

# Fragen der Stadtgeographie in den Vereinigten Staaten von Amerika

(Mit 5 Tabellen und zwei Abbildungen im Text)

WALTER ZSILINCSAR, GRAZ

## Inhalt

1. Das Problem . . . . .	235
2. Der Stadtbegriff . . . . .	236
3. Die Entwicklung der Verstädterung . . . . .	240
4. Klassifizierung der Städte nach Funktionstypen . . . . .	249
5. Die innere Differenzierung der Städte . . . . .	251
6. Gegenwärtige Problematik der Verstädterung . . . . .	257
7. Literatur . . . . .	259
8. Zusammenfassung , . . . . .	260
Summary . . . . .	260
Résumé , . . . . .	261

### 1. Das Problem

Das Problem der Verstädterung nimmt in der gegenwärtigen siedlungs- und sozialgeographischen Forschung einen immer breiteren Raum ein. Die moderne Stadtentwicklung unterliegt einem Prozeß ständiger Erneuerung und Weiterentwicklung und ruft Hand in Hand mit der Expansion der Industrie und dem Ausbau der Verkehrsanlagen eine Strukturänderung im gesamten Beziehungssystem der Kulturlandschaft hervor, die weit über den städtischen Kontaktbereich hinausreicht. Schon seit Jahrzehnten spielt die städtische Kultur in den Vereinigten Staaten eine dominierende Rolle. In ihrer Ausstrahlung blieb sie jedoch nicht auf den eigenen Kontinent beschränkt, sondern sie hat sich nachhaltig auf die Städte insbesondere West- und Mitteleuropas ausgewirkt und verstärkt diesen Einfluß weiter. Die gegenwärtige und zukünftige Entwicklung der europäischen Stadt, ja man kann durchaus von einem weltweiten Phänomen sprechen, wird somit ohne Kenntnis der Problematik und speziellen Situation der nordamerikanischen Stadt wohl kaum in ihrer Tragweite durchschaubar<sup>1</sup>.

Die geographische Erfassung des Begriffes „Stadt“ unterliegt keineswegs eindeutigen Kriterien. Der sogenannte „städtische Lebensraum“ ist Ausdrucksform einer Verquickung verschiedener spezieller Funktionen

---

<sup>1</sup> Zwei mehrmonatige Studienreisen in die USA boten den Anlaß, zunächst eine Übersicht über die Problematik der amerikanischen Stadtgeographie zu versuchen, ehe in weiterer Folge über Ergebnisse einiger spezieller regionaler Untersuchungen berichtet werden soll.

innerhalb einer geschlossenen Ansiedlung, die zur Versorgung einer zivilisierten Gesellschaft nötig sind. Die einzelnen städtischen Funktionen finden ihren Niederschlag auch in der baulichen Struktur. Diese wiederum wird nicht zuletzt vom „städtischen Leben“ beeinflusst, dessen siedlungsgeographische Relevanz besonders R. E. DICKINSON (1932, S. 8) und H. BOBEK (1938, S. 89) herausstrichen.

Während nun der Festlandeuropäer mit den Begriffen Dorf, Markt, Stadt jeweils einen ganz bestimmten Siedlungstyp assoziiert und ihm auch die Hierarchie der Städte selbst mehr als bloß ein Vokabular recht wenig sagender Ausdrücke ist, trifft dies auf den Amerikaner in weit geringerem Maße zu. Dies, obwohl 1969 bereits über 75% der Gesamtbevölkerung der Vereinigten Staaten in Regionen lebten, die sowohl funktional als auch formal als städtisch zu bezeichnen sind. Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Entwicklung der Verstädterung in den USA.

Tab. 1. Bevölkerung in Siedlungen unter 2500 Einwohnern  
(lt. U.S. Bureau of the Census).

Jahr	%	Jahr	%
1790	94,9	1910	54,3
1850	84,7	1920	48,8
1880	71,8	1960	36,9
1900	60,3	1969	ca. 25,0

Die unterschiedliche Verwurzelung des Stadtbegriffes im Denken des Amerikaners — womit wir den alteingesessenen Bewohner der Vereinigten Staaten meinen — hat seinen Grund sowohl in der andersgearteten ethnischen und sozialen Struktur des Riesenstaates als auch und vor allem in seiner kolonialen Entstehung. So war das isolationistische Denken, wie es sich etwa in der Monroe-Doktrin aus dem Jahre 1823 manifestierte, nicht nur symptomatisch für den Gesamtstaat, sondern für den Einzelbürger selbst. Die ersten Kolonisten aus Übersee wollten zunächst nichts weiter als ansässig werden und zwar unter besseren wirtschaftlichen Bedingungen als in der alten Heimat. Sie waren erfüllt vom Streben nach größtmöglicher persönlicher und politischer Freiheit, nach ungehinderter Ausübung des religiösen Bekenntnisses, besonders aber nach individueller Selbständigkeit. Dieses Individualitätsstreben wurde begünstigt durch die Weite des Raumes, welche dem Neusiedler kaum Beschränkungen hinsichtlich seines Entfaltungsbedürfnisses auferlegte. Seit im Jahre 1620 die ersten puritanischen Kolonisten in Massachusetts amerikanischen Boden betraten, hat sich an jenem ausgeprägten Individualismus nicht viel geändert. Er manifestiert sich besonders deutlich im städtischen Siedlungsbild, d. h. in den riesigen peripheren Eigenheimsiedlungen der Städte.

