

Das Stadtbild: Grundriß. *)

Die Bauart der Städte ist ein Ergebnis ihrer Geschichte und geographischen Lage, ihres Alters, ihrer Größe und des Sinnes ihrer Bürger, und durch ihren äußeren Anblick trägt eine Stadt zum charakteristischen Aussehen einer Gegend in hohem Maße bei. Welch ein Unterschied besteht zwischen einer alten deutschen Stadt mit ihren malerischen Giebelhäusern und ihren turm- und zinnengekrönten Mauern gegenüber der slavischen, ungarischen oder rumänischen Stadt, um deren städtisch gebauten Kern mit fest geschlossenen Häuserreihen sich in meist regelloser Anordnung niedrige Wohnstätten dorfförmig gruppieren. Auch die orientalische Stadt mit ihren hoch ummauerten, von den engen Gassen abgekehrten Häusern, die englische Stadt mit ihren kleinen, fabrikmäßig gleichartigen Einfamilienhäusern, die nüchterne Schachbrettanlage des amerikanischen Städtebildes und endlich die mehr oder minder ungeordneten Hauswerke von Hütten halbwilder Völker, die man mehr im statistischen Sinne wegen ihrer großen Bewohnerzahl als im geographischen Sinne wegen ihres äußeren Eindrucks als Städte (vgl. S. 14) ansieht: sie alle sprechen ein Stück vom Leben jenes Volkes, dem sie ihr Dasein verdanken,

*) Kohn, a. a. D. S. 168—202. — E. Jung, Australische Städte. Mitgl. V. f. Erdk. Halle 1879, S. 34—42. — J. Stübgen, Der Städtebau (Darmstadt 1890). — J. Stübgen, Die Großstadt der Zukunft. Die Umschau 6 (1902), Nr. 12, 21, 52. — Kappel, Städte- und Kulturbilder aus Nordamerika. — Kappel, Vereinigte Staaten II, S. 315—342. — Kappel, Anthropogeographie II, S. 442—458. — Kappel in: Die Großstadt. S. 33—72. — Kappel, Kleine Schriften II, S. 437—461. — J. Friß, Deutsche Stadtanlagen. Schulprogramm, Straßburg i. E. 1894. — Das Buch der Erfindungen, Gewerbe und Industrien Bd. 1 (Leipzig 1896), S. 441—480. — D. Schlüter, Über den Grundriß der Städte. Ztschr. Ges. f. Erdk. Berlin 1899, S. 446—462. — D. Schlüter, Bemerkungen zur Siedlungskunde. Geogr. Ztschr. 5 (1899), S. 65—84. — Schlüter, Die Siedlungen im nordöstlichen Thüringen, S. 315—345. — R. Reinhard, Die wichtigsten deutschen Seehandelsstädte. Forschungen z. dtsh. Landes- u. Volkskunde, Bd. 13, Heft 6 (Stuttgart 1901). — R. Reinhard, Siedlungsgeographische Bemerkungen über die großen deutschen Seestädte unter besonderer Berücksichtigung Bremens. Deutsche Geogr. Blätter Bremen 26 (1903), S. 139—159. — Wagner, a. a. D. I, S. 754, 770—771. — Penck, a. a. D. — K. Baedeker, Nordamerika. 2. Aufl. (Leipzig 1904). — Heil, a. a. D.

und von der Eigenart jenes Landes aus, in dem sie liegen. Nicht minder erhält eine Stadt ihr typisches Gepräge, je nachdem sie an einer Küste oder an einem Flusse, in engem Tal oder in breiter Ebene, in einem Kessel oder auf weithin sichtbarer Höhe liegt und je nachdem sie eine Residenz- oder Badestadt, eine Handels- oder Industriestadt, eine Großstadt oder Landstadt ist. Stets aber wird ihr Aussehen durch zwei Hauptmomente bestimmt, die bedingt sind durch die ursprüngliche Anlage und durch die Entwicklung, welche die Orte durchgemacht haben: einmal durch den Grundriß oder die in der horizontalen Ausdehnung liegenden Eigenschaften, dann durch den Aufriß oder die in der senkrechten Abmessung liegenden Eigenschaften.

* * *

Solange die Städte gezwungen waren, sich zu leichterem Verteidigung und zu wirksamerem Selbstschutz mit Wall und Graben zu umgürten, waren sie gleichsam gegen ihre Umgebung abgeschlossen und scharf gegen sie abgegrenzt, wie ja noch heute geschlossene Gestalt und ein freier Zwischenraum zwischen der Stadt und ihren Vororten bezeichnende Merkmale von Festungen sind. Sämtliche Städte und auch viele Dörfer Chinas sind mit Mauern von zum Teil gewaltigen Dimensionen umgeben und erhalten dadurch, trotz großer Unregelmäßigkeit im Innern, einen sehr regelmäßigen Umriß, den z. B. der Plan von Peking deutlich erkennen läßt. Ebenso findet man in Deutschland kaum eine alte Stadt, die als notwendiges Zubehör nicht bis ins 19. Jahrhundert hinein Wall und Graben besessen hätte.

Unsere meist im Mittelalter entstandenen deutschen Städte weisen nun zwei voneinander durchaus verschiedene Grundformen auf. Die eine Gruppe, deren Gründung vornehmlich im früheren Mittelalter erfolgte, zeigt in ihrem alten Kern ein scheinbar system- und gesetzlos verlaufendes Gewirr enger, krummliniger Gassen, die — soweit es sich nicht um gleich als Städte angelegte Neugründungen oder um Niederlassungen handelte, die aus alten Römerlagern hervorgegangen waren — den wohl nicht von vornherein nach fest bestimmtem Plan, sondern je nach Bedarf errichteten Straßen der früheren Dorfanlage entsprechen. Da aber in einer Siedlung das wichtigste Gebäude die Kirche und der wichtigste Platz der meist an der Kirche gelegene Marktplatz ist, so ergibt sich bei genauerer Prüfung, daß die scheinbar regellos

befestigt. Weil jedoch der Kreis bei kleinstem Umfange den größten Flächenraum besitzt, so waren diese Neugründungen wie die meisten modernen Festungen oval oder kreisrund als in der für die Verteidigung geeignetsten Form angelegt. Innerhalb der Umwallung aber kreuzten sich alle Straßen unter rechten Winkeln,

