

bahnen, Strafsenbahnen, einen Park, Wasserverforgung, Canalifation, Kirchen, Schulen, Museum, Theater und öffentliche Staats- und Verwaltungsgebäude. Der Bau der Stadt begann mit der Anlage des Hafens, der Eifenbahnen und der öffentlichen Gebäude. Den Grundriß derselben bildet ein von einer 100 m breiten »Ring«-Strafe umgebenes Quadrat, dessen Seitenlänge 1 (engl.) Meile beträgt. Zwei rechtwinkelig sich kreuzende Hauptstraßen von 30 m Breite theilen das Weichbild in vier gleiche Bezirke. Die weitere Theilung ergibt viereckige Blöcke von 120 m Seitenlänge. Die Zahl der öffentlichen Plätze beträgt 33; einzelne sollen den *Peters-Platz* zu Rom und den Eintrachtplatz zu Paris an Größe übertreffen. Die Breite der Nebenstraßen ist 18 m.

### b) Städte-Erweiterung und deren Anlaß.

Mit solchen amerikanischen Städtegründungen läßt sich die Entwicklung unferer europäischer Städte nicht vergleichen. Aber es ist dieselbe Hauptursache, die Bevölkerungszunahme, welche drüben zum schnellen Wachstum älterer und zur raschen Gründung neuer Städte führt, und welche bei uns die fortwährenden Städte-Erweiterungen hervorruft.

Im Deutschen Reiche beläuft sich der jährliche Ueberschuß der Geburten über die Sterbefälle auf ungefähr 1 Procent der Bevölkerung; im Jahre 1887 stieg die Seelenzahl von 47 103 000 um 512 395. Für mehr als  $\frac{1}{2}$  Million Menschen müssen also jährlich in Deutschland Wohnungen beschafft werden. Dies entspricht bei gleich bleibendem Wohlstande dem Bedarfe an neu zu errichtenden Wohnungen; bei abnehmendem Wohlstande ist in Folge der stattfindenden Einschränkungen der Bedarf geringer; bei dem wachsenden Wohlstande, dessen sich, Gott lob, die Deutschen in den letzten Jahrzehnten erfreuen, übersteigt der Bedarf an Wohnungen das Verhältniß der Volkszunahme. Erleichterter Erwerb und erhöhter Lebensgenuss bilden die Anziehungskraft der Städte, so daß fast die ganze Volksvermehrung in Deutschland den Städten und vorwiegend den großen Städten zu gute kommt.

Nimmt die Bevölkerung im Reiche jährlich um 1 Procent zu, so beträgt die gleichzeitige Zunahme in den meisten Städten 2 bis 5 Procent; die Bevölkerung dieser Städte würde sich somit, wenn der Vorgang ein dauernd gleichmäßiger wäre, in 35 bis 14 Jahren verdoppeln. In Wirklichkeit sind 25 Jahre eine mittlere Verdoppelungszeit für die Einwohnerschaft deutscher Städte; zu den schneller anwachsenden Orten gehören beispielsweise Berlin, Düsseldorf, Görlitz. Der Regel nach verringert sich übrigens der Procentsatz der Zunahme mit dem Wachstum der Bevölkerungszahl<sup>61)</sup>. Gleichzeitig steht die Volksziffer der meisten Dörfer und mancher kleiner Städte fast still oder zeigt sogar stellenweise eine Abnahme. Besonders in Frankreich vollzieht sich das Wachstum der Städte auf Kosten der Landbevölkerung, weil der nur 0,14 Procent betragende Ueberschuß der Geburten (auf 38 219 000 Einwohner kam im Jahre 1887 ein Zuwachs von 52 560 Seelen) für die städtische Bevölkerungsvermehrung nicht ausreicht.

<sup>61)</sup> *Kuichling* in Rochester (N.-Y.) hat durch vergleichende Untersuchung einer großen Reihe von amerikanischen, englischen, deutschen und französischen Städten die folgende mittlere Tabelle für die städtische Bevölkerungszunahme ermittelt:

Tabelle  
der wahrscheinlichen durchschnittlichen Jahreszunahme der Bevölkerung.