## 2. Der Stadtbegriff

Der Begriff Stadt hat in den Vereinigten Staaten nicht dieselbe Tradition wie beispielsweise in Europa. Im angelsächsischen Sprachbereich gibt es für den Stadtbegriff 2 Wörter, nämlich „city“ und „town“. Beide Ausdrücke kennzeichneten weniger einen größenmäßigen, als vielmehr einen funktionalausstattungsmaßigen und juristischen Unterschied zwischen verschiedenen An-

siedlungen. Während sich „city“ etymologisch aus der noch im Mittelalter gebräuchlichen lateinischen Bezeichnung „civitas“ herleitet und eine durch eine Charta gegründete städtische Siedlung bezeichnete, die zudem meist eine Kathedralkirche beinhaltete, verstand man unter „town“ eine gewordene städtische Ansiedlung. Die mittelalterliche „town“ besaß jedoch nicht nur eine eigene rechtliche Grundlage, sondern auch bestimmte Funktion und hob sich auch durch ihr Aussehen von anderen Siedlungstypen ab. Sie war ummauert, besaß eine zumindest im Kern geschlossene hohe Verbauung, war meist mit dem Marktrecht ausgestattet, welches für die Entwicklung des Handels von ausschlaggebender Wichtigkeit war und entsprach so nach R. E. DICKINSON (1951, S. 252) sowohl dem deutschen Begriff „Stadt“ als auch dem französischen „ville“. Trotz dieser nomenklatorischen Eigenheit im angelsächsischen Sprachgebrauch meinen beide Begriffe „town“ und „city“ heute letzten Endes dasselbe, nämlich eine Siedlung von gewisser Größe und funktionaler Ausstattung. Freilich spielen die geschlossene Ortsform, das differenzierte Ortsbild und eine eigenständige Lebensform auch für die Definition des amerikanisch-angelsächsischen Stadtbegriffes eine wesentliche Rolle, doch erfolgt die Klassifizierung der Städte vornehmlich an Hand mehr oder weniger objektiv meßbarer Kriterien wie z. B. Einwohnerzahl und Ausstattung mit bestimmten zentralen Funktionen.

Wollte man „town“ und „city“ in dieser Hinsicht werten, so wäre für den Amerikaner „city“ der übergeordnete Begriff d. h. eine nach Einwohnerzahl und funktionaler Ausstattung bzw. Grad der Zentralität bedeutendere städtische Siedlung als eine „town“. Die „city“ hat eine eigene Verwaltung und üblicherweise nicht unter 5000 Einwohner.

Diesen gefühlsmäßigen, ausstattungsmaßigen und z. T. historisch bedingten Wertungen städtischer Agglomerationen gesellt sich eine weitere hinzu, die statistische Klassifikation.

Der statistische Stadtbegriff (census definition of urban population), wie er in den Vereinigten Staaten Verwendung findet, bezieht sich fast ausschließlich auf Bevölkerungszahl und -dichte, während Berufstätigkeit und Landnutzung in der Regel außer Betracht bleiben. Da jedoch alle Orte und Gebiete erfaßt werden, die städtisch oder bis zu einem gewissen Grad verstädtert sind, kommt der statistischen Definition des Stadtbegriffes eine grundlegende Bedeutung zu. Es werden ausgeschieden (R. E. MURPHY, 1966, S. 9):

1. Cities, boroughs, villages und towns (mit Ausnahme von towns der Neuengland Staaten, New Yorks und Wisconsin), die eingetragene, d. h. mit einem rechtlichen Status versehene Orte mit 2500 und mehr Einwohnern sind.

2. der dichtbesiedelte Stadtrand (urban fringe) von verstädterten Gebieten.

3. Städte (towns) in Neuengland und Kreisbezirke (townships) in New Jersey und Pennsylvania, die keine eingetragenen Stadtgemeinden als untergeordnete Einheiten besitzen bzw. entweder 25.000 Ew und mehr haben oder eine Dichte von 1500 Personen und mehr pro Quadratmeile (d. s. ca. 598 Personen pro Quadratkilometer).

4. Kreise (counties) in Staaten — ausgenommen die Neuengland Staaten, New Jersey und Pennsylvania —, die keine eingetragenen Stadtgemeinden innerhalb ihrer Grenzen haben und eine Dichte von mindestens 1500 Personen pro Quadratmeile aufweisen.

Zur statistischen Erfassbarkeit der Städte und verstädterten Gebiete sind

fest umrissene und klar definierte Grenzen notwendig. Diese Grenzen verlaufen in den Vereinigten Staaten meist geradlinig. Sie sind wie in den meisten der von Europa aus kolonisierten Staaten der Erde willkürlich gezogen und folgen nur selten natürlichen Leitlinien wie Flüssen, Bergrücken etc. Das gilt gleichwohl für die einzelnen Bundesstaaten wie für die städtischen Siedlungen. Die daraus resultierende Problematik für die geographische Erfassbarkeit der Stadt sei in der Folge kurz gestreift. Mit dem Wort „city“ oder „town“ wird nicht nur eine subjektive Vorstellung von Größe, Ausdehnung und Funktionalität verbunden, sondern es besitzt auch eine rechtliche, gesetzlich fundierte Basis. Grundelement dieses „juridischen Stadtbegriffes“, wie wir ihn nennen wollen, der sogenannten „legal city“, ist die „incorporated“ oder „corporate city“, die eingetragene Stadt. Für den juridischen Stadtbegriff ist demnach nicht eine geforderte Mindestgröße ausschlaggebend, sondern die Übereinstimmung mit den gesetzlichen Bestimmungen des Staates, in welchem die Stadt liegt.

