



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die neue Stadt

Feder, Gottfried

Berlin, 1939

D. Entstehung und Entwicklung der deutschen Städte

[urn:nbn:de:hbz:466:1-84833](#)

meist leichter möglich ist. Eine wirtschaftliche Verselbständigung der Einzelzellen des Reiches, soweit sie überhaupt möglich ist, wird nur auf diese Weise allmählich erreicht werden. Gleichzeitig ist damit dem weiteren Anschwellen der menschenmordenden Großstädte Halt geboten. Allerdings dürfen die bisher landwirtschaftlichen Städte nicht zu einseitigen Industriestädten, sondern nur bis zum normalen Anteil mit Industrie ausgebaut werden. In solchen Gegenden ist die Nahrung leicht greifbar und die Landwirtschaft wird durch die neuen Absatzmöglichkeiten in nächster Nähe wesentlich belebt. Selbstverständlich ist die Rohmaterial- und Transportfrage für die Art der neu anzusetzenden Industrie von Wichtigkeit.



Städten mehr oder weniger stark zugrunde. Die Besonderheiten der Gruppen kommen sehr gut zum Ausdruck, auch die Stärke ihrer Betonung ist zu erkennen. Je größer der Anteil in der betreffenden Wirtschaftsabteilung überhaupt ist, desto größer sind auch die Schwankungen. Die stärkste Abweichung tritt in der Wirtschaftsabteilung „Industrie und Handwerk“ auf (s. Abb. 71).

C. Zusammenfassung der Typen.

Um noch einmal einen Überblick zu geben über die sechs verschiedenen Typen und Charaktere der Städte, werden hier die Durchschnittsbilder der verschiedenen Typen und das Durchschnittsbild für alle 72 Städte verglichen.

Man erkennt deutlich die allen 6 Bildern gleiche Grundlage, die durch das Bild des Durchschnitts für alle Städte gegeben ist. Das Verhältnis der Wirtschaftsabteilungen H, L, O, V, B und J zueinander und ihre Steigerung bis zum höchsten Anteil in J liegt tatsächlich allen

Innerhalb der J-Stadtgruppe selbst sind z. B. die Schwankungen in der Wirtschaftsabteilung J am stärksten, während die Abweichungen in den Öffentlichen Diensten (O) und privater Dienstleistung lange nicht so augenfällig erscheinen. Der Anteil an den Erwerbspersonen in den Abteilungen L, O, V, B lässt sich also wesentlich genauer umreißen als bei der Gruppe Industrie und Handwerk.

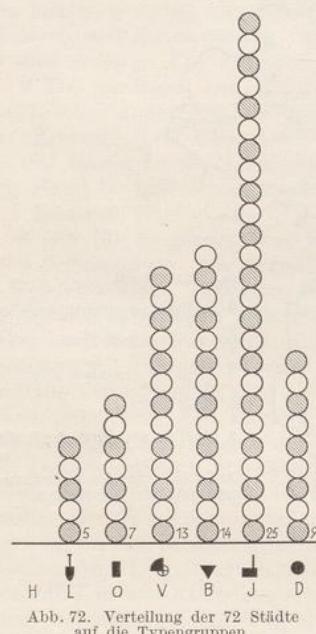
Mit der Abb. 72 soll zum Schluß ein übersichtliches Bild gegeben werden über die Häufigkeit der verschiedenen Charaktere unter den 72 Städten. Am zahlreichsten sind die Städte mit vorwiegend industrieller und gewerblicher Bevölkerung. Es folgen die 14 Städte mit vorwiegend Berufslosen Selbstständigen. Das muß umso mehr berücksichtigt werden, als die Entwicklung unserer Bevölkerung einer weiteren Steigerung dieses Anteils zustrebt.

An dritter Stelle stehen die 13 Städte mit einer Bevölkerung, deren Schwergewicht bei Handel und Verkehr liegt.

