bastion Preußen (heute Lukasturm) verließen die Züge die

Abb. 166 Das Elbufer um 1840/50, gesehen von der Zitadelle (Rotehorn) auf die Altstadt zwischen Dom und Fischerufer



*Das Elbufer zwischen Petriförder und Kiek in de Köken*





Abb. 167 Die Strombrücke (1862 von König Wilhelm I eingeweiht)

Abb. 168 Die Fürstenwallbrücke, Ansicht von Osten



Festung durch ein Eisenbahntor, dessen Eisenflügel mit Schießöffnungen versehen waren.

Am 16. Mai 1873 berichtet die Magdeburgische Zeitung:

"Um den wachsenden Ansprüchen an den Eisenbahnverkehr besser genügen zu können, faßten die drei bestehenden Eisenbahngesellschaften den Entschluß, auf dem westlichen Stadterweiterungsgelände einen zentralen Bahnhof zu bauen. Am 15.5.1873 verkehrte der erste Zug zwischen dem Zentralbahnhof und Burg, aber erst 1882 wurde der neue Zentralbahnhof, der heutige Hauptbahnhof eingeweiht. Für die in der Nähe des alten Elbbahnhofs ansässigen Geschäftsleute z.B. der Hotels "Erzherzog Stephan", "Fürst Blücher" und "Stadt Leipzig" begann jedoch in dem nun vereinsamen Stadtteil ein schwieriges Auskommen.

Beim Bau der Bahnstrecke auf dem Elbvorland und dem heutigen Schieinufer waren auch die Wehrturmstümpfe, die vor der Wallanlage standen, hinderlich. Sie wurden bis auf zwei Türme, Kiek in de Köken und Hinter der Möllenvogtei, bis 1850 gänzlich abgebrochen. [3]

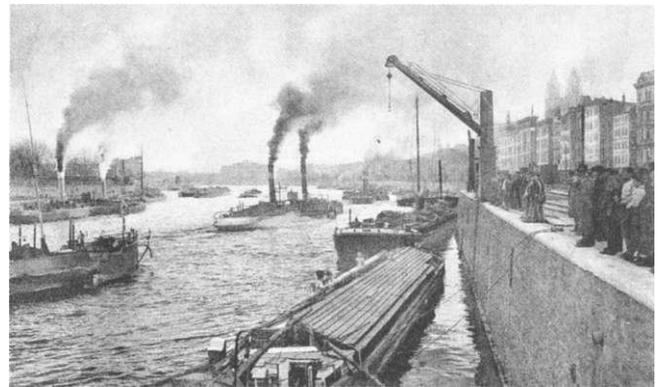


Abb. 169 Schiffsentladung um 1860

Jenseits der Bahnstrecke zog sich bis zur Jakobstraße das sogenannte "Knattergebirge" oder "Klein London" hin. Hier lebten unter den schlechtesten sozialen und hygienischen Bedingungen bis zu 24000 Menschen - zumeist Hafen- und Lagerarbeiter sowie Fischer. Nach der Zerstörung der Altstadt am Ende des 2. Weltkrieges entstand bis in die 60-iger Jahre ein völlig neues Wohngebiet, das Jakobviertel.

Abb. 170 Heutige Sicht auf die Johanniskirche







Abb. 173 Der "Fährmann" von Eberhard Roßdeutscher

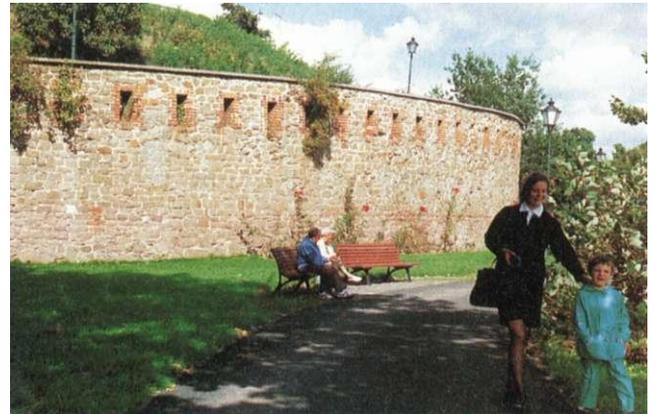


Abb. 175 Reste der Befestigungsmauer mit Maulscharten



Abb. 174 Freiflächengestaltung am Petriförder um 1940



Abb. 176 Zeugnis aus der Festungszeit

Abb. 177 Bauarbeiten um 1973, im Vordergrund das nördliche Eisenbahntor





Abb. 178 Entwurf zur Gartenanlage bei Bastion Preußen (14. 5. 1902, G. Schoch)