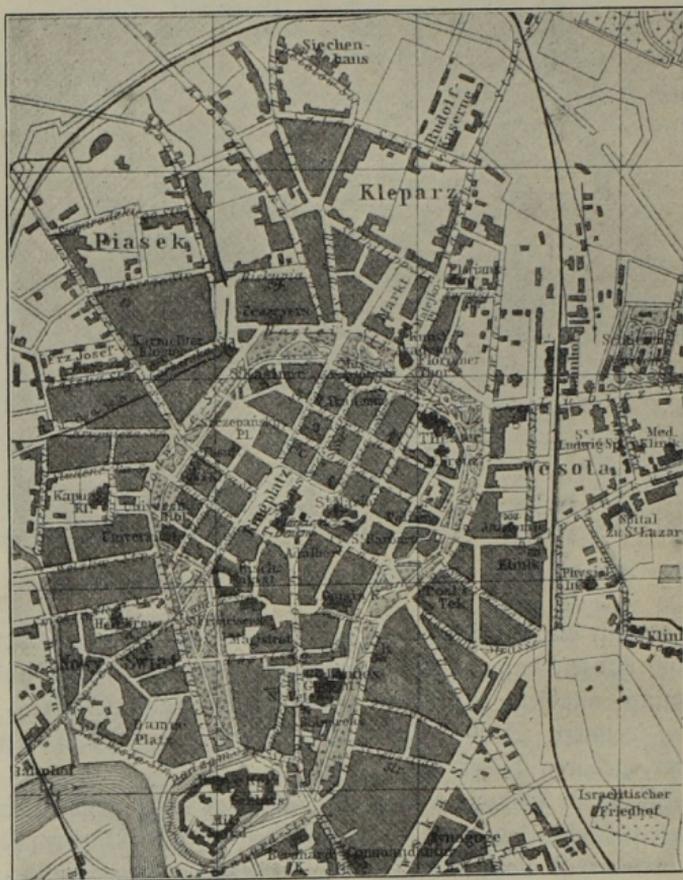


Abb. 13. Plan von Krakau. (Nach Baedeker, Österreich.)

während ein rechteckiger oder quadratischer Marktplatz, in Schlesien Ring genannt, die Stadtmittle bildete. Die radiale oder zentrale Anordnung wurde also in den deutschen Stadtgründungen des späteren Mittelalters verlassen. Das rechtwinklige Grundrißschema ist aber in seiner Planmäßigkeit ein sicherer Beweis dafür, daß es sich bei jenen Siedlungen um absichtliche Stadtanlagen handelte,

um einmalige „bewußte“ Gründungen, nicht um Ergebnisse einer allmählichen, sich über längere Zeiträume erstreckenden Entwicklung (vgl. S. 14), während die radiale Grundrißform mehr dem natürlichen Werden und dem allmählichen Wachsen einer Niederlassung zu entsprechen scheint. Im einzelnen verliefen auch hier die Straßen krumm und winklig mit vielen Ein- und Ausprägungen, um durch diese Unübersichtlichkeit die Verteidigung gegen den eingedrungenen Feind zu erleichtern oder sich seinem Anblick rasch zu entziehen und um die Schutzwirkungen abzuschwächen, die bei schnurgeraden Straßen schwere Verluste verursachen würden.

Erwies sich eine Stadterweiterung als notwendig, so erfolgte sie nicht wie bei der radialen Stadtanlage strahlenförmig oder in konzentrischen Kreisen oder wie heute bei unsern Festungen durch Hinausrücken der Umwallung, sondern dadurch, daß man eine zweite oder dritte Anlage gleicher Art neben die erste setzte, bis irgend ein Grund zur Änderung des Schemas veranlaßte. Solche Doppelstädte sind Thorn und Königsberg, Görlitz und Schweidnitz, während Rostock aus drei nebeneinanderliegenden Gründungen dieser Art besteht, die im Laufe zweier Menschenalter heranwuchsen und erst später zu einer einzigen Stadt vereinigt wurden. Wahrscheinlich fand der schematische Lageplan der ostelbischen Städte sein Urbild in den seit dem Ende des 10. Jahrhunderts neu aufgebauten westdeutschen Städten, nur daß deren Umrißlinie gewöhnlich viereckig war. Es ist nicht ausgeschlossen, daß diese Art der Stadtanlage auf das römische Castrum mit seinen genau rechtwinklig und regelmäßig angeordneten Lagergassen zurückgeht, dessen Grundlinien noch in den meisten Städten Oberitaliens und im Kernteil einiger rheinischer Städte nachweisbar sind. Übrigens hat das starre Rechteckschema, wie es das alte Alexandria und die Ruinenstadt Pompeji deutlich erkennen lassen, schon beim griechischen und römischen Städtebau und wahrscheinlich auch bei den Städten Mesopotamiens eine maßgebende Rolle gespielt.

Die Gegenwart hat bei der überwiegenden Mehrzahl der Städte den Schutz der Befestigungen überflüssig gemacht, die bis auf wenige, gewöhnlich sehr malerisch wirkende Reste verschwunden sind. Aber noch immer kann man den Zug der alten Stadtumwallung deutlich verfolgen an den in grüne Anlagen verwandelten Gräben, an den bogen-, halbkreis- oder kreisförmig verlaufenden „Wallgassen“, deren Benennung durchaus historische Berechtigung hat,

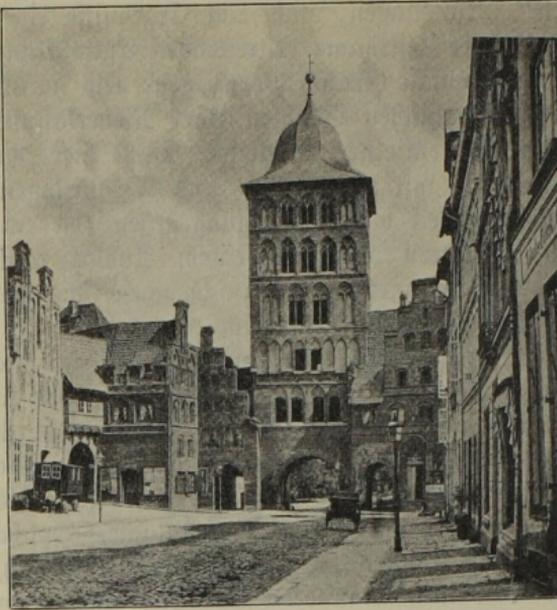


Abb. 14. Lübeck, Burgtor und Stadttor.
(Nach Lübeck, seine Bauten und seine Kunstwerke.)

und an den meist auffallend breiten, der Breite der ehemaligen Festungswerke entsprechenden Gürtel- oder Ringpromenaden, die als ein zusammenhängender Straßenzug die Altstadt von der Neustadt trennen und vom ästhetischen wie vom gesundheitlichen Standpunkte aus gleichwertvoll sind. Bei der Bebauung des frei gewordenen Geländes richteten sich viele

Großstädte nach den in Paris als die idealen Straßen einer Weltstadt erkannten Boulevards, allen voran Wien, das in seinem Ring das Pariser Vorbild mit glücklichstem Erfolg nachgeahmt hat.

Mit den Wällen sind meist auch die alten Stadttore verschwunden. (Abb. 14.) Weil eine befestigte Stadt um so sicherer erscheint, je weniger Lücken ihren Wall durchbrechen, so war die Zahl der Tore anfangs gering, und vor jedem von ihnen liefen zahlreiche Straßen aus den verschiedensten Himmelsrichtungen zusammen, um dann zu einer Hauptstraße vereint die Stadtmauer zu durchschreiten. Aus dem strahlenförmigen Zusammenstoßen der Straßen läßt sich aber auch nach Schleifung der Befestigungen die Lage der ehemaligen Stadttore gut erkennen, die meist, um dem gesteigerten Verkehr Rechnung zu tragen, beseitigt und in größere oder kleinere Plätze verwandelt sind.