Die eingetragene Stadt hat gesetzlich festgelegte Stadtgrenzen und wird als Gesamtheit verwaltet. Als Bevölkerungsminimum für städtische Siedlungen gelten in den USA 2500 Einwohner. Die eingetragene Stadt entspricht am ehesten, vor allem was ihre Verwaltung und ihren oft unregelmäßigen Umriß betrifft, den europäischen Vorstellungen. Man kann sie auch im geographischen Sinne als einheitliches Ganzes betrachten, über dessen administrative Grenzen normalerweise die städtischen Dienste und Kontrollen wie Wasserversorgung, Kanalisation, Straßenreinigung, Feuerwehr, Rettung, Polizei u. a. nicht hinausreichen. Dennoch tritt die Verwaltungsgrenze in der Landschaft überhaupt nicht in Erscheinung, denn häufig überschreitet das verbaute Gebiet die Stadtgrenzen, welche, und das ist in den Vereinigten Staaten sehr selten, höchstens noch an einem Schild mit dem Stadtnamen, an Autobusschleifen, vereinzelt größeren freien Flächen oder einer Änderung im Bebauungscharakter erkennbar sind. Die wichtigsten Ursachen für das „Aus-den-Nähten-plätzen“ der amerikanischen Städte (E. SMITH, 1962, S. 202) sind der rasche Bevölkerungsanstieg, der großzügige Ausbau des regionalen und überregionalen Straßennetzes, die Neuanlage und Erweiterung von Industriebetrieben, insbesondere aber die Anlage neuer und weitläufiger Vorstadtsiedlungen infolge eines gesteigerten Lebensstandards. Dazu kommt, daß Wohnung und Arbeitsstätte ihre weitgehende örtliche Stabilität immer mehr verlieren, beweglicher werden und ihren Standort über weite Strecken hin verlagern können. So kommt es beispielsweise zur Cityflucht der weißen Bevölkerung, während insbesondere Farbige den von den Weißen geräumten Platz einnehmen.

Da der geographische Stadtbegriff für statistische Zwecke ungeeignet ist, schlug man in den Vereinigten Staaten einen eigenen Weg ein, mit dem Ziel, aufgrund bestimmter Kriterien das Phänomen Stadt auch statistisch erfassbar zu machen. Nach ständiger Verfeinerung der Methode und Anpassung an die sich stets wandelnden Gegebenheiten — und hierin liegt wohl die größte Schwierigkeit aller dieser Definitionen — legte man 1960 den Begriff der „Standard Metropolitan Statistical Area (SMSA)“ fest.

Es handelt sich hierbei um eine standardisierte statistische Einheit, die vergleichbare Daten liefern soll. Das Wort „Metropolitan“ soll darauf hinweisen, daß das statistisch erfaßte Gebiet zumindest einen Ort beinhaltet, der groß und wichtig genug ist, um als regionales Zentrum zu fungieren. Eine „Metropolitan Area“ besteht laut Definition des U. S. Bureau of the Census

somit aus einem anerkannten selbständigen Bevölkerungskern und dem dazu gehörigen locker verbauten ländlichen Umland, welches mit dem Kern eine Interessengemeinschaft bildet. Als „Standard Metropolitan Statistical Area“ wird eine county oder eine Gruppe benachbarter counties definiert, mit entweder einer Stadt von mindestens 50.000 Einwohnern oder einer Zwillingsstadt (twin city), wobei die kleinere der beiden Städte wenigstens 15.000 Einwohner haben muß. Sie müssen ferner eine soziale und wirtschaftliche Einheit bilden. Ob einer SMSA noch weitere counties angeschlossen werden, hängt davon ab, ob sie gewisse Kriterien erfüllen, die ihren städtischen Charakter erkennen lassen. Diese städtischen Kriterien beziehen sich hauptsächlich auf das Arbeitsplatzangebot der county bzw. auf die Anzahl der nicht landwirtschaftlich tätigen Wohnbevölkerung. Als Kriterien der wirtschaftlichen und sozialen Zusammengehörigkeit benachbarter counties dienen in erster Linie der Arbeitskräfteaustausch, die Verbreitung von Tageszeitungen, der Einzugsbereich von Großkaufhäusern und Spezialgeschäften, Verkehrszählungen etc.

Der statistische Stadtbegriff der Vereinigten Staaten ermöglicht es darüber hinaus, auch Städte, die heute bereits über Grenzen von Bundesstaaten hinausreichen, z. B. New York (N. Y./N. J.), St. Louis (Miss./Ill.), Chicago (Ill./Ind.) in ihrer Gesamtheit zahlenmäßig zu erfassen. Im Jahre 1963 gab es in den USA und Puerto Rico 219 SMSAs (R. E. MURPHY, 1966, S. 21). Die Entwicklung des Verstädterungsprozesses, auf dessen Ursachen wir später noch eingehen wollen, soll nachstehende Tabelle nach Angaben von J. R. BORCHERT (1967, S. 315) veranschaulichen. Berücksichtigt wurden nur Städte und Stadtregionen mit 80.000 und mehr Einwohnern. Sonst gilt die Definition für SMSAs, wie sie das U. S. Bureau of the Census für die Volkszählung von 1960 erstellte.