Es folgen die 9 Städte, die dem Reichsdurchschnitt in dem Verhältnis der verschiedenen Wirtschaftsgruppen zueinander am nächsten kommen. Diese relativ noch große Zahl von Städten beweist, wie schon oben angeführt, daß das Normalbild nicht nur eine Fiktion, sondern in der Wirklichkeit häufig anzutreffen ist.

D. Entstehung und Entwicklung der deutschen Städte.

Wenn wir von der prähistorischen Zeit (Hallstatt-Periode) absehen, so entstanden die ersten Städte auf deutschem Boden als befestigte Lager (castra) der römischen Legionen. Bei der Wahl des Ortes, an dem eine solche Garnison errichtet werden sollte, waren naturgemäß militärische Gesichtspunkte von vordringlicher Bedeutung. Da aber in den Randprovinzen des Römischen Reiches die oberste Zivilgewalt ebenfalls in den Händen des militärischen Oberbefehlshabers lag, sprachen auch verwaltungstechnische Erfordernisse mit: Augusta Trevorum (Trier), Augusta Vindelicorum (Augsburg), Vindobona (Wien). In beider Hinsicht spielte stets die Verkehrslage eine besondere Rolle. Die Knotenpunkte natürlicher Einfalls- und Durchgangsrouten, meist durch Kunststraßen ausgebaut und verbessert, schiffbare Ströme, Zusammen-



flüsse mehrerer Wasserwege, wie Mosel und Lahn in den Rhein bei Koblenz (*Confluentes*), Main und Rhein bei Mainz (*Moguntiacum*) wurden bevorzugt. Die Mehrzahl dieser festen Plätze sicherten die Grenze und bildeten zugleich Ausfalltore: so *Colonia Agrippina* (Köln) mit seiner Rheinbrücke für die Armeen des Drusus, Tiberius, Varus und Germanicus. Sollte Köln den Weg nach der unbotmäßigen *Germania Libera* öffnen, so war Xanten am Niederrhein (*Castra vetera*) die Schutz- und Trutzfeste gegen Bataver- und Belgerland.

Der Druck der römischen Weltmacht erfolgte fast ausschließlich vom Westen her und machte sich nur ganz vereinzelt auch im mittleren Donaubecken von Südosten her geltend. Im Süden Deutschlands bildete die Alpenkette für militärische Operationen ein schier unüberwindliches Hindernis. So finden wir keine aus römischen *Castra* entstandenen Städte unmittelbar an den Ausgangspunkten der Gebirgspässe. Erst die Römerzüge der deutschen Kaiser erschlossen die Übergänge für Handel und Verkehr, sicherten sie durch Burgen (im Inn-, Eisack- und Etschtal) und Brücken mit Brückenköpfen (Innsbruck).

Im Westen des austrischen Frankenlandes entwickeln sich bald aus Karls des Großen und seiner Nachfolger Kaiserpfalzen, die anfangs nur Unterkunftsplätze für das ambulante Hofgefolge waren, feste Städte (Aachen, Ingelheim). Zur Unterjochung der Niedersachsen wird die Hammarburg (mit Bischofsitz) erbaut und damit der Grund zu Deutschlands erster Seestadt Hamburg gelegt.

