

Der Begriff „Stadt“.*)

„Es ist eine wesentliche Aufgabe jeder Landeskunde, die menschlichen Ansiedlungen nach ihrem wirtschaftlichen Beruf, nach ihrer Größe, ihrer Lage, ihrem Bauplan, ihrer Bauweise und ihren übrigen Eigentümlichkeiten zu beschreiben und zu erklären, und es ist eine wesentliche Aufgabe der allgemeinen Geographie oder vergleichenden Länderkunde, die Ansiedlungen verschiedener Länder nach diesen Gesichtspunkten zu vergleichen und die Ursachen der Verschiedenheiten aufzusuchen.“**)) Lage und Aussehen, Größe und Entwicklung der Siedlungen und alle ihre sonstigen Eigenschaften sowohl im einzelnen wie in ihrer Verteilung über die Erde und in ihren Beziehungen zu anderen Siedlungen zu erklären und die Ursachen zu ergründen, die ihr Gedeihen oder Nichtgedeihen veranlaßt haben: alle diese Fragen bieten eine solche Fülle der verschiedenartigsten Probleme dar, daß die Städtekunde stets ein wichtiger Bestandteil geographischer Darstellungen gewesen ist. Schon das ehrwürdige Alter vieler Städte, noch mehr aber die Art und Weise, wie der Mensch aller Kulturstufen den Boden, auf dem er seine Wohnstätte errichtet, mit dem Boden, von dem

*) D. Delitsch, Bevölkerungszunahme und Wohnortwechsel. Geogr. Mitlg. 1880, S. 132. — H. Wagner, Lehrbuch der Geographie Bd. 1 (Hannover und Leipzig 1900), S. 752—754, 766—768. — R. Bücher, Die Entstehung der Volkswirtschaft, 5. Aufl. (Tübingen 1906), S. 374, 375, 378. — R. Bücher in: Die Großstadt (Dresden 1903), S. 6—8, 26. — F. Kappel in: Die Großstadt S. 37—43. — F. Kappel in: Kleine Schriften, herausg. von H. Helmolt, Bd 2 (München 1906), S. 440, 442. — F. Kappel, Deutschland (Leipzig 1898), S. 246—254. — F. Kappel, Anthropogeographie, Bd. 2 (Stuttgart 1891), S. 441—450, 456—457. — D. Schlüter, Die Siedlungen im nordöstlichen Thüringen (Berlin 1903), S. 338—345. — J. Ziemrich, Die Bevölkerungsmittelpunkte im Königreich Sachsen. Kappel-Gedenkschrift (Leipzig 1904), S. 465—471.

**)) A. Hettner, Die Lage der menschlichen Ansiedlungen. Geogr. Ztschr. 1895, S. 361.

er lebt, durch die mannigfachsten Beziehungen eng verknüpft und wie die Siedlungen von den in ihrem Bereiche liegenden geographischen Vorteilen möglichst viel zu umfassen suchen, bringen sie mit den übrigen geographischen Erscheinungen der Erdoberfläche in engsten Zusammenhang. Wenn aber die menschlichen Niederlassungen einen bedeutamen, sofort ins Auge fallenden Teil der Landschaft ausmachen, den wir uns oft gar nicht mehr aus dem Landschaftsbilde entfernt denken können, so sind sie auch selbst eine im hohen Grade geographische Erscheinung, weil die Geographie diejenige Wissenschaft ist, die sich mit den Erscheinungen der Erdoberfläche beschäftigt.

Nach der ungemein wechselnden Zahl, Bauart und Gruppierung der Häuser kann man drei Hauptgruppen menschlicher Niederlassungen unterscheiden: Kleinsiedlungen, Dörfer und Städte. Die beiden letzteren stehen als Gruppen-siedlungen den ersteren gegenüber, die meist den Charakter von Einzelsiedlungen oder Höfen tragen, wenn sie auch durch mancherlei Übergänge mit jenen verknüpft sind. So leiten die Weiler von der Einzelsiedlung zum Dorfe, die Marktstellen vom Dorf zur Stadt über. Die weitaus überwiegende Mehrzahl der Höfe und Dörfer wird von einer Landwirtschaft treibenden Bevölkerung bewohnt und ist in ihrem Wachstum beschränkt, weil der zu bearbeitende Boden ohne allzugroßen Zeitverlust erreichbar sein muß und daher verlangt, daß sich die Ackerbauer in kleineren oder größeren Gruppen über ihn hin zerstreuen.