Tab. 2. Anzahl bzw. Einwohnerzahl der Standard Metropolitan Statistical Areas in den Jahren

	1790	1830	1870	1920	1960
Anzahl der SMSAs	39	52	91	147	178
Einwohnerzahl aller SMSAs (in 1000)	3.929	12.866	39.818	105.711	179.323

Ein gewisser Nachteil bei der statistischen Erfassung der amerikanischen Stadt liegt darin, daß mit Ausnahme der Neuengland Staaten, wo die meisten Städte eigene Verwaltungseinheiten bilden, die SMSAs aus einer oder mehreren counties bestehen. Dies hat zur Folge, daß einerseits meist suburbane Bestandteile einer Stadt ausgeklammert bleiben, weil sie in einer county liegen, die in ihrer Gesamtheit nicht mehr städtischen Kriterien genügt, während andererseits Gebiete mitherücksichtigt werden können, die nur in sehr losem Zusammenhang mit der Stadt stehen. Letzteres kann beispielsweise in der San Bernardino-Riverside-Ontario SMSA oder in der San Diego SMSA in Kalifornien beobachtet werden, die beide zahlreiche kleinere Städte einschließen, welche von ausgedehntem wüsten- und steppenhaftem Land umgeben sind. Vorteilhaft ist demgegenüber die leichte statistische Vergleichbarkeit in ökonomischer und demographischer Hinsicht.

Hat der statistische Begriff SMSA auch keinerlei administrative Relevanz, so genießt eine Stadt daraus doch manche Vorteile. Sie wird attraktiver, besitzt

mehr Gewicht bei der Erstellung neuer Fernverkehrsverbindungen und wird auch von großen Warenhausketten und neuen Industriebetrieben bei der Standortwahl für Neugründungen bevorzugt.

Obleich sich die SMSA und ihre Weiterentwicklung, die SCA (Standard Consolidated Area), welche in den Hauptbevölkerungszentren der USA um New York und Chicago mehrere SMSAs einschließt, für alle Belange der Statistik als außerordentlich wertvoll erwiesen haben, für den Geographen bleiben sie problematisch. Es wird ja doch wesentlich mehr dem städtischen Siedlungsraum hinzugezählt, als streng geographisch dazugehört. Um nun das tatsächlich verbaute Stadtgebiet herauszuheben, führte man 1950 (revidiert 1960) den Begriff der „Urbanized Area“ ein. Der Entwurf basiert auf den Volkszählungsergebnissen, wobei man von den einzelnen Volkszählungssprengeln ausgeht. Jeder dieser „enumeration districts“ umfaßt nicht mehr als eine Quadratmeile und nicht mehr als 75 Wohnungseinheiten. Die Abgrenzung zwischen Stadt und Land kann damit recht gut bewerkstelligt werden. Die Grenzen der „Urbanized Area“ halten sich der besseren Identifizierbarkeit wegen an klare Linien wie Straßen, Wege, Eisenbahnen oder Flüsse.

### 3. Die Entwicklung der Verstädterung

Der Verstädterungsprozeß hat sich in den letzten Jahren in den Vereinigten Staaten stark gewandelt. Am 20. Nov. 1967 überschritt die Gesamteinwohnerzahl die 200-Millionen-Grenze. Davon lebten 31% in großstädtischen Agglomerationen, 34% in deren Vororten und nur 21% in ländlichen Gebieten (Der Fischer Weltatlas 1969, S. 374). Bedenkt man, daß 1790 noch 94,9% der Amerikaner in Siedlungen unter 2500 Einwohner lebten und dieser Prozentsatz 1910 immer noch bei 54,3% lag, so kann man den ungeheuren Wandel im Standort der Wohnbevölkerung innerhalb der letzten Jahrzehnte ermessen. Nach K. DAVIS (1955, S. 424 f.) wurde das Anwachsen der städtischen Bevölkerung in den heute industrialisierten und entwickelten Ländern anfänglich zunächst durch den Verstädterungsprozeß selbst, d. h. durch den Zustrom ländlicher Bevölkerungsschichten in die Städte und erst in zweiter Linie durch eine absolute Zunahme der Gesamtbevölkerung bewirkt. Die allgemeine Verbesserung des Lebensstandards aufgrund der wirtschaftlichen und industriellen Entwicklung hat hierbei entscheidend mitgewirkt. Der Verstädterungsprozeß in den Vereinigten Staaten ist heute freilich bereits weitgehend zur Ruhe gekommen, was aber keineswegs bedeutet, daß auch das Städtewachstum aufgehört hat. Nur ist hierfür nicht wie bei vielen Entwicklungsländern der Bevölkerungsüberdruck ausschlaggebend, sondern wie L. HOLZER (1969, S. 94) feststellt, die städtische Anziehungskraft selbst.

Der technische Fortschritt ist jedoch nicht alleinige Ursache für das Wachstum von Städten. Man darf vielmehr annehmen, nun wieder auf die USA bezogen, daß dieses innerhalb eines gegebenen Rahmens bestimmter Werte und Einrichtungen durch die Expansion der Wirtschaft und die Vergrößerung des Staatsgebietes im Zuge der Erschließung des Landes gefördert wurde. Durch die geographische Expansion wurde nicht nur das wirtschaftliche Wachstum weiter angeregt, sondern es kam auch zu einer ausgeprägten räumlichen Differenzierung. Für die Entwicklung der Städte bedeutet dies, daß sie zunächst in der Hauptsache von zwei Faktoren abhängig waren, erstens von der Größe und der Rohstoffbasis des erschlossenen Hinterlandes und zweitens von den