Beginnt eine umwallte Stadt zu wachsen, so gibt sich dieses Wachstum zunächst in einer Verdichtung der Bevölkerung kund. Sie bewirkt wieder eine größere Ausnutzung des verfügbaren Raumes, und dieses Streben drückt sich im Bau hoher und tiefer

Häuser aus. Im Mittelalter wurde durch die unverrückbare Stadtmauer jede räumliche Ausdehnung meist von vornherein unmöglich gemacht. Nur durch Vermehrung der Stockwerke, durch größere Ausnutzung der Höfe und durch äußerste Raumbeschränkung der Straßen und Plätze konnte für die zunehmende Volkszahl ein Unterkommen geschaffen werden. Ist aber schließlich — und das gilt namentlich von der neuesten Zeit mit ihrem überraschend schnellen Wachstum der großen Städte — innerhalb der Umwallung kein Wohnraum mehr vorhanden, dann drängt der Bevölkerungsüberschuß vor die Tore. Dort darf jedoch bei Festungen aus militärischen Gründen ein breiter Raum, der Rayon, überhaupt nicht oder nur mit leichten Fachwerkhäusern bebaut werden. Deshalb nehmen die bereits vorhandenen oder mit pilzartiger Schnelligkeit emporschießenden Vororte die Bewohnerschaft der Innenstadt auf, die sie dadurch entlasten, zugleich aber auch an Bevölkerungszahl immer mehr überflügeln.

Mit der Zunahme der Bevölkerung steigert sich zugleich der Verkehr, der gerade im Stadttinnern am regsten pulsiert und im Interesse möglichst freien Durchflutens eine Reihe von Verbesserungen verlangt. Vor allem sucht er geradlinige, breite Bahnen auf. Darum werden die winkligen, gewundenen Gassen der Innenstadt soweit als möglich gestreckt und verbreitert, Verkehrshindernisse durch Straßendurchbrüche, durch Schaffung neuer Festungstore und durch Anlage neuer Diagonalstraßen beseitigt. Ja ganze Häuserblöcke und Stadtviertel werden abgetragen, wenn sie verkehrsfeindlich und gesundheitschädlich sind, wodurch zugleich Licht und Luft in die eng gebauten düsteren Quartiere der Altstadt kommt. Umfangreiche Arbeiten dieser Art sind in neuester Zeit namentlich in Neapel durchgeführt worden, und ganz allgemein kann man mit F. Kugel sagen, daß im Abbruch begriffene Häuserreihen und im Umbau begriffene Straßen gleichsam zu den Wachstumserscheinungen der modernen Städte gehören. Umgekehrt lassen die meisten orientalischen Städte mit ihrem Labyrinth von engen, krummen, häufig blind endenden Gassen und Gäßchen, in deren Anlage und Verlauf Regellosigkeit die Regel ist, eher eine Nichtachtung der in erster Linie auf Zeitersparnis hinausgehenden Verkehrsverbesserungen erkennen. Die große Mehrzahl der Nebenstraßen besteht aus solchen stumpf endenden Sackgassen. Das Gewirr der orientalischen Straßenlage fällt um so mehr in die Erscheinung, wenn in der Nachbarschaft ein modernes Europäerviertel

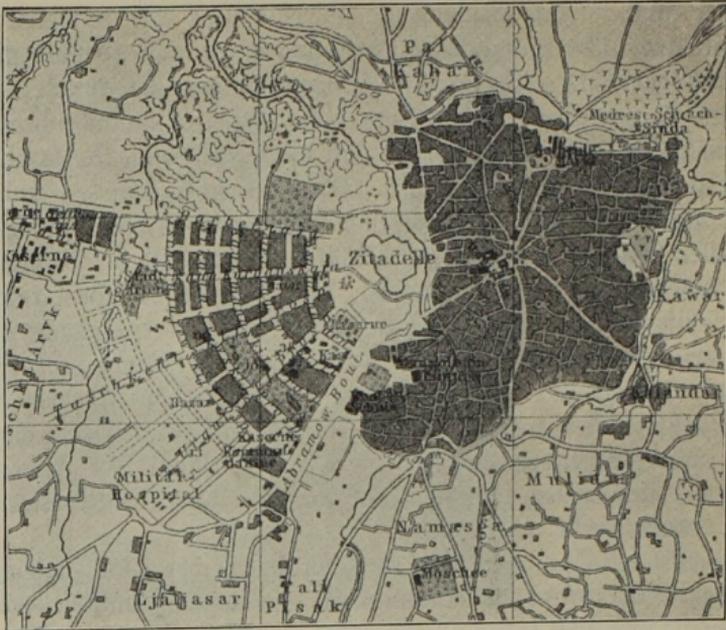


Abb. 15. Plan von Samarkand. (Nach Baedeker, Rußland.)

mit regelmäßigen, meist im Schachbrettstil angelegten Straßenzügen emporwächst. (Abb. 15.)

Reichen schließlich die im Innern einer umwallten Stadt getroffenen Änderungen und Verbesserungen nicht mehr aus, um der unaufhaltbaren Bevölkerungs- und Verkehrszunahme gerecht zu werden, so muß man die Wälle weiter hinauschieben, oder sie müssen ganz fallen, und das Schwergewicht der Verteidigung muß in die weit vorgeschobenen Außenforts verlegt werden, weil eine Festungsmauer innerhalb der mit den Vororten eng zusammenhängenden Stadt ein Unding ist. So sprengt eine machtvoll aufstrebende befestigte Stadt, wie wir es an Straßburg, Mainz, Koblenz, Bosen und Köln erlebt haben, gleichsam von selbst die hemmenden Fesseln ihrer zu klein gewordenen Umwallung. Die Nachteile, die früher einer solchen Stadt durch den einengenden Schnürleib des Festungsgürtels erwachsen, verwandeln sich nunmehr, nachdem sie erweiterungsfähig geworden ist, in Vorteile. Denn der durch das Rayongesetz frei gehaltene Raum bietet die Möglichkeit, nach einheitlichem Plane neue Stadtteile zu errichten, in denen mit breiten Straßen, großen Plätzen und gärtnerischen

Anlagen nicht gespart zu werden braucht. So sollen 40% des durch die letzte Kölner Stadterweiterung (1906) freigegebenen Areals für Straßen und öffentliche Plätze Verwendung finden. Mit Riesenschritten holt eine solche Stadt dann nach, was sie bisher versäumt.*)

Bei ungehemmter Entfaltungsmöglichkeit breitet sich die wachsende Stadt wie ein Spinnennetz gleichmäßig nach allen Seiten hin aus.**) Je weiter wir uns jedoch vom Mittelpunkte entfernen, um so mehr tritt an die Stelle der flächenhaften Ausbreitung die namentlich allen Verkehrsstädten eigene Neigung zu strahlenförmiger Ausbreitung. Denn da die Ausdehnung einer Siedlung stets im engsten Anschlusse an die Verkehrslinien vor sich geht, so erfolgt sie zuerst längs der wichtigsten Hauptzugangswege, die nach den Vororten und weiter ins Land hinein führen, während die zwischen ihnen gelegenen Teile der Stadtperipherie erst später und je nach Bedarf in das Wachstum einbezogen werden. Freilich birgt der fortwachsende Rand einer Großstadt mit seinen halbfertigen, vereinzelt, unförmlich hohen, fensterreichen Häusern, die auf frisch aufgewühltem, mit Bauabfall bedecktem Boden oft unmittelbar neben Feldstreifen und Gemüsegärten sich erheben, welche die Spekulation schon umzäunt hat, viele unerfreuliche und häßliche Bilder,***) die durchaus die Bezeichnung „Kulturwüste“ rechtfertigen.