Den Wohnplätzen des „platten Landes“, deren wirtschaftliche Haupttätigkeit in der unmittelbaren Erzeugung von Nahrungsmitteln beruht, stehen, an Zahl weit zurücktretend, aber als Individuen viel eigenartiger und vielseitiger ausgeprägt, die Städte gegenüber. Als Hauptsitze des Handels und der Gewerbetätigkeit und als Sammelpunkte des Verkehrs sind sie durch viel stärkere Wachstumskraft ausgezeichnet. Auch bringt es die Eigenart ihrer wirtschaftlichen Stellung wie ihre menschen-zusammenführende Wirkung mit sich, daß in Industriegebieten die Volksdichte und die Zahl und Größe der Städte viel beträchtlicher ist als in denjenigen Gegenden, in denen die auf weite Räume angewiesene und zur Kleinsiedlung neigende Landwirtschaft vorherrscht. Ferner sind die Städte die Hauptbrennpunkte des politischen, wirtschaftlichen und geistigen Lebens. „In den Städten strahlt zusammen, verdichtet und beschleunigt

sich das Leben eines Volkes nicht bloß mit dem Erfolge, daß es wirksamer und reicher wird, sondern auch mit dem, daß es deutlicher sein Wesen ausprägt und dauernde Zeugnisse desselben hinstellt und der Nachwelt übergibt. Sie bringen das größte, beste und eigentümlichste desselben zur vollsten Geltung.“*) Ihr Einfluß auf das Land, für den die Verbreitung der von einer Stadt ausgehenden Zeitungen ein guter Maßstab ist, wird um so stärker, je größer eine Stadt ist und je vielseitiger die Interessen und Berufe sind, die sie in ihren Mauern vereinigt. Umgekehrt zieht die Umgebung in der Stadt die nächste Stätte für den Absatz ihrer landwirtschaftlichen Erzeugnisse. Der Umkreis dieser gegenseitigen Einwirkung und Anziehungskraft richtet sich nach der Möglichkeit, die Stadt in kurzer Zeit und auf billigste und bequemste Weise zu erreichen, und wird demgemäß durch die größere oder geringere Vollkommenheit der Verkehrsmittel bestimmt. Seit 1820 hat der Marktverkehr zwischen Stadt und Land einen ungeahnten Aufschwung genommen, weil man infolge der Ausdehnung und Verbesserung des Fahrstraßenbaues nunmehr aus doppelter bis vierfacher Entfernung den Markt aufsuchen konnte. Das Steigen der ländlichen Bodenpreise und das Aufblühen der Landwirtschaft hängen eng mit dieser Verkehrsverbesserung zusammen, die dem bisherigen landstraßenlosen Zustande der meisten europäischen Länder ein Ende machte. Der Fahrplan der württembergischen Eisenbahnen ist so eingerichtet, daß jeder Bewohner einer Bahnstation des Königreichs an einem Tage nach der Hauptstadt Stuttgart gelangen, dort seine Geschäfte erledigen und bis Mitternacht wieder nach Hause zurückgekehrt sein kann. Je reicher nun ein Land an großen Städten ist, um so mehr verringert sich die Großstadtferne, d. h. die Entfernung eines jeden Punktes eines Landes von der nächsten Großstadt. Sie ist heute nach den Berechnungen R. Tronniers**) für das Deutsche Reich so klein geworden, daß man von der böhmischen Grenze aus die Ostsee und Nordsee erreichen kann, ohne sich mehr als 50 km von einer Großstadt zu entfernen. Alle deutschen Großstädte sind untereinander erreichbar, ohne

*) F. Kugel, Städte- und Kulturbilder aus Nordamerika. Bd. 1 (Leipzig 1876), S. 1.

**) R. Tronnier, Die Großstadtferne Deutschlands in den Jahren 1871 und 1905. Geogr. Anzeiger 1906, S. 241—242 mit zwei interessanten Karten.

daß man sich aus ihrer Nähe über 100 km zu entfernen braucht, mit einziger Ausnahme von Danzig und Königsberg, wo aber auch die Entfernung bis zur nächsten Großstadt noch nicht 150 km beträgt. Die Bedeutung der geringen Großstadtferne für unser Volk auf wirtschaftlichem, kulturellem und politischem Gebiete bedarf nach dem oben Angeführten keiner Erörterung mehr.