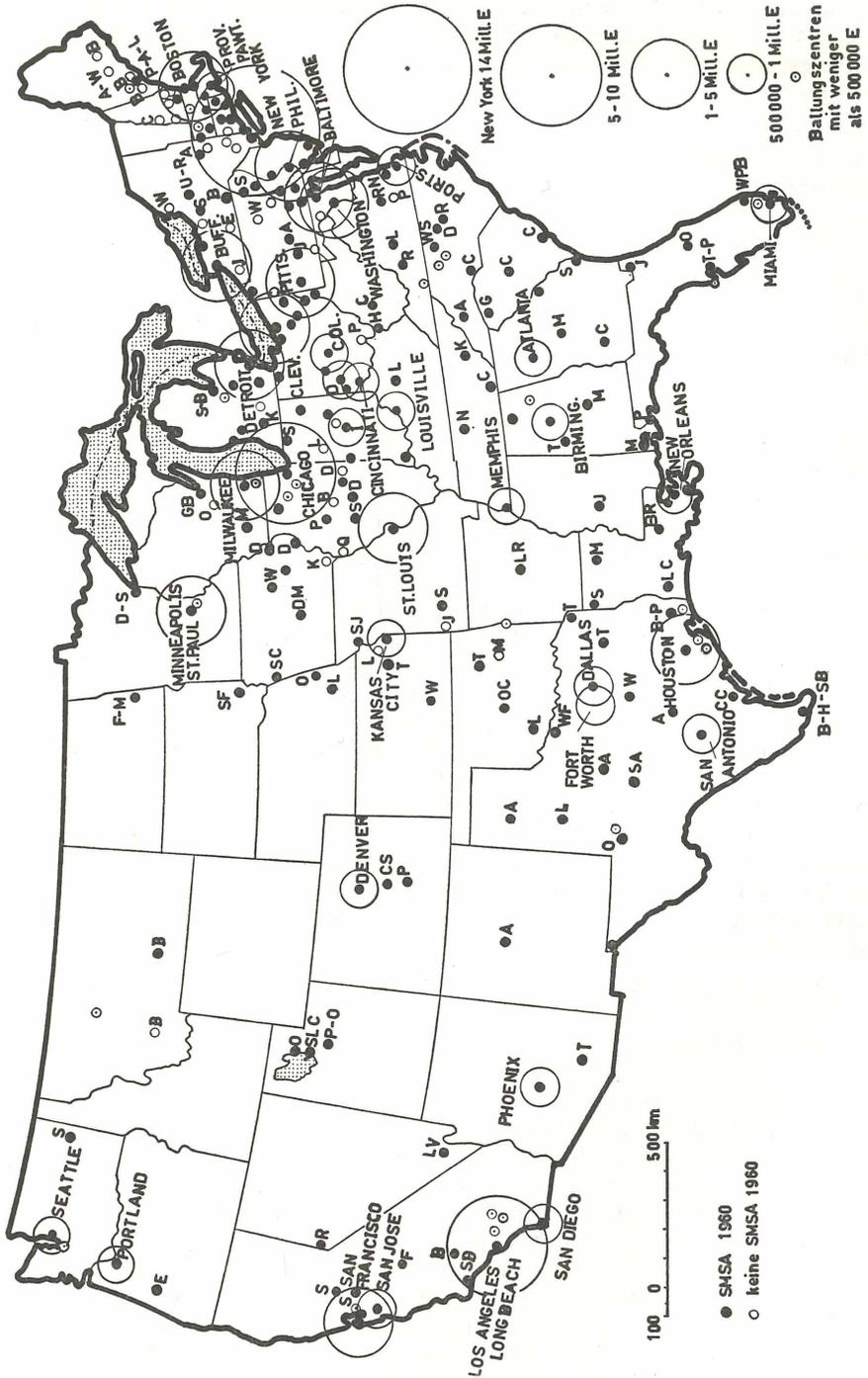


Abbildung 1: Städte und Stadtregionen 1960  
 (Nach Angaben bei P. HARTIG, hsg. 1966, S. 23 und J. R. BORCHERT, 1967, S. 312)

Transportmöglichkeiten und den Einrichtungen zur Rohstoffverarbeitung. Diese Gesichtspunkte sind bei einer genetischen Betrachtung des gegenwärtigen Verteilungsbildes der städtischen Ballungszentren der Vereinigten Staaten zu beachten.