In Mittel- und Ostdeutschland errichtet Heinrich I., der Vogler, zum Schutze gegen die räuberischen Einfälle der Ungarn und das slavische Vordringen Festen und Burgen als Kernwerdender Städte: Meißen, Goslar, mit dem Harz als Rückendeckung, Quedlinburg (Frauenstift und Reichsabtei unter Otto d. Gr.). Wieder entscheiden *strategische Erfordernisse* die Wahl des Siedlungsortes. Eine Halbinsel, etwa durch eine Flusschleife gebildet, ein isolierter, steilrandiger Hügelrücken bieten im Verein mit starken Wällen und Mauern gute Verteidigungsmöglichkeiten gegen einen in der Belagerungskunst wenig erfahrenen Feind. Auch die zahlreichen wehrhaften Klöster und kirchlichen Stiftungen des zweiten Heinrich, des Heiligen, werden häufig zu Kristallisierungspunkten städtischer Siedlungen. Die salischen Kaiser treten in die Fußtapfen des großen Städtegründers (Kaiser Heinrich III., der Schwarze, baut die Kaiserpfalz Goslar aus, Heinrich IV. und Heinrich V. Worms und Speyer). Mit dem Welfen Heinrich dem Löwen, den askanischen Brandenburgern und dem Deutschritterorden beginnt die planmäßige Kolonialisierung des europäischen Nordostraumes über die ehemaligen Marken des Reiches hinaus. Hunderte neuer Kolonialstädte werden bewußt als solche durch Hoheitsakte der Landesfürsten gegründet und mit städtischen Rechten ausgestattet. Ist bei diesen Neuschöpfungen die militärische Sicherheit immer noch bezüglich der Wahl des Platzes die conditio sine qua non, so treten doch schon andere Voraussetzungen neben diese eine unerlässliche.

Als Keimzellen deutscher Kultur müssen die Siedlungen möglichst gleichmäßig über die zu erobernden Gebiete verteilt werden; Beachtung ist zu schenken der Beschaffenheit des Bodens, von dessen Erträgnissen der deutsche Ackerbürger leben soll, Rücksicht muß genommen werden auf günstige Verkehrslage, damit der Kaufmann seine Ware, der Handwerker seine Erzeugnisse und benötigten Rohstoffe ohne große Schwierigkeiten beziehen und absetzen kann. Die Nähe von Flussübergängen war besonders beliebt, seien es nun Brücken oder Furten (Frankfurt a. O., Staßfurt, Ochsenfurt, Schweinfurt; Frankfurt a. M. wurde schon in der Karolingerzeit gegründet).

Räumlich noch weit großzügiger wirkte sich die kolonisatorische Kraft der Hansa aus, deren Kontore, Faktoreien und Siedlungen das ganze Baltikum überzogen, hoch nach Norden vorstießen (Bergen), ja bis ins innerste Rußland drangen (Nischnij-Nowgorod).

Die Unternehmungen der seefahrenden Hansa bevorzugten naturgemäß die Flussmündungen, Meeresbuchten und schiffbaren Wasserläufe mit geschützten Häfen für ihre Niederlassungen, die ganz auf den Handel eingestellt waren.

Wie die Pilze nach dem Sommerregen schossen damals die Städte mit Magdeburgischem und Lübischen Recht aus dem Boden, meist deutsche Gründungen, von denen es bis ins Reformationszeitalter hinein im europäischen Norden und Osten, außerhalb der eigentlichen Reichsgrenze, noch weit über 100 gab.

Schließlich spielte schon auf der Höhe des Mittelalters das Vorkommen von Bodenschätzen eine gewisse, wenn auch untergeordnete Rolle bei der Anlage von Siedlungen.

Das wichtigste Mineral war das Salz, das einer Reihe deutscher Städte ihren Namen verliehen hat, so Halle, Salzburg, Salzungen, Salzwedel, Hall i. Tirol. Mit Edelmetallen geizt die deutsche Erde. Gold wurde fast nur in den Flüssen gewaschen, Silber wurde zwar in bescheidenem Maße in Sachsen und dem Erzgebirge gefördert, noch seltener fand sich Kupfer, doch verdankt wohl kaum eine einzige Stadt diesem Vorkommen ihr Entstehen. Eisenerze dagegen waren für den

mittelalterlichen Bedarf reichlich vorhanden (Steiermark, Lothringen, Ruhrgebiet, Grafschaft Mark); doch fand die Verhüttung in kleinen Schmelzöfen statt, die weithin über die Dörfer und Einzelgehöfte verstreut lagen, wie das häufig noch in den bäuerlich verbliebenen Teilen der Steiermark zu sehen ist. Nur wo sich diese Schmelzessen stärker häuften und die Höfe und Dörfer langsam zusammenwuchsen, konnte sich in späterer Zeit um den Kern einer uralten Abtei eine Stadt bilden: Essen. Der Wert der Kohle war dem Mittelalter unbekannt.

