



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

**Die neue Stadt**

**Feder, Gottfried**

**Berlin, 1939**

E. Beziehungen zwischen Lage und Typ einer Stadt

---

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

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.*

*Verbilligte Transportsätze für das benötigte Rohmaterial und die auf dem flachen Lande niedrigeren Lohntarife könnten für die Betriebsleitungen einen Anreiz zur Dezentralisierung der Industrie bilden.*

**Großstädtische Außenzentren.** Auch eine Gruppe kleinerer Städte gibt es, die im Nahrungsraum der Großstädte Versorgungsaufgaben für diese übernehmen, z. B. Bergedorf b. Hamburg. Sie ermangeln natürlich meistens eines Ausbaues der größeren kulturellen und gewerblichen Einrichtungen, die sich in die benachbarten Großstädte hineingezogen haben. Dorthin wenigstens soviel Gewerbe als zur Verselbständigung des Ortes notwendig ist, zu verlagern, ist eine wichtige Aufgabe. Ebenso ist es dringend nötig, diese Orte mit besseren Einkaufsgeschäften zu versehen. Fast überall wurde durch unsere Forschungen festgestellt, daß der gut verdienende Bevölkerungsteil seinen Bedarf in vieler Hinsicht, z. B. an Kleidung und Schuhen, in der großen Nachbarstadt deckt, wo schönere Aufmachung und größere Auswahl locken. Bei solchen Trabantenstädten lohnt es sich besonders, neue kulturelle Einrichtungen, wie Veranstaltungsmöglichkeiten für Vorträge, Kinotheater, Bibliotheken, Sportplätze usw., zu schaffen. Dadurch würden viele Menschen von der Abwanderung in die Großstadt zurückgehalten.

**Insulare Lage oder „Insel“-Lage.** Als klarste und reinste Form der Stadt erscheinen die Städtebildungen im Zentrum eines landwirtschaftlichen Gebietes, in dem sie lediglich den gewerblichen Kristallisierungspunkt inmitten einer Anzahl von kleineren Märkten, Flecken und Dörfern bilden. Solche Städte zeichnen sich durch ihre gewissermaßen *insulare Lage* aus (Beispiel: Neustettin, Güstrow). Häufig haben sich kleinere Gewerbezenträume noch neben und in starker wirtschaftlicher Abhängigkeit von ihnen herausgebildet.

Bei Neugründungen kommt in der Hauptsache diese Art von Städten mit industriellem Einschlag in Frage, da in landwirtschaftlichen Gebieten noch viel Raum vorhanden ist, und durch die Anlage eines Verbrauchszentrums auch die landwirtschaftliche Produktion intensiviert wird, die jetzt teilweise wegen der Marktfeme nicht voll entfaltet ist. Neugründungen sollten normalerweise in schwachbesiedelten Gebieten landwirtschaftlichen Charakters stattfinden. Auch wenn im Augenblick vielleicht in solchen Gegenden anscheinend kaum eine ausreichende Erwerbsbasis für neue Menschen besteht, so kann gerade die Aufpfropfung eines Gewerbes auf den an sich bevölkerungspolitisch gesunden, kinderreichen Stamm gute Früchte tragen. Man darf nicht erwarten, daß sich die „Wirtschaft“ dort, wo sie sich entwickeln könnte, auch stets schon voll entwickelt hätte. Gerade die willensmäßige Beeinflussung im ersten Anfang, die Initiative und der Anstoß zur Entwicklung ist seit ältesten Zeiten immer vom Staat, von weitblickenden Fürsten oder einzelnen großen Wirtschaftsführern ausgegangen.

Wegen Beschaffung der nötigen Arbeitskräfte für die neuen Industrieanlagen dürften kaum Bedenken entstehen. Es ist immer noch wünschenswerter, wenn die jüngeren Bauernsöhne, falls ihnen schon der Beruf ihrer Väter kein Brot mehr bieten kann, anstatt in die volksmordende Großstadt abzuwandern, in ihrer engeren Heimat Arbeit finden. Von vielleicht noch höherem volkspolitischen Wert, wenn auch anfangs wohl schwieriger durchzuführen, wäre die Verpflanzung erbgesunder Arbeiterfamilien aus der Stickluft der Groß- und Weltstädte in die ländliche, naturnahe Sphäre der neu entstehenden 20000er Stadt.

Bei Arbeiten in Ostpreußen (Bauarbeiten großen Umfangs) ist übrigens durch Befragen der Arbeiter aus anderen Gegenden festgestellt worden, daß viele gern übersiedeln würden, wenn man ihnen eine dauernde Arbeit und Wohnung zuweisen würde.

## V. Beschäftigungsgrad.

Von wesentlicher Bedeutung ist, welcher Beschäftigung die in einer Siedlung neu angesetzten Menschen nachgehen, d. h. womit sie ihren Lebensunterhalt verdienen. Gerade bei der Neuansiedlung von Industrien ist es wünschenswert, nicht nur eine einzige Erwerbsgrundlage zu schaffen, die bei einer Krise in diesem Gewerbe die ganze Bevölkerung brotlos machen würde. Es muß vielmehr eine möglichst breite und vielfältige Erwerbsmöglichkeit geschaffen werden.

Der Beschäftigungsgrad, d. h. die Anzahl der Erwerbstätigten in bezug auf die Gesamtbevölkerung, ist für die Beurteilung der Wirtschaftskraft einer Bevölkerung, für die Bemessung der benötigten Wohnungen und der sonstigen Einrichtungen gewerblicher und öffentlicher Art sehr wesentlich.

Soll eine neue Stadt gegründet werden, so wird im allgemeinen heute der Anlaß ein industrieller sein. Es werden also Fabriken errichtet, für deren Gefolgschaft die neue Siedlung oder Stadt als Wohnort gedacht ist. Diese Gefolgschaft mit den für das Eigenleben der Stadt arbeitenden Beamten, Angestellten und Arbeitern zusammen bilden die Erwerbstätigten der Siedlung. Die Anzahl der Erwerbstätigten steht in einem ziemlich bestimmten