Die Entwicklung des Städtewesens steht in den USA in engem Zusammenhang mit der kolonialen und wirtschaftlichen Erschließung. So sieht J. R. BORCHERT (1967, S 307) in den verschiedenen Phasen städtischen Wachstums einen direkten Zusammenhang mit dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung. Er spricht beispielsweise von einer Pionierwagenepoche (1790—1830), einer Eisenbahnepoche (1830—1870), einer Stahlschienenepoche (1870—1920) und der gegenwärtigen Automobil- und Luftverkehrsepoche. Eine Einteilung in diesem Sinne erscheint durchaus möglich, sofern ihr nicht ausschließliches Gewicht beigemessen wird. Folgen wir dem Schema BORCHERTS, so müssen wir feststellen, daß die ersten drei Zeitabschnitte vornehmlich der siedlungsmäßigen Erschließung des Landes dienten, obgleich die damals bereits bestehenden Städte keineswegs in ihrer Entwicklung stillstanden. Die moderne Stadtentwicklung hingegen rief, um mit P. SCHÖLLER (1953, S. 165) zu sprechen, „in wechselseitigen Beziehungen mit Industrie - und Verkehrsausbau über die städtische Kontaktzone hinaus im gesamten Beziehungssystem der Kulturlandschaft Strukturveränderungen hervor.“ Leitlinien für die Anlage von Siedlungen und in der Folge von Industrien waren zunächst die Flußläufe und Flußmündungen, die Ufer der großen Seen und vor allem die Küsten. Entlang dieser Leitlinien waren die Siedlungen bandförmig angeordnet. F. BARTZ (1953, S. 405) sieht dieses Bild der Verteilung städtischer Siedlungen zu Beginn des 19. Jahrhunderts, freilich bereits stark verwischt und vergrößert, bis in unsere Tage erhalten. Er vergleicht es mit einem groben, an vielen Stellen verdichteten, teilweise stark zerrissenen Netzgewebe, das nach den Rändern zu weitmaschiger wird und sich schließlich auflöst. Das Innere dieses Netzes weist aber heute an mehreren Stellen riesige Siedlungsknoten auf. Dies gilt insbesondere für die Mitte-Atlantik Staaten (New York, New Jersey, Pennsylvania) und die Ostnord-Zentral Staaten (Illinois, Michigan, Indiana, Ohio). Der Westen und der Süden der USA verfügen dagegen über einen wesentlich geringeren Anteil an städtischen Ballungsräumen, sieht man von den Industriezentren an der Pazifik- und Golfküste ab (Abb. 1).

Die Erschließung der westlichen Gebiete des Kontinents hatte eine starke westwärts gerichtete Bevölkerungsbewegung zur Folge. Es liegt auf der Hand, daß das zentrale Problem zunächst die Frage des Transportes war. Die wirtschaftlichen Lebensgrundlagen der neuen Siedlungen hingen weitestgehend vom Güterverkehr ab, der damit mitbestimmend für ihre geographische Lage und Existenz wurde. Lebten die ersten Einwanderer, die sich längs der Atlantikküste niedergelassen hatten, in wirtschaftlicher Hinsicht vom Überseeefrachtverkehr, mußten sie doch ihre Rohstoffe in Europa gegen Fertigwaren eintauschen, so waren die gegen Westen vorrückenden Kolonisten für den Absatz ihrer Erzeugnisse zu allererst vom wassergebundenen Binnenverkehr abhängig. Um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert gab es noch kein hinsichtlich seiner Bedeutung alle anderen Siedlungen überragendes städtisches Zentrum. Fast alle Städte waren Hafenstädte an Buchten oder Flußmündungen der Atlantikküste, denen eines gemeinsam war: ein kleines Hinterland und die Blickrichtung gegen das Meer und Europa. Sie konnten somit nach

F. LUKERMANN (1966, S. 17 ff.) durchaus als ein Teil des westeuropäischen Städte-systems aufgefaßt werden.

Der von Robert FULTON im Jahre 1807 entwickelte Seitenraddampfer leitete nicht nur in der Flußschiffahrt, sondern auch im Transatlantikverkehr eine Revolution ein. Die Bedeutung der Dampfschiffahrt auf dem Ohio-Mississippi-Missouri-System begann um 1830. Das Fracht- und Passagieraufkommen wuchs beständig. Die Beförderungskosten sanken auf einen Bruchteil ihres früheren Ausmaßes, was ein weiterer Beitrag zur Belebung des Warenaustausches war. H. U. FAULKNER (1957, S. 276) schreibt, daß um 1840 die Dampfschiff-tonnage auf den Flüssen im Westen größer gewesen sei, als die des ganzen britischen Empire. Diese Veränderungen förderten das Wachstum von Hafenstädten mit relativ großen Hafenanlagen, wobei die Lage in der Nachbarschaft wichtiger Rohstoffquellen ein zusätzliches Gunstmoment darstellte. New Orleans beispielsweise erlebte Mitte des 19. Jahrhunderts ein schnelleres und größeres Wachstum als irgendeine andere amerikanische Stadt.

Verfolgt man die Bevölkerungsentwicklung in den Vereinigten Staaten von etwa 1790 bis 1860, so hatte der normale Geburtenüberschuß den größten Anteil am Wachstum der Einwohnerzahl. Zum natürlichen Bevölkerungszuwachs kam eine Einwanderung, die zwischen 1820 und 1860 über 5 Millionen Menschen betrug. Während aber im Jahre 1790 noch rund 94% der Gesamtbevölkerung in den küstennahen Regionen des Atlantikgebietes lebten, hatten sich um 1820 schon 27% westlich der Alleghenies niedergelassen und im Jahre 1850 waren es bereits 45% (H. U. FAULKNER, 1957, S. 297).

Neben dem Trend in die westlichen Staaten wurde ein zweites Phänomen zu einem besonderen Merkmal der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, der Zug von den Farmen in die Städte. Es war die Zeit der schnellsten Verstädterung in der Geschichte der Vereinigten Staaten.