Ungleich höherer Schätzung erfreuten sich seit uralten Zeiten die Mineralquellen. Manche behaupten sogar, das Wort „Germanen“ sei keltischen Ursprungs und bedeute „die an den heißen Quellen wohnen“. Für die Geschichte des Städtebaues erhielten sie erst Bedeutung durch das Wachsen der landesherrlichen Macht im späten Mittelalter. Die Fürsten bauten sich vielfach ihre Jagd- und Lustschlösser in die Nähe der Heilbäder. Um solche Hofhaltungen scharten sich dann die Gewerbetreibenden und mancherlei Nutznießer des heilungssuchenden Fremdenstromes (Baden-Baden, Wildbad, Bad Homburg v. d. H. und das obengenannte Aachen). Ähnliche Ursachen begünstigten das Wachsen von Siedlungen um berühmte Wallfahrtsorte. Ihre ständigen Residenzen errichteten die Landesherren auch gern an landschaftlich reizvollen Punkten, so Stuttgart und Heidelberg.

Die Mitte des 16. Jahrhunderts sah die Höchstblüte bürgerlich-städtischer Kultur auf deutschem Boden. Die Welt hatte sich wieder geweitet. Nicht nur durch exotische Entdeckungen kühner Konquistadoren, mehr noch im übertragenen Sinne. Der Glanz des Rittertums war verblichen, doch auch die Buschklepper und Schnapphähne waren verschwunden, die Bauernaufstände zusammengebrochen. Landsknechtsfahnlein und die endlosen Kolonnen der Fuggerischen, Welserischen Kaufmannszüge belebten die verbesserten Landstraßen, die erschlossenen Alpenpässe. Handel und Wandel, Kunst und Gewerbe nahmen ungeahnten Aufschwung. Neue Städtegründungen waren selten, aber die alten, meist reichsfrei gewordenen, wuchsen zu Reichtum und Macht: Augsburg, Ulm, Rothenburg und Nürnberg, die Königin der deutschen Städte. Bis der 30jährige Krieg wie ein eisiger Wintersturm die Frühblüte Deutschlands vernichtete. Unversehrt, ja gestärkt, ging aus dem allgemeinen Zusammenbruch nur die absolut gewordene landesherrliche Macht hervor. Dieser sind dann auch die letzten wenigen Städtegründungen im Reiche zu verdanken (Karlsruhe, Mannheim).

Bevor wir zu der neueren und neuesten Zeit kommen, ist als Abschluß des historischen Rückblickes eine kurze Betrachtung am Platze über Wachsen, Stillstand und Vergehen von Städtegründungen im allgemeinen. Nirgends gilt der Satz von Weltgeschichte und Weltgericht so ohne Einschränkung als hier. Voraussetzung allerdings ist die Kulturfähigkeit, das Kulturbewußtsein und der Kulturwillen des städtebauenden Volkes. Fehlurteile gibt es dann nicht, die Wahl des Siedlungsplatzes ist in erster Linie ausschlaggebend für das Gedeihen der Stadt. Ihr Wachstum, ihre Blüte, der Grad ihrer Bedeutung sind untrügliche Prüfsteine für die Richtigkeit dieser Wahl. Städte gibt es, die zu Zentren wirtschaftlicher und politischer sowie kultureller Machtentfaltung emporwuchsen, Städte auch, die kaum erbaut, von der Bevölkerung verlassen, zu Ruinen zerfielen. Städte sind lebende Organismen und als solche den Gesetzen des Lebens unterworfen. Eines natürlichen Todes sterben sie, wenn ihre Aufgabe erfüllt ist. Auf schlecht gewähltem Siedlungsplatze siechen sie kümmerlich dahin. Durch Kriege können sie unheilbar verwundet und vernichtet werden, durch Verschiebung der Grenzen Daseinszweck und Bedeutung verlieren. Topographische, klimatische und sonstige Veränderungen können im Laufe der Jahrhunderte, — Katastrophen blitzartig ihrem Leben ein Ende machen. Pisa und Ravenna waren einst blühende Seestädte, bevor ihre Häfen verschlammten und die Meeresküste meilenweit zurücktrat. Babylon, Ninive begrub der Sand der vordringenden Wüste. Pompeji erstickte die Asche des Vesuvs und Vineta verschlangen die Wogen des Blanken Hans. Die Lüneburger Heide war einst fruchtbare, gut besiedeltes Land, bis sie der Schwarze Tod entvölkerte.