Der Begriff „Stadt“ ist je nach den verschiedenen Kultur- und Wirtschaftsverhältnissen eines Volkes verschieden. Wenn wir als Stadt eine dauernde, eng zusammengedrängte Ansammlung einer größeren Anzahl von Wohnstätten bezeichnen, deren Bewohner ihre Nahrung weniger durch die landwirtschaftliche Ausnutzung des umliegenden Bodens als vielmehr durch Handelsverkehr und Gewerbetätigkeit gewinnen, so sind damit zwar wesentliche, aber durchaus noch nicht alle Eigenschaften vieler Städte gekennzeichnet. Die Schwierigkeit, zwischen städtischen und ländlichen Wohnplätzen eine das Wesen treffende Grenze zu ziehen, ist um so größer geworden, als manche einst bedeutungsvolle Unterschiede zwischen beiden jetzt nicht mehr bestehen oder sich immer mehr verwischen, nachdem sie bis zum 19. Jahrhundert scharf ausgeprägt waren. Mit dem Verschwinden der Wälle und Gräben, die früher einem Orte im Gegensatz zum platten Lande städtischen Charakter verliehen, haben die Städte das Merkmal des Schutzes, der Geschlossenheit und der strengen Individualisierung verloren. Unter dem Einflusse und nach dem Vorbild der Städte wird der Hausbau in den Dörfern bei Neubauten immer stadähnlicher. Auch der Unterschied zwischen der rechtlichen und wirtschaftlichen Stellung des Städters und Bauern vermischt sich zusehends. Das Marktrecht, das in vergangenen Zeiten das ausschließliche Privileg städtischer Gemeinden war, ist jetzt auch größeren Landgemeinden, den Marktflecken, zugestanden, und die Beschäftigung mit Handel und Industrie ist längst nicht mehr ausschließlich in den Städten zu Hause. Vielmehr gibt es eine ganze Reihe städtischer Siedlungen, die Marktflecken und Landstädte, die mit ihrer vorherrschend landwirtschaftlichen Beschäftigung und auch in ihrem Äußeren sich kaum von den Dörfern unterscheiden. Aber nicht nur in diesen dörflichen Städten, sondern auch in zahlreichen deutschen Mittelstädten, insbesondere in Württemberg, macht die Landwirtschaft noch einen wichtigen Erwerbszweig der Bewohner aus. Umgekehrt haben viele Dörfer im Umkreise gewerbeltiger Städte sich immer städtischer gestaltet z. B. die Vororte der Großstädte, die einen sehr erheb-

lichen Teil der Arbeiterbevölkerung und der Fabrikstätigkeit jener Großstädte aufgenommen haben und dadurch zu stadtartigen Industrieorten geworden sind. Man denke ferner an die Gebirgsdörfer des Erzgebirges und des Thüringer Waldes, in denen sich eine lebhafte Hausindustrie eingenistet hat, oder an die oft stundenlang sich hinziehenden Industriedörfer Schlesiens, Nordböhmens und Sachsens,*¹) in denen fast Dreiviertel der Bewohner gewerblich beschäftigt sind.

Endlich kann auch die Größe eines Ortes nicht mehr als Merkmal für dessen städtischen oder ländlichen Charakter gelten, weil in dicht bevölkerten Industriegebieten die rasche Entwicklung des Gewerbsleißes Dörfer zu städtischer Größe anwachsen ließ, während in rein landwirtschaftlichen Gegenden Städte zu Dörfern verkümmerten. Viele Siedlungen führen heute nur noch aus historischen Gründen den Namen Stadt, z. B. die beiden kleinsten Städte Deutschlands, Hauenstein am badischen Oberrhein mit 191 Einwohnern und Zavelstein im württembergischen Schwarzwald mit 294 Bewohnern.**²) Umgekehrt waren 1906 von 524 reichsdeutschen Gemeinden mit über 10 000 Einwohnern nicht weniger als 110 oder ein Fünftel Landgemeinden, von denen fünf, Lichtenberg, Zabrze, Borbeck, Deutsch-Wilmersdorf (im November 1906 zur Stadt erhoben) und Hamborn (67 500 Einwohner), über 50 000 Bewohner zählten und ein echt großstädtisches Leben mit Straßenbahn-, Geschäftswagen- und Automobilverkehr aufwiesen.