Abb. 179 Lucasklause um 1900

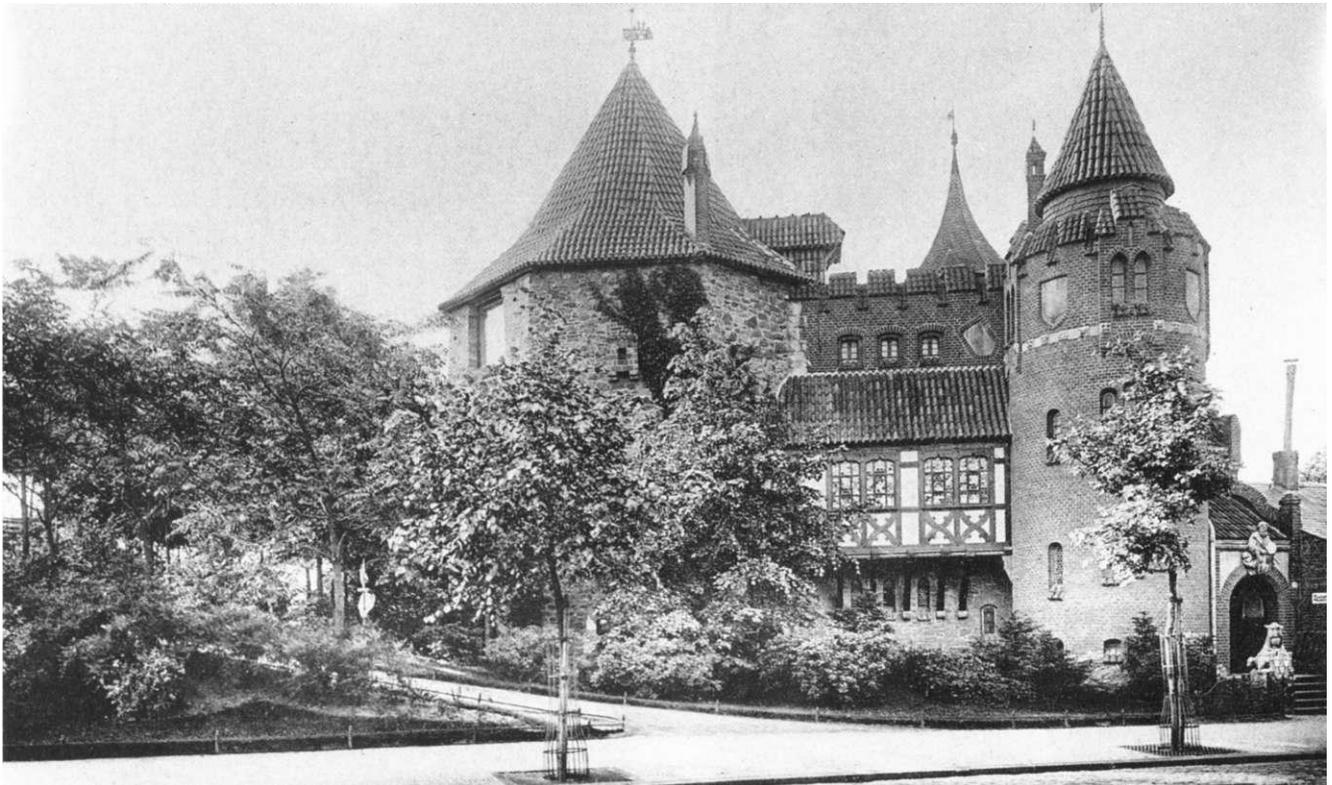




Abb. 180 Ansicht der Lukasklausen heute

Abb. 181 Die südliche Elbuferpromenade führt am alten Elbebahn-  
bahnhof vorbei



mann ). Für die Ausführung zeichnete der kommunale Grünanlagenbetrieb verantwortlich (H. Lorenz, H. Melzer, G. u. J. Hoke). Zahlreiche Plastiken, Brunnenanlagen und Sitzbereiche zum Teil mit Pergolen, wechseln sich auf einer Länge von 4000 m mit zahlreichen üppigen Saison- u. Rosenpflanzungen ab. Hunderte Bäume geben der nun 20-jährigen Grünanlage einen wirkungsvollen Rahmen.

Etwa im funktionellen und kompositorischen Schwerpunkt der neuen Promenade, am Petriförder, schwingt sich eine stählerne Fußgängerbrücke über das Schieinufer in Richtung Magdalenenkapelle. Somit ist eine Anbindung an das innerstädtische Fußgängersystem über Jakobstraße, Alter Markt und Nordabschnitt/ Breiter Weg möglich [4].