Tabelle 3. Vermehrung der Stadtbevölkerung 1780—1860  
(nach H. U. FAULKNER, 1957, S. 299)

Jahr	Zahl der Städte mit einer Bevölkerung von				Anteil der
	8000 oder darüber	8000 bis 20.000	75.000 bis 250.000	250.000 oder mehr	Stadtbevölkerung an der Gesamtbevölkerung in %
1780	5	4	1	—	2,7
1790	6	4	2	—	3,3
1800	6	1	5	—	4,0
1810	11	6	3	2	4,9
1820	13	7	4	2	4,9
1830	26	19	4	3	6,7
1840	44	28	11	4	8,5
1850	85	56	21	6	12,5
1860	141	96	35	7	16,1

Ausschlaggebend für diese gewaltige Umschichtung der Bevölkerung waren wohl in erster Linie die zunehmende Industrialisierung, der beginnende Ausbau des Binnenverkehrs sowie die wachsende Bedeutung von Handel und Gewerbe. All diese Faktoren ließen vor allem

jene Städte überdurchschnittlich anschwellen, die in Gebieten, welche westwärts expandierten, bzw. in Erschließungsbereichen neuer Bodenschätze lagen. Neben den Zonen agrarischer Überproduktion im Mittelwesten, in denen ein reger Warenaustausch wichtige Handelszentren entstehen ließ, waren die daran angrenzenden Gebiete mit Reichtum an Wasserkraft, Holz und Kohle wie die nördlichen Appalachen, die Adirondacks und der Nordosten Pennsylvaniens begünstigt. Die „boomcities“ befanden sich demnach entlang der Binnenwasserstraßen, die den Weg nach Westen wiesen. Von diesen war neben dem Ohio-River-System wohl der am 26. Oktober 1825 eröffnete Erie Kanal, der die Verbindung zwischen dem Eriesee und New York herstellte, der bedeutendste. Dieser Umstand verhalf New York dazu, daß es schon 1840, damals noch auf Manhattan beschränkt, mit 813.669 Einwohnern zur größten Stadt des Landes avancierte. Noch im Jahre 1780 gab es nur fünf Städte mit einer Einwohnerzahl von über 8000: New York, Boston, Charleston, Baltimore und Philadelphia, mit ca. 20.000 Einwohnern die damals größte Stadt.

Verteilung und Wachstum der amerikanischen Städte wurden durch die Entwicklung eines nationalen Transportsystems revolutioniert. Ein entscheidender Schritt in diese Richtung wurde mit der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs um 1830 getan. Binnen kurzer Zeit war das amerikanische Eisenbahnnetz weit größer als das Europas geworden, nicht zuletzt, weil einerseits der Bedarf an leistungsfähigen Verkehrsmitteln groß war und andererseits hemmende Zollschranken und politische Grenzen fehlten. Die ersten Eisenbahnen, die neben der Personenbeförderung in erster Linie dem Gütertransport vom Binnenland zur Küste und umgekehrt dienten, stellten vorerst eine Ergänzung des großartig ausgebauten Kanalsystems dar. Noch waren sie bloß Zubringer für die großen Binnenwasserstraßen, die den Transport über größere Entfernungen bewerkstelligen mußten. Alle größeren Eisenbahnnetze liefen an Häfen zusammen, die an wichtigen Binnenschiffahrtswegen lagen und ein vorwiegend landwirtschaftliches Hinterland versorgten. Die Anwendung der Dampfkraft in der Industrie, verbunden mit einem stetig steigenden Bedarf an Kohle, sowie der Aufschwung der Eisengewinnung bedingten freilich bald einen einschneidenden Wandel in Verteilungsbild und Rangordnung der Städte. Obzwar die lokale Wasserkraft noch um 1870 rund die Hälfte des gesamten Energiebedarfes der Industrien und Manufakturen lieferte, begannen sich neue „Boom-Städte“ in der Nähe der Kohlengruben der Appalachen zu entwickeln, und diese wiederum belebten die Eisenverhüttung östlich der Alleghenies, besonders in Pennsylvania und an jenen Stellen der Staaten New York und New Jersey, welche durch Kanäle oder Eisenbahnlinien gut erreichbar waren. Die Vereinheitlichung der Spurbreiten, die Ersetzung der einfachen Eisenschienen durch Stahlschienen und der Bau stärkerer Lokomotiven bedeuteten den Untergang der Passagier- und Transportschiffahrt auf den Binnenwasserstraßen. Der dezentralisierende Faktor der vielen kleinen an die Wasserkraft gebundenen Industriestandorte wurde durch die zentralisierende Kraft der städtischen Eisenbahnknoten mit riesigen Märkten und besonderer Gunst der Verkehrslage abgelöst.

Während der rapide Ausbau des Verkehrswesens in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts und zu Beginn des 20. Jahrhunderts fast allen großen Handelszentren des Mittelwestens bzw. Nordwestens durch zusätzliche Industrieegründungen einen starken Auftrieb verlieh, waren für eine Reihe von Städten Stagnation bzw. Niedergang die Folge.

Das oftmalige Nebeneinander von plötzlichem Anschwellen und Rückfall in die Bedeutungslosigkeit ist ein Wesensmerkmal des Entwicklungsganges insbesondere der Kleinstädte im eben besprochenen Zeitabschnitt. Innerhalb weniger Jahrzehnte mußten hier Entwicklungen durchlaufen werden, zu deren Bewältigung die meisten europäischen Städte einige Jahrhunderte benötigten (H. BOBEK, 1930, S. 62). Der Bedeutungsverlust der Flußschifffahrt betraf besonders die Städte am Ohio-Mississippi-Missourisystem und seinen wichtigsten Zuflüssen wie z. B. Quincy, St. Louis oder Louisville. Gleichfalls benachteiligt waren nun die kleinen Industrie- und Manufakturstädte an den alten Wasserkraftstandorten entlang der Flüsse Mohawk, Merrimack, Blackstone, Hudson etc. sowie zahlreiche kleinere Häfen an der Atlantikküste. Tabelle 4 soll die Veränderung im Städtewesen der Vereinigten Staaten zwischen 1790 und 1920 illustrieren. Als Vergleiche sind auch die Werte für 1960 angeführt.