Die Entwicklung der deutschen Städte im 19. und in den ersten Dezennien des 20. Jahrhunderts steht unter dem segensreichen und zugleich unheildrohenden Gestirn der aufsteigenden Industrie. Das Mittelalter kannte auf deutschem Boden noch keine Großstädte im modernen Sinne. Selbst dem volkreichen Nürnberg drohte kaum die Gefahr der „Verstädterung“, wie wir sie heute fürchtengelernt haben. Die Verbindung mit dem offenen bäuerlichen Lande war trotz abschließender Stadtmauern und -gräben noch viel zu innig. Erst der Industrie scheint es bestimmt, den entscheidenden *volksschädigenden Trennungsstrich zwischen Stadt und Land* zu ziehen.

Die Erfindung der Dampfmaschine wurde die Geburtsstunde der Industrie, und das erste Einspannen der elektrischen Kraft in den Dienst des Menschen kann als der Tag ihres Mündig-

werdens gelten. Die Steinkohle (und in neuester Zeit auch die Braunkohle) wurden zum wichtigsten Mineral. In Oberschlesien, Westfalen und im Rheinland wuchsen in wenig Jahrzehnten neue Städte empor, alte Siedlungen vergrößerten sich in rasendem Tempo.

Fand sich noch Eisen in erreichbarer Nähe, waren günstige Wasserstraßen vorhanden, kam ein engmaschiges Bahnenetz hinzu, so entstanden *Städtekonglomerate*, wie im Ruhrbecken und Rheinisch-Westfälischen Kohlengebiet, das dem im Auto oder D-Zug hindurcheinenden Reisenden wie ein zusammenhängender Häuser-, Fabriken- und Hochöfenkomplex erscheinen will.

Bald auch griff die wachsende Industrie von ihren ursprünglichen Standorten über auf die meisten mittleren und größeren Städte des Reiches, soweit sie nicht allzu abseits des Rohstoffvorkommens und der großen Verkehrsadern lagen. Das Handwerk verfiel größtenteils der Industrialisierung, Arbeitskräfte wurden bei aufstrebender Konjunktur immer seltener, die Löhne stiegen, das flache Land entvölkerte sich, die Städte schwollen ins Unförmige. Die Zugewanderten wurden entwurzelt, verloren jeden Zusammenhang mit dem heimischen Boden, verfielen der „Verstädterung“, wurden zu Proletariern. Die Volksgesundheit erlitt schwere Schäden; die Geburtenziffern sanken. *Der Moloch Großstadt verschlang seine eigenen Kinder.*

E. Beziehungen zwischen Lage und Typ einer Stadt.

Der Typ einer Stadt ist nach den regionalen Betrachtungen (Teil I, B) nicht nur abhängig von den natürlichen Gegebenheiten der Landschaft, sondern es müssen noch andere Einflüsse mitwirken.