In den weitaus überwiegenden Fällen entwickelt sich jedoch ein Ort nicht gleichmäßig nach allen Seiten hin, sondern er neigt zu einseitigem Wachstum, indem je nach der Eigenart der Stadt gewisse Ausdehnungsrichtungen bevorzugt erscheinen, während nach andern Seiten hin wegen ungünstiger Bodenverhältnisse oder aus andern Gründen eine Verzögerung oder ein völliger Stillstand im Wachstum eintritt. Städte, die auf die Schiffbarkeit oder auf die

*) Wie sehr der Festungsgürtel die Entwicklungsfähigkeit einer Stadt beeinträchtigt, geht daraus hervor, daß Königsberg, 1871 der Größe nach die siebente Stadt des Reiches, 1905 an die 18. Stelle gerückt war. Noch langsamer, zuweilen sogar durch Rückgänge unterbrochen, war die Entwicklung von Metz, dessen Bevölkerung sich innerhalb jenes 35jährigen Zeitraumes bloß um 9000 Köpfe vermehrt hat.

**) Kreisähnliche Gestalt und konzentrisches Wachstum bringt der Stadtplan von Moskau gut zum Ausdruck.

***) F. Raßel, Die deutsche Landschaft! Deutsche Rundschau 88 (1896), S. 349.

Wasserkraft eines Flusses Wert legen, dehnen sich am Ufer entlang, Hafenstädte längs der Meeresküste aus. Eine einseitig wirkende Anziehungskraft übt vor allem auch ein Bahnhof aus, der bei uns zum Unterschiede von England und Frankreich meist nicht ins Herz der Stadt gelegt, sondern gewöhnlich mehr oder weniger weit draußen errichtet worden ist. Die Anziehungskraft dieses wichtigen Verkehrspunktes ist aber so groß, daß sie die Entstehung eines eigenen Bahnhofsviertels oder einer Bahnhofsvorstadt veranlaßt hat, die sich als Schöpfungen der verkehrreichen Gegenwart oft wie schmale Fühler weit über den eigentlichen Stadtkörper hinaus erstrecken, indem der Ausbau der Stadt in der bevorzugten Richtung auf den ursprünglich einsam liegenden Bahnhof hin erfolgte (vgl. S. 68). Eine auffallende Erscheinung einseitigen Wachstums, die nach Schlüter wohl auf klimatische Bevorzugung zurückgeht, ist ferner das raschere Anschwellen vieler europäischer Städte nach Westen hin oder die Neigung, ihre vornehmen Viertel im Westen zu errichten. Für Mitteleuropa kommt nämlich der Wind meist aus Westen und bringt reine Luft, indem er den Rauch der Fabrikschornsteine und die unangenehmen Gerüche der Stadt von dieser Seite fern hält. Daher liegen die schönsten und vornehmsten Viertel vieler europäischer Städte im Westen z. B. Berlin-West, London-Westend. Hindern örtliche Einflüsse ein Anschwellen nach dieser Richtung, so läßt die Lage der neuen Stadtteile dennoch das Streben erkennen, den Rauch zu vermeiden. Essen z. B. wächst nach Süden, weil der Rauch der im Westen liegenden Krupp'schen Fabriken über den nördlichen Teil der Stadt zieht. In Breslau wird außer dem Süden, der sich in steigendem Maße zum „Geheimratsviertel“ ausbildet, noch der Osten bevorzugt. Badeorte und Sommerfrischen endlich dehnen sich mit Vorliebe nach der landschaftlich reizvollsten oder nach derjenigen Seite hin aus, die gegen die Unbilden des Klimas am besten geschützt ist.*)

Je mehr eine Stadt über ihr ursprüngliches Gebiet hinauswächst, um so mehr verliert sie ihre durch die frühere Umwallung vorgezeichnete künstlich-regelmäßige Gestalt und ihre strenge Abgeschlossenheit und geht allmählich in ihre Umgebung über. Stets

*) A. Peucker, Fläche und Einwohnerzahlen von Breslau. Geogr. Ztschr. 1897, S. 589. — F. G. Hahn, Das großbritannische Eisenbahnetz. Ebd. 1896, S. 494. — D. Schlüter, Bemerkungen zur Siedlungsgeographie S. 69—71.

aber, selbst wenn keinerlei Überreste oder sonstige Andeutungen mehr an den Verlauf der einstigen Stadtumwallung erinnern, läßt sich der alte Stadtkern, die Alt- oder Innenstadt, von den später entstandenen und noch entstehenden peripherischen Vierteln der Neu- oder Außenstadt leicht unterscheiden und zwar um so schärfer, je größer der Zeitunterschied zwischen der Gründung der Alt- und Neustadt ist. Erstere nimmt mit dem kurzlinigen Gewirr ihrer engen, winkligen, krummen Gassen nur einen verhältnismäßig kleinen Raum ein. Die weitläufig und regelmäßig gebaute Neustadt dagegen bedeckt eine viel ausgedehntere Fläche mit breiten und langen, meist schnurgeraden Straßen, die sich in eintöniger, planmäßiger Anordnung mit Vorliebe rechtwinklig kreuzen und viereckige Häuserblöcke oder große Plätze umschließen. Alle Städte, die in eine frühere Zeit zurückreichen, haben einen Kern von der ersteren und eine Schale von der letzteren Art. Ebenso erscheinen dort, wo die wachsende Großstadt um bereits vorhandene ältere Vororte herumwächst, mitten zwischen den geraden Straßen der erst in den letzten Jahrzehnten entstandenen neuen Stadtteile plötzlich die unregelmäßigen Straßenzeilen jener einst selbständigen Siedlungen. Die Pläne von Berlin, Barcelona und London lassen diese Durchmischung von altem und neuem gut erkennen.

Auf die Spitze getrieben und in seiner strengsten und langweiligsten Durchführung bis zum Übermaß ausgebildet ist das regelmäßige Schachbrett- oder Blocksystem bei den jugendlichen amerikanischen Städten, die meist erst, freilich mit unerhörter Schnelligkeit, im 19. Jahrhundert entstanden sind und daher das Ehrwürdige und historisch Bedeutsame vermissen lassen, das sich schon im äußern Anblick der alten europäischen Städte ausprägt. In diesem tiefgreifenden Altersgegensatz sind nicht zum wenigsten die Verschiedenheiten zwischen den europäischen und amerikanischen Städten begründet. Die letzteren aber zeigen, weil sie mit ihrer Entstehung und Entwicklung ganz der Gegenwart angehören und nach gleichem Plane gebaut sind, untereinander viele gemeinsame Züge gegenüber der individuellen Mannigfaltigkeit der alten europäischen Städte.