Zwischen Petriförder und Askanischem Platz prägt die freistehende Wehrmauer mit den Mauscharten sowie die Torpfeiler mit den Rollen für die Zugbrücke und das Blockhaus für die Wache den Charakter der Anlage.

Den nördlichen Abschluß der Promenade bildet der Lucasturm.

Hier erfolgte am 10. Mai 1631 der Einbruch der Truppen Tillys und die damit anschließende Zerstörung der Stadt. Der Turm wurde 1900 zu einer Künstlerklausen umgestaltet.

Die Pläne für die Außenanlage lieferte G. Schoch.

In der Lucasklausen ist heute ein Museum mit wechselnden Ausstellungen untergebracht.

Auf dem Lucashügel selbst steht eine Stele.

Eine Nachbildung wurde in der Partnerstadt Nagasaki in Japan aufgestellt - sind doch beide Städte durch die Spuren des zweiten Weltkrieges gezeichnet.

Von der Strombrücke bis zum südlichen Eisenbahntor sind, bedingt durch die strenge städtebauliche Enge, nur schmale Fuß- und Freiräume auf einer Länge von 400 m möglich. Entlang der verbliebenen Lager- und Verwaltungsgebäude am Elbebahn-  
hof gelangt der Besucher bis zur Hubbrücke, einem der bedeutendsten technischen Denkmale der Landeshauptstadt. Das Hubjoch läßt sich bei Hochwasser bis zu 2,87 m anheben.

Über die Hubbrücke gelangen die Radfahrer und Fußgänger zum Stadtpark, in Richtung Süden zum Klosterberggarten, sowie über den Hammersteinweg, am Kavalier Scharnhorst vorbei, über den Elbebahn-  
hof zum südlichen Stadtzentrum.

Heute präsentiert sich die Elbuferpromenade auf einer Gesamtlänge von mehr als 3 km den Gästen und vor allem den Einwohnern Magdeburgs.

LITERATUR

- [1] Buchholz, I.: Magdeburg, so wie es war. 1991
- [2] Gerling H.: unveröffentlichtes Manuskript
- [3] Menzel, H.: in Magdeburger Zeitung, 15.5.1986
- [4] Magdeburg als preußische Festung um 1750. Hrsg. Museen, Gedenkstätten und Sammlungen der Stadt Magdeburg, Magdeburger Schriftenreihe
- [5] Der Neue Weg, 29. 6. 1989



Abb. 182

Abb. 183 Blick von der Hubbrücke in Richtung Norden



## 18. DER BÖRDEGARTEN (1989)

Die jüngste der Magdeburger Parkanlagen ist der Bördegarten.

Er bildet ein grünes Band, das die Neubaugebiete Olvenstedt und Neustädter Feld miteinander verbindet. Nördlich wird der Park durch den Olvenstedter Graseweg, südlich durch das Wohngebiet Nordwest (Texas) begrenzt.

Schon Anfang der 80er Jahre wurde das Gelände im Zuge des Aufbaus beider Neubauviertel als Reservestandort für einen Wohngebietspark ausgewiesen.

Konkretere Formen nahm dieser Gedanke im Jahre 1987 an. Im Rahmen eines Entwurfsseminars brachten mehrere Landschaftsarchitekten ihre Ideen zu Papier. Diese ersten Anregungen wurden im damaligen Büro des Stadtarchitekten (dem heutigen Stadtplanungsamt) zu einer Konzeption verdichtet. Nach weiterer vertiefenden Bearbeitung durch das damalige Gartenamt war die Planung Anfang des Jahres 1989 so weit gediehen,

daß Ausführungsunterlagen erstellt werden konnten und die Realisierung in Angriff genommen werden konnte. Die Federführung ging nun an den kommunalen Grünanlagenbetrieb über, der gemeinsam mit dem Gartenamt ab 1991 das Grünflächenamt bildet.



Abb. 184 Teich im Bördegarten

Abb. 185



Beabsichtigt war die Neugestaltung eines Gesamtareals von ca. 42 ha. 18 ha waren als öffentliche Freifläche zu gestalten, 24 ha zur Nutzung für die Kleingartenanlage vorgesehen.

Im Januar 1989 begannen die Bodenmodellierungsarbeiten für den öffentlichen Bereich wie auch die Baumaßnahmen der Kleingartenanlage. Mit den neuangelegten Kleingärten konnten sich viele Magdeburger ihren Traum vom "Wirtschaften auf eigener Scholle" erfüllen.

Abb. 186 Bördegarten, 1. Bauabschnitt

Abb. 187 Bördegarten, 2. Bauabschnitt