Bevölkerungszahl:	100 000	125 000	150 000	175 000	200 000	225 000	250 000	275 000	300 000	325 000	350 000	375 000	400 000
Amerikanische	4,63	4,30	4,04	3,79	3,55	3,36	3,20	3,04	2,92	2,80	2,70	—	—
Deutsche . .	3,57	3,33	3,10	2,87	2,66	2,46	2,26	2,09	1,93	—	—	—	—
Englische . .	3,16	2,99	2,83	2,67	2,52	2,38	2,26	2,13	2,00	1,92	1,84	1,75	1,68
Französische .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,70	—	—
Städte	Procent												

360.  
Volksabnahme  
im  
Stadtkerne.

Neben der Zunahme der Bevölkerung und des Wohlstandes ist noch ein dritter Grund für die Erweiterung der Städte zu nennen, nämlich die Vermehrung der Geschäftsräume im Inneren der Stadt. Dadurch werden die Wohnungen im Stadtkern in der Größe beschränkt und an Zahl vermindert und die Bewohner mehr und mehr nach außen getrieben. Das lehrreichste Beispiel der Entvölkerung des Stadtkernes bietet die *City* von London dar, deren Einwohnerzahl in den Jahren 1861 bis 1881 von 112412 auf 50526, also auf weniger als die Hälfte zurückging. Ein ähnlicher, wenn auch weniger auffälliger Rückgang der Bevölkerungszahl wird in Geschäftsvierteln anderer Städte, wie Paris, Amsterdam, Köln, Leipzig, beobachtet, bei gleichzeitiger Erweiterung nach außen.

361.  
Oertliche  
Grenzen  
der  
Erweiterung.

Die Erweiterung vollzieht sich allmählig und fortwährend, wenn auch in bald schnellerem, bald langsamerem Schritte. Immer mehr wächst die städtische Bebauung in die Ländlichkeit, in die Dörfer hinein, bis ein Fluß, eine Bergwand, ein Festungswerk, ein Wald den Ausläufern der Erweiterung die Grenze steckt und die Verdichtung derselben veranlaßt. Hindernisse der angegebenen Art werden nur von Zeit zu Zeit beseitigt (verlegt, überbrückt). Am fühlbarsten sind die ein städtisches Weichbild rings umschließenden Festungswerke, seien es Wälle und Gräben, seien es Einzel-Forts mit Zwischenwerken. Hier ist die städtische Erweiterung genöthigt, die Festungslinie und ihren »Rayon«, also eine ganze Landzone, zu überspringen. Es entstehen neue Vororte, während die Innenstadt sich immer mehr und immer unerfreulicher verdichtet und verengt, bis das periodische Befestigen und Hinausschieben der Festungswerke die freie Ausdehnung gestattet und nach langer Zurückhaltung eine schwunghafte Entwicklung veranlaßt. Verkehr, Zuzug, Wohlstand vermehren sich und fordern bald gebieterisch, daß zu der Stadterweiterung nach außen sich die Erweiterung nach innen gefelle, d. h. die Verbreiterung enger Straßen, der Durchbruch neuer Verkehrslinien, die Niederlegung alter Baulichkeiten, ja der Abbruch und die Umgestaltung ganzer, verkehrswidriger und gesundheitswidriger Stadttheile.

### c) Allgemeine Bauart der Städte.

362.  
Zusammenfluß  
der  
Verkehrslinien.

Die Bauart der Städte ist ein Ergebniss ihrer geographischen und topographischen Lage und ihrer Geschichte. Der Bauplatz der meisten größeren Städte entspricht dem natürlichen Zusammenfluß der Verkehrslinien zur Zeit ihrer Gründung oder ihres Aufblühens. Wesentliche Veränderungen der Verkehrslinien haben den Rückgang dieser, den Aufschwung jener Städte zur Folge. Im Kleinen, wie im Großen, in der Vergangenheit, wie in der Gegenwart sind die Beispiele dieses Vorganges zahllos. Glücklicherweise die Stadt, deren Lage so günstig ist, daß bei keiner der jeweiligen Veränderungen der Verkehrsströme ihr entzogen werden konnte.

363.  
Günstige  
Anfiedelungs-  
punkte.

Günstige Punkte in diesem Sinne sind die Stellen, wo die Flußthäler, jene unvergänglichen Verkehrswege aller Zeiten, aus dem Gebirge oder dem Hügellande hervortreten, um sich mit der weiten Ebene zu vereinigen (Turin, Toulouise, Wien, Basel, Köln, Leipzig, Dresden); ferner die Vereinigungspunkte zweier Flüsse (St. Louis, Lyon, Paris, Lüttich, Koblenz, Mainz, Mannheim, Belgrad), die Flußmündungen an der See oder in geringem Abstände von derselben (Marseille, Le Havre, Antwerpen, London, Rotterdam, Hamburg, Stettin, Alexandrien, New-Orleans, Buenos-Aires) und die tiefsten Punkte der Meerbusen und Buchten (Genua, Triest, Christiania,