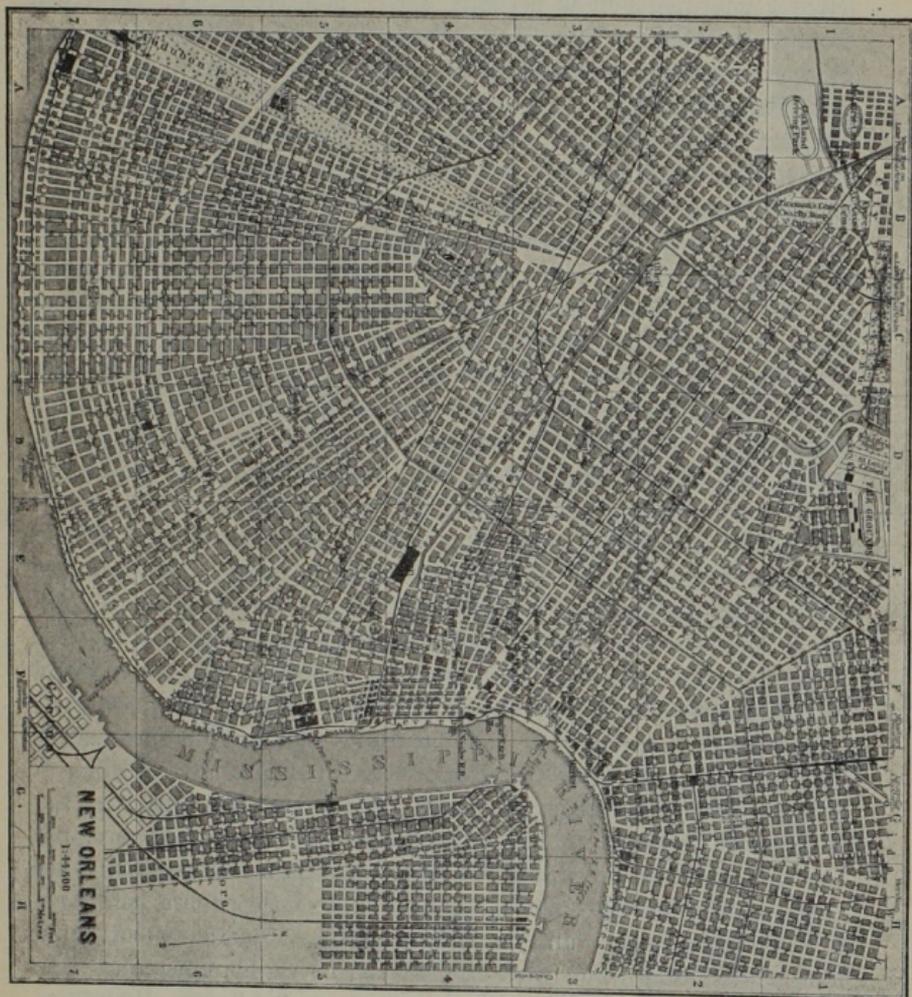
In ihrer Anlage tragen die amerikanischen Städte vor allem dem praktischen Nutzen Rechnung, während die ästhetischen Anforderungen der Amerikaner an das Städtebild gering sind. Darum kehrt ein und dasselbe Rechteckschema unter geradezu ängstlicher

Vermeidung aller nicht unbedingt notwendigen Krümmungen bei allen amerikanischen Städten, auch bei denen des spanischen Amerika wieder, weil die Spanier dort überall den rostförmigen Bauplan ihrer Städte eingebürgert haben. Die neugegründeten Hafenplätze Port Said und Piräus sind ebenfalls im Schachbrettstil angelegt, der auch bei den australischen Kolonialstädten mit mathematischer Genauigkeit zur Durchführung kommt, so daß sie eine vollständige Sammlung von Rechtecken und Quadraten aller Größen darstellen, die meist nach den vier Haupthimmelsrichtungen orientiert sind und nur von wenigen Diagonalstraßen durchschnitten werden. Trennt ein Gewässer oder irgend ein anderes Hindernis die Stadt in mehrere Teile, so wird jeder für sich mit einem selbständigen Schachbrettnetz überzogen, wie das besonders deutlich bei New Orleans erkennbar ist. (Abb. 16). Oft sind die Häuservierecke, die durch gleichmäßig breite und in gleichen Abständen verlaufende Straßen voneinander geschieden werden, so regelmäßig angelegt, daß sie praktisch bei Entfernungsangaben Verwendung finden. In New York z. B. gelten in Nord-Südrichtung 20 und in der Querrichtung 6—8 solcher Blocks als eine englische Meile. So sehr sind diese Blocks das Leitmotiv im Grundplan amerikanischer Städte geworden, daß man bei ihrer Durchführung und bei der Anlage der geraden Straßen auf die Unebenheiten der Erdoberfläche keinerlei Rücksicht nahm. Wird die Steigung zu stark, so helfen, wie in Cincinnati, Hebewerke den Straßenbahnwagen über die Geländehindernisse hinweg, oder übermäßig steile Böschungen werden durch Drahtseilbahnen, die in Amerika so häufigen Incline Railways, überwunden.

Unter allen Städten der Union lassen bloß zwei in ihrem engen, winkligen Innern den unregelmäßigen Grundriß alter europäischer Städte erkennen, nämlich der älteste Teil von New York und der im 17. Jahrhundert gegründete Stadtkern von Boston. Auch Quebec birgt noch manche altertümliche Quartiere, die man fast als alteuropäisch bezeichnen könnte. Aber hier wie in Boston und New York sind sie schon so sehr von neueren Straßenvierteln überwuchert, daß sie kaum mehr den Charakter der Stadt bestimmen. Sonst zeigt bloß noch Washington eine bewußte Abweichung vom rechteckigen amerikanischen Grundplan. Hier gibt es nämlich auch breite baumbepflanzte Diagonalstraßen oder Avenues, die von verschiedenen Mittelpunkten aus strahlenförmig die rechtwinklig sich kreuzenden Straßen des Schachbrett-

Abb. 16. Plan von New Orleans. (Nach Scherer, Stadtbaukunst.)

netzes durchschneiden und mit ihnen alle möglichen Winkel bilden. Diese Diagonalstraßen haben vornehmlich die Bedeutung systematischer Ausblickslinien auf öffentliche Prachtgebäude, Denkmäler und baumreiche Plätze.