Die Wahl des Platzes zur Neugründung einer städtischen Siedlung für etwa 20000 Einwohner erfordert, wie wir aus den vorhergegangenen historischen und allgemeinen Ausführungen ersehen haben, die Beachtung folgender Punkte in kurzer Zusammenfassung und unter besonderer Berücksichtigung der von uns untersuchten Städte:

Sicherheit. Von altersher und besonders auch wieder in der Jetzzeit ist für Städtegründungen oder Erweiterungen der *militärische Gesichtspunkt* maßgebend gewesen (Küstrin-Altstadt, Glatz). In vielen Orten, die noch ein einigermaßen gutes Gesamtbild aufweisen, erkennt man deutlich die alte Befestigung. Die Größe der „Befestigten Stadt“ ist übrigens besonders bei den märkischen Städten auffallend gleich. Innerhalb der alten Befestigungen wohnen gewöhnlich nur 10000—15000 Menschen. Man war sich also damals darüber klar, daß eine solche Einheit am besten zu übersehen, zu organisieren und im Notfall zu verteidigen ist.

Die kleinen Garnisonsstädte haben von jeher eine besonders gute Struktur gezeigt; sie sind als Beamtenstädte (O-Städte) nicht immer zu erkennen, aber sie haben nicht allzuviel Industrie, eher mitunter zu wenig. Als Aufenthaltsorte sind sie meist gesund und angenehm.

Die Verteilung aller Einrichtungen von größerer wehrmäßiger und wirtschaftlicher Bedeutung auf die kleinen Städte in Gestalt kleiner Einheiten ist die beste Sicherheit im Zukunftskriege. Diese Streuung der industriellen und sonstigen Einrichtungen wirkt günstiger als alle sonstigen Abwehrmaßnahmen, weil auf diese Weise der Luftwaffe des Gegners kein lohnendes Ziel geboten wird.

Verkehrslage. Viele Städte verdanken ihr Vorhandensein der Lage an einem *verkehrsbelasteten Punkte* (z. B. Lörrach, Zweibrücken, Rosenheim). Nicht nur der Schnittpunkt von wichtigen Straßen ist hier zu erwähnen, sondern auch Eisenbahnknotenpunkte, Flussübergänge, Kreuzungen der Reichsautobahn mit anderen wichtigen Verkehrswegen. Dabei ist zu beachten, daß solche Orte in guter Verkehrslage nicht etwa unbedingt auch den Typ der Handels- und Verkehrsstadt haben müssen, sondern ebensogut Industriestädte oder Siedlungen anderer Art sein können. Städte an der Seeküste Deutschlands, die zu gleicher Zeit fast immer Häfen sind, gehören in diese Kategorie (Wismar, Swinemünde). Auch die städtischen Zentren am *Fuße von Gebirgen* (Kempten, Rosenheim, Quedlinburg) können ihre Entstehung unter anderem dem Umstand verdanken, daß sie als letzte bzw. erste Talstation galten, hinter der sich die „Schrecken der Bergwelt“ türmten. Bei den Hafenplätzen und den Städten im Gebirgsvorland war neben der Verkehrslage also auch die rein topographische Lage maßgebend.

Bodenschätze. Viele Städte verdanken ihre Entstehung dem Vorkommen von *Bodenschätzen* irgendwelcher Art. Sie sind die typischen *Industriestädte* (Klausberg und Langenbielau). Die Weiterverarbeitung des Rohmaterials schließt sich meist an. So sind auch manche unserer Großstädte entstanden.

In übervölkerten Gebieten, die meist stark industrialisiert sind, sollte man nicht nur vorsichtig mit Erweiterungen oder Neugründungen sein, sondern vielmehr sogar versuchen, einen Teil der Industriewerke und damit geeignete Teile der überschüssigen Bevölkerungsmenge in bisher fast rein landwirtschaftliche Gebiete zu verpflanzen, um deren gewerbliche Grundlage zu verbessern.