Aus allen diesen Gründen haben die Statistiker den alten Stadtbegriff längst als sinnlos erkannt, weil er immer unfassbarer wird und sich in die Bevölkerungsanhäufung oder Agglomeration verliert. Man pflegt daher heute die Wohnorte nach Größenklassen, d. h. nach der Menge der in ihnen zusammengehäuftten Bevölkerung zu unterscheiden.**³) In den Vereinigten Staaten

*) Ebersbach ist mit den anschließenden Gemeinden 12 km lang, Limbach bildet mit seinen Reihendörfern eine 13 km lange Häuserkette. Die „Lange Gasse“ vom Probsthainer Spitzberg bis Haynau ist eine 30 km lange Kette von Dörfern und einzelnen Wohnstätten, die administrativ zwar getrennt sind, topographisch aber ein Ganzes bilden.

***) Insgesamt gibt es in Deutschland 14 solcher Zwergstädte mit weniger als 500 Einwohnern.

****) Die statistische Einteilung nach Größenklassen ist freilich für den Geographen nur ein schwacher Notbehelf. Denn sie gibt durchaus nicht immer ein zutreffendes Bild der wirklichen Volksverdichtung, weil

von Amerika gelten alle Orte über 8000 Einwohner als Städte,*) während die amtliche deutsche Statistik Orte unter 2000 Einwohnern, gleichgültig ob sie städtische oder Landgemeindevorfassung haben, als ländliche Wohnplätze, Orte mit 2—5000 Einwohnern als Landstädte, mit 5—20000 Einwohnern als Kleinstädte, mit 20—100000 Einwohnern als Mittelstädte und Orte über 100000 Einwohnern als Großstädte bezeichnet.***) In Belgien, Frankreich, Spanien und Italien kennt man als politischen Begriff nur die Gemeinden, die oft aus mehreren Ortschaften bestehen. Endlich wäre es nachgerade an der Zeit, die Millionen- oder Riesenstädte als einen besonderen Großstadttypus abzutrennen.

Die Voraussetzungen für das Entstehen und Vergehen der Städte.***)

Das dringendste Bedürfnis für den Menschen ist die Magenfrage, d. h. die Befriedigung von Hunger und Durst; und der Art und Weise, wie er seinen Lebensunterhalt gewinnt, sucht er

die Gemeindegrenzen häufig räumlich eng zusammenhängende Wohnplätze scheiden, die topographisch und wirtschaftlich ein untrennbares Ganzes bilden. Bodenbewirtschaftung und Verkehr bedingen doch stets den entscheidenden Gegensatz zwischen Land und Stadt, der früher auch im Gegensatz zwischen Dorf und Stadt scharf zum Ausdruck kam und noch heute weiter besteht, obgleich er durch die neuzeitliche Entwicklung vielfach verwischt worden ist.

*) Die Grenze von 8000 Einwohnern für die städtische Bevölkerung ist ziemlich hoch, da noch zahlreiche Orte unter 8000 Einwohnern städtisches Leben und städtischen Verkehr in ausgeprägtem Maße zeigen.

**) 1900 gab es in Deutschland 3360 städtische Gemeinden mit 30,6 Millionen und 73599 ländliche Gemeinden mit 25,7 Millionen Bewohnern.

***) J. G. Kohl, Der Verkehr und die Ansiedlungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche. (Dresden und Leipzig 1841). — B. Cotta, Deutschlands Boden, 2. Aufl. (Leipzig 1858). — H. P. Tappan, The growth of cities. New York 1855 (Sonderabdruck). — W. Roscher, Betrachtungen über die geographische Lage der großen Städte. Im Neuen Reich 1871 I, S. 225 fg. — K. Jansen, Die Bedingtheit des Verkehrs und der Ansiedlungen der Menschen durch die Gestaltung der Erdoberfläche, nachgewiesen insbesondere an der Cimbrischen Halbinsel (Kiel 1861). — F. v. Andrian, Über den Einfluß der vertikalen Gliederung der Erdoberfläche auf menschliche Ansiedlungen. Mitglu. Anthropol. Gesellsch. Wien 6 (1876),