In Deutschland fallen die Städtegründungen des 17. und 18. Jahrhunderts vielfach wieder ins Schematische zurück. Dabei haben außer der Schachbrettform, die namentlich Ludwigsburg, das „württembergische Potsdam“, und die Doppelstadt Mannheim-Ludwigshafen aufweisen, noch andere Schemata Anwendung

gefunden. Die badische Residenz Karlsruhe ist in Fächerform angelegt, die man aber bei späteren Stadterweiterungen mit dem Schachbrettmuster vertauschte (Abb. 2). Freudenstadt im Württembergischen Schwarzwald besteht aus mehreren ineinander geschachtelten Quadraten von so geringer Tiefe, daß die Häuser der einen Straße ihre Vorderseite, der andern ihre mit Ackergeräten und Düngerhaufen verzierte Rückseite zuzehren und Höfe ganz fehlen. Dafür umschließt die innerste Häuserzeile einen freien Platz von solcher Ausdehnung, daß er nur zum kleinsten Teile als Markt benutzt, im übrigen aber von Gärten und untergeordneten Baulichkeiten eingenommen wird.

Mit dem konsequent durchgeführten Schachbrett- oder Rechtecksystem sind wir glücklich wieder beim Normalschema der mittelalterlichen Kolonialstädte angelangt. Während sie aber durch die bewußte Aneinanderreihung der verschiedensten Hausindividuen und durch gekrümmte oder ein- und auspringende Gassen ständigen Wechsel in das Straßenbild brachten, tragen die geradlinigen Häuserfronten moderner Straßen oft in ihrer ganzen Länge das gleiche oder nahezu das gleiche Aussehen zur Schau. Daher als notwendige Folge jener regelmäßigen Einförmigkeit die rasche Ermüdung und Langeweile, die einen beim Durchwandern so monotoner Straßen zu befallen pflegt. Gewiß stehen heute beim Städtebau Verkehrsrücksichten obenan, und die im Interesse des Verkehrs notwendigen Veränderungen des Stadtbildes bringen es mit sich, daß gar manche, die Eigenart einer Stadt bestimmenden Merkmale und viele Zeugen ihrer historischen Vergangenheit fallen müssen. Namentlich schnell emporgewachsene Städte haben in dem Bestreben, dem in ungeahnter Weise erstarkten Verkehr entgegenzukommen, alles, was ihn hinderte, unbarmherzig beseitigt und in übertriebenem Freilegungsmahn achtlos und rücksichtslos Stück für Stück des guten alten Bestandes zerstört und schlechte Surrogatbauten und falsche oder geschmacklose Verschönerungen an ihre Stelle gesetzt. Hamburg hat kaum noch einen alten Bau von Schönheit oder monumentaler Bedeutung, und Turin ist trotz seines vorgeschichtlichen Ursprungs eine durchaus moderne Stadt im einförmigsten Rechteckstil. Unter dem alten Wegenetz New Yorks hat sich allein der Broadway erhalten, der mit einigermaßen gewundenem Verlauf das Schachbrettssystem der Manhattan-Insel durchzieht, und ebenso ist Old Manchester Road, wie schon der Name sagt, ein alter Verkehrs-

weg in St. Louis, dessen Windungen die neue Manchester Avenue abschneidet. Immer lauter erheben daher maßgebende Kreise die Forderung, daß Veränderungen im Stadtbilde nur dort stattfinden sollen, wo sie wirklich ein unabweisbares Bedürfnis sind, und daß man stets bemüht sein soll, die Besonderheiten der Städte zu wahren und in Neubauten zum Ausdruck zu bringen. Glücklicherweise gibt es eine Reihe alter Städte — es sei nur an Rothenburg ob der Tauber, Nürnberg, Goslar, Hildesheim, Braunschweig, Lübeck, Brügge, Chester und an die malerischen Sachsenstädte Siebenbürgens erinnert —, die als nachahmenswerte Vorbilder ihr altertümliches Gepräge und alle Spuren ihrer glänzenden Vergangenheit sorgfältig gewahrt haben. Einige von ihnen schreiben auch in ihren Bauordnungen für moderne Gebäude die Anlehnung an den alteinheimischen Baustil vor. Andre Städte suchen das Versäumte nachzuholen und geben damit der Bautätigkeit und dem heimischen Kunstgewerbe eine dankbare Aufgabe, wie bei der Errichtung neuer Gebäude das besondere Gepräge der Stadt und der Charakter ihrer Vergangenheit zu wahren sei. In Köln z. B. hat sich gegen früher ein erfreulicher Wandel vollzogen. Die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts errichteten städtischen Bauwerke waren meist mehr oder minder fabriks- und kasernenmäßige Ziegelrohbauten, denen man es ansieht, daß sie nur praktischen Zwecken dienen sollten und deren Ausschmückungskosten daher so niedrig als möglich bemessen waren. Von ihnen unterscheiden sich vorteilhaft die später entstandenen und noch jetzt entstehenden öffentlichen Gebäude Kölns durch ihre architektonischen Schönheiten. Man hat heute erkannt, wie sehr die Städte durch charakteristische Straßen und Bauten die Aufmerksamkeit nicht nur der eigenen Bürger, sondern vor allem der Fremden auf sich ziehen und dadurch vom künstlerischen Standpunkte nicht weniger als vom volkswirtschaftlichen Nutzen haben.

Man verlangt also mit Recht, daß bei der Anlage neuer Stadtviertel ästhetische Rücksichten nicht mehr so ganz hinter Nützlichkeitsgründen zurückstehen möchten, um so mehr als auch aus praktischen Erwägungen das Schachbrettssystem, obwohl es noch heute vorwiegend zur Anwendung kommt, dem Verkehr insofern unvollkommen entspricht, als zwischen zwei gegenüberliegenden Punkten eines Häuserblocks stets ein Umweg zurückgelegt werden muß. Um diesen Übelstand zu beseitigen, pflegt man in die Rechtecke Diagonalstraßen einzufügen, die bei entsprechender Ver-

vollständigung das besonders in Belgien, Holland und Frankreich beliebte Dreieckssystem hervorgerufen haben. Das aber ist der erste Schritt der Rückkehr zum Radialsystem, das man auch das natürliche System nennen kann, weil es in die Landstraßen, die als die eigentlichen Zugangslinien zu den Städten strahlenförmig von ihnen auszugehen pflegen, viel ungezwungener übergeht als das Rechtecksystem, dessen meiste Straßen an der Peripherie stumpf enden. Auch der Stadtplan des neuen Europäerviertels von Khartum ist von den Engländern mit vielen Diagonalstraßen ausgestattet worden. Der Amerikaner Bill Archer sieht in den sechseckigen Häuserblöcken, die durch reichliche Verwendung von Diagonalstraßen innerhalb des Rechteckschemas entstehen, den Stadtgrundriß der Zukunft, weil dadurch drei statt, wie bisher, zwei Verkehrsrichtungen geschaffen werden. J. Stübben bezweifelt aber die praktische Brauchbarkeit dieses Systems, weil bei ihm das erste Erfordernis einer Verkehrsstraße, die Übersichtlichkeit, völlig verloren geht. Heute bricht sich immer mehr die Anschauung Bahn, daß man sich vom Schachbrettmuster wie von jedem künstlich-geometrischen System freimachen und der Eigenart der Städte und ihrer Umgebung, sowie den bereits vorhandenen Wegen Rechnung tragen müsse.

Das rasche Anwachsen der Städte hat es mit sich gebracht, daß sie den Nachbarorten ihre Selbständigkeit rauben und sie zu bloßen Stadtteilen oder Vororten herabdrücken, womit natürlich die bis dahin bestehenden kommunalen und wirtschaftlichen Gegensätze zwischen der Stadt und den Nachbargemeinden verschwinden. Diese Eingemeindung der Vororte, d. h. die Aufsaugung der kleineren Gemeinden durch die größeren und ihre Verschmelzung mit dem Zentrum zu einer politischen Einheit, ist ein organischer Wachstumsprozeß, der sich aus der wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit der großen Städte mit ihrer weiteren Umgebung erklärt und wohl verzögert, aber kaum aufgehalten werden kann. Die sich rasch ausdehnende Stadt sucht eben überall die aus anders gearteten Perioden herrührenden Verwaltungsgrenzen zu durchbrechen und trachtet nach Einverleibung der Nachbarorte, die wirtschaftlich und meist auch räumlich mit ihr zusammenhängen und als wesentliche Teile der zentralen Stadt deren ganzes Leben teilen. Aber noch über den nächsten Umkreis hinaus übt die Großstadt einen beherrschenden Einfluß aus, indem sie wie ein Magnet die Bevölkerung der weiteren Umgebung an sich zieht. In Europa wie in Amerika hat dieser Zug nach der Großstadt in vielen

Orten, die in der Nähe lebhafter Industriemittelpunkte liegen, einen auffälligen Rückgang der Einwohnerzahl verursacht. Dafür gibt die Großstadt einen nicht unerheblichen Teil ihrer Bewohner wieder an die unmittelbare Nachbarschaft zurück, indem Tausende von Menschen in der billigeren oder gesünderen ländlichen Umgebung wohnen, die tagsüber in der Stadt ihrer Beschäftigung nachgehen, um abends in die peripherischen Siedelungen zurückzuströmen. Dementsprechend muß sich auch die Wohnungspolitik der großen Städte in der Richtung bewegen, daß sie einen Teil der Einwohnerschaft zwecks billigen und gesunden Wohnens in den Vororten ansiedelt. Bei fortschreitender Ausdehnung wachsen schließlich mehrere Städte zu einer Einheit zusammen, wofür die Doppelstädte Elberfeld-Barmen, Saarbrücken-St. Johann und Minneapolis-St. Paul bekannte Beispiele sind. In ungleich umfassenderer Weise hat Groß-London ein ganzes Haufwerk von Hunderten von Städten und Dörfern mit einer Gesamtbevölkerung von 6,6 Millionen Menschen in sich vereinigt, und ähnliche Einverleibungen haben zur Bildung eines Groß-Berlin, Groß-Wien, Groß-New York usw. geführt.*)

Bei der zunehmenden Ausdehnung der Großstädte und der wirtschaftlich von ihnen abhängigen Trabanten wird die Bestimmung ihrer Einwohnerzahl und Flächengröße immer schwieriger,**) während früher die Größe eines ummauerten Stadtteils oder Stadtvierecks leicht festgestellt werden konnte. Berlin umfaßt ein Areal von 63 qkm, das aber mit den zum alten Berliner Polizeibezirk gehörenden Vororten auf 152 qkm steigt. London im innern Ring ist 305, der Polizeibezirk Groß-London dagegen 1795 qkm groß. Wiens Areal ist durch die letzte Stadterweiterung von 1905 auf 271 qkm gestiegen, so daß die Kaiserstadt an der Donau die räumlich größte Stadt des europäischen

*) Für New York wurde die Einverleibungsfrage brennend, als es von Chicago in seiner Stellung als erste Stadt Amerikas bedroht wurde, das in dem Jahrzehnt 1880/90 um 119%, New York dagegen nur um 26% zugenommen hatte. Während jedoch Chicago ein einheitliches Ganzes ist, ist New York bloß ein Teil einer ungeheueren Häuser- und Bevölkerungsanhäufung beiderseits des unteren Hudson.

**) E. Haffé hat daher, um Bevölkerungsanhäufungen miteinander vergleichen zu können, vorgeschlagen, um jede Stadt einen Kreis von 10 km Radius zu ziehen und die so umschlossene Bewohnerzahl zu ermitteln. Aber auch das Kreisschema ist so künstlich, daß es für geographische Zwecke nicht verwendbar erscheint.

Festlandes ist und in dieser Beziehung nur von London über-
troffen wird. *) Greater New York kommt nach der großen Ein-
gemeindung von 1898 mit 930 qkm nahezu dem Flächeninhalte
des Fürstentums Schwarzburg-Rudolstadt gleich. Trotz dieser ge-
waltigen Ausdehnung liegt aber in seiner unmittelbaren Nach-
barschaft und eng mit ihm zusammenhängend noch eine Reihe
andrer Städte, die administrativ durchaus selbständig sind, ja wie
die New Yorker Bahnhofsstadt New Jersey einem ganz andern
Staate angehören, die aber wirtschaftlich mit der Riesenstadt am
Hubson ein Ganzes ausmachen und ohne sie in ihrer Entwicklung
kaum denkbar wären. Ebenso liegen Cincinnati gegenüber mehrere
Städte, die, obwohl politisch zum Staate Kentucky gehörend, wirt-
schaftlich untrennbar mit ihm verbunden sind. Das ungemein
starke Wachstum der noch nicht der deutschen Reichshauptstadt ein-
verleibten Vororte wäre niemals aus eigener Kraft erfolgt, sondern
ist lediglich der großen Nährmutter Berlin zu verdanken. Ebenso
würde Hamburg, das 1905 800 000 Einwohner zählte, eine
Millionenstadt sein, wenn Altona und die andern preußischen
Nachbarstädte, die mit ihm einen wirtschaftlich einheitlichen Orga-
nismus darstellen, auch politisch zu ihm gehörten.

Die wachsende Stadt macht also, wie Hamburg und New
York dartun, selbst vor Staatsgrenzen nicht Halt, die allerdings
oft genug geographisch Zusammengehöriges auseinanderreißen.
Namentlich im territorial zersplitterten Deutschland läuft nicht
selten die politische Grenze mitten durch ein Haus oder eine
Straße einer Stadt und verursacht mancherlei Sonderbarkeiten,
wofür J. Mucha eine Anzahl Belege bringt. Der Gipfel des
Wirrwarrs wird in dem Dorfe Woltorf erreicht, dessen Häuser
nach den staatlichen Verhältnissen bunt durcheinandergewürfelt sind,
so daß die in bunten Sprüngen verlaufende Grenze bald preußisch-
hannoversches, bald braunschweigisches Gebiet trennt. Auch in
der Union kann man ähnliche Fälle beobachten. Zwischen den
beiden Grenzstädten Bristol (Tennessee) und Bristol in Virginia

*) Doch ist Wiens Bevölkerung nicht entsprechend gewachsen, weil
viele der 1891 und 1905 einverleibten Orte noch ganz ländlich sind.
Wien ist nach wie vor nach London, Paris und Berlin die viertgrößte
Stadt Europas. F. Umlauf, Die räumliche Entwicklung der Stadt
Wien. Dtsch. Rdsh. f. Geogr. u. Statistik 15 (1892/93), S. 266—271;
F. Umlauf, Die jüngste Stadterweiterung Wiens. Ebd. 27 (1904/5),
S. 269—271.

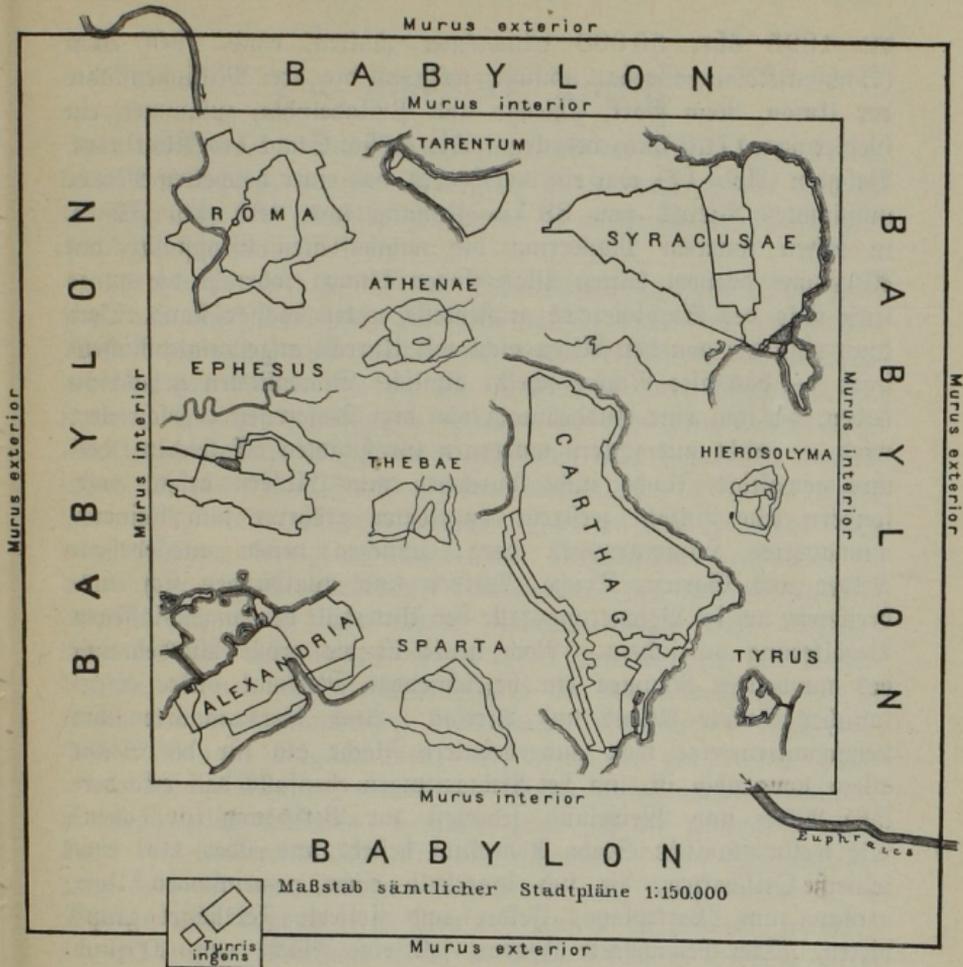


Abb. 17. Plan von Babylon.

(Nach einer Zeichnung von Arthur Schneider in Geogr. Zeitschr. I. 1895.)

geht die Staatsgrenze mitten durch die Hauptstraße. Ähnlich sind Texarkana-Texas und Texarkana-Arkansas zwei Hälften derselben Stadt.*)

Um die oben genannten Flächenangaben zu vervollständigen, sei erwähnt, daß der bebaute Raum der 55 deutschen Städte,

*) J. Mucha, Geographische Sonderbarkeiten. Dtsch. Absh. f. Geogr. u. Statistk 25 (1902/3), S. 386—398. — Kassel, Vereinigte Staaten II, S. 332.

die 1895 über 50 000 Einwohner zählten, rund 1900 qkm (Sachsen-Roburg-Gotha) umfaßt, während die drei Millionenstädte der Union, New York, Chicago und Philadelphia, zusammen ein Gebiet von 1760 qkm bedecken. Die größte Stadt des Altertums, Babylon (Abb. 17), war ein ungeheures, von einer doppelten Mauer umsäumtes Viereck von 88 km Umfang und 485 qkm Fläche, in dessen innerem Mauerring die namhaftesten Großstädte des Altertums bequem hätten Platz finden können, obwohl die ganze linke Ecke des Stadtvierecks größtenteils unter Wasser stand. Doch kann man die von den Alten nicht mit Unrecht angestaunte Riesenstadt — das alte Ninive scheint ähnliche Dimensionen gehabt zu haben, da ihm eine Ausdehnung von drei Tagereisen zugeschrieben wird — nicht mit unsern modernen Großstädten vergleichen, weil ihre gewaltige Fläche nicht durchweg mit Häusern besetzt war, sondern eine Anzahl zerstreut angelegter größerer und kleinerer ummauerter Häusergruppen barg, zwischen denen ausgedehnte Felder und Gärten, Teiche, Weiden und Waldungen sich ausbreiteten, um im Belagerungsfall den Unterhalt der eingeschlossenen Bevölkerung zu sichern. Noch heute ist die große Ausdehnung des umwallten Raumes ein bezeichnendes Merkmal vieler orientalischer Städte Asiens und Afrikas. Auch hier umgürten die Lehmmauern eine weit ausgedehntere Fläche als für die Stadt allein notwendig ist, um bei Belagerungen ebenfalls das erforderliche Acker- und Weideland jederzeit zur Verfügung zu haben. Die westafrikanische Stadt Abbeokuta besteht aus über 100 einzelnen Ortschaften, die sich innerhalb einer gemeinsamen Umwallung um Marktplätze, Felder und isolierte Felsbühgel gruppieren. Das benachbarte Ibadan soll eine Fläche von 40 qkm einnehmen und im innersten, ebenfalls umwallten Teil über 160 Dorfschaften umschließen.*)

*) A. Schneider, Stadtumfänge in Altertum und Gegenwart. Geogr. Ztschr. 1 (1895), S. 676—678 mit Karte — F. H. Weißbach, Das Stadtbild von Babylon. Der alte Orient V, Heft 4 (Leipzig 1904). — Der Raum der Großstädte. Dtsch. Rdsh. f. Geogr. u. Statistik 26 (1904/5), S. 133. — R. Bücher in: Die Großstadt S. 9—11. — Schlüter, a. a. D. S. 66. — Supan, a. a. D. S. 258—259. — Verhältnis der Fläche der europäischen Millionenstädte zu ihrer Einwohnerzahl. Globus 90 (1906), S. 212. — Zemmrich, a. a. D. S. 465—471. — Schott, a. a. D. S. 129—149.