Tab. 4. Veränderungen im Städtewesen nach Zahl der Zentren und ihrer Gesamtbevölkerung 1790—1960 (nach J. R. BORCHERT, 1967, S. 315)

Größenklasse	1790	1830	1870	1920	1960
	Zahl der Zentren				
I	—	—	1	1	1
II	3	3	6	4	6
III	8	8	14	16	19
IV	20	29	33	51	70
V	8	12	37	75	82
zusammen	39	52	91	147	178
	Gesamtbevölkerung in 1000				
I	—	—	2171	8490	14760
II	514	1120	3301	10364	28826
III	499	784	3627	13918	26493
IV	530	1812	2533	12829	30473
V	95	300	1826	6927	12647
SMSAs zusammen	1638	4016	13458	52573	119199
USA	3929	12866	39818	105711	179323

Zum Verständnis dieser interessanten Untersuchung J. R. BORCHERTS dient Tabelle 5. Hier werden die SMSAs wichtiger Volkszählungsjahre vor 1960 nach Größenklassen berechnet und zwar auf Basis der Gesamtbevölkerung der USA im jeweiligen Zensusjahr. Zwar entsprachen nur wenige der „counties“ der früheren Jahre dem heutigen Begriff „städtisch“, doch sie beinhalten die 40—50 größten Orte zwischen 1790 und 1830, wodurch die wichtigsten Bevölkerungsballungszentren dennoch erfaßt wurden. BORCHERT legte auch die einzelnen Größenklassen adäquat zur entsprechenden Einwohnerzahl der Nation fest. Es läßt sich daraus die Entwicklung des heutigen Verteilungsbildes der Stadtregionen sehr gut rekonstruieren.

Das Anschwellen der Stadtbevölkerung war zwar überregional, erreichte jedoch in den neuen Industriegebieten die weitaus höchsten Prozentsätze. Im Jahre 1920 betrug die Verstädterung in einigen Landesteilen schon mehr als 60% und zwar in den Neuengland Staaten, den Mitte-Atlantik Staaten

und den Ostnord-Zentralstaaten. In Massachusetts und Rhode Island lebten über 90% der Bevölkerung in Siedlungen mit 2500 und mehr Einwohnern, im Staate New York 80% und in New Jersey 70%. Abbildung 2 zeigt den bedeutenden Wandel der Besiedlungsverhältnisse im Laufe des vorigen Jahrhunderts.

Tab. 5. Größenklassen der Standard Metropolitan Statistical Areas 1790—1960  
(nach: J. R. BORCHERT, 1967, S. 310)

Größenklasse	Bevölkerungsschwellenwerte in 1000				
	1790	1830	1870	1920	1960
I	180	530	1300	4750	8000
II	90	160	400	1480	2300
III	40	90	130	470	820
IV	15	35	750	150	250
V	5	15	30	60	80
Mindestgröße der zentralen Stadt	1,1	3,6	11,1	29,5	50,0

Um das Jahr 1920 waren die Grundlagen für das heutige Bild der Siedlungsverteilung im wesentlichen geschaffen. Der Ersatz der menschlichen Arbeitskraft durch die Maschine wirkte sich insbesondere auf jene Städte in den Appalachen und im Mittelwesten nachteilig aus, die ihr Wachstum Industrien und Manufakturen mit einem großen Bedarf an menschlicher Arbeitskraft verdankten. Der Vormarsch des Automobils als Verkehrsträger ging mit einem großzügigen Ausbau des Straßennetzes einher. Dies trug zwar den Zentren des Eisenbahnverkehrs einen Bedeutungsverlust ein, führte aber andererseits dazu, daß die Anlage neuer Vorstadtsiedlungen im Nahbereich größerer Städte begünstigt wurde. Die Folge war das Zerfließen der Großstädte in einen „amorphen, sich ständig ausweitenden Siedlungsbrei“ (Amerikakunde, 1966, S. 32), wofür Los Angeles und New York besonders krasse Beispiele abgeben.

Mit dem oben Gesagten in engstem Zusammenhang steht das Problem der Abgrenzung der Stadt von ihrem Umland. Das Wachstum der amerikanischen Großstädte vollzieht sich heute besonders intensiv entlang der Hauptausfallstraßen. Es entstehen so kilometerlange Siedlungsbänder zwischen benachbarten Städten, die es dem Autofahrer kaum noch bewußt werden lassen, wann er eine Stadt verläßt und in eine neue einfährt. Man spricht daher heute nicht nur von „suburbs“, sondern bereits von „interurbs“. Während der Begriff „suburb“ landläufig auf die eine Stadt umgebende Übergangszone angewandt wird, versteht man unter „interurb“ eine Region mit entweder zwei Städten von wenigstens 100.000 Einwohnern oder eine Stadt von 100.000 und drei Städte von mindestens 25.000 Einwohnern im Verein mit dem ihnen zugehörigen dicht besiedelten Umland. Dieses muß jedoch eine Bevölkerungsdichte von mehr als 100 Personen pro Quadratmeile aufweisen und seine Bevölkerung darf nicht zu mehr als 25% von der Landwirtschaft leben (E. SMITH, 1962, S. 201). Bis zum Jahre 1975 rechnet man damit, daß etwa 60% der amerikanischen Bevölkerung in „interurbs“ wohnen werden gegenüber ca. 50% heute auf nur rund 4% der gesamten Staatsfläche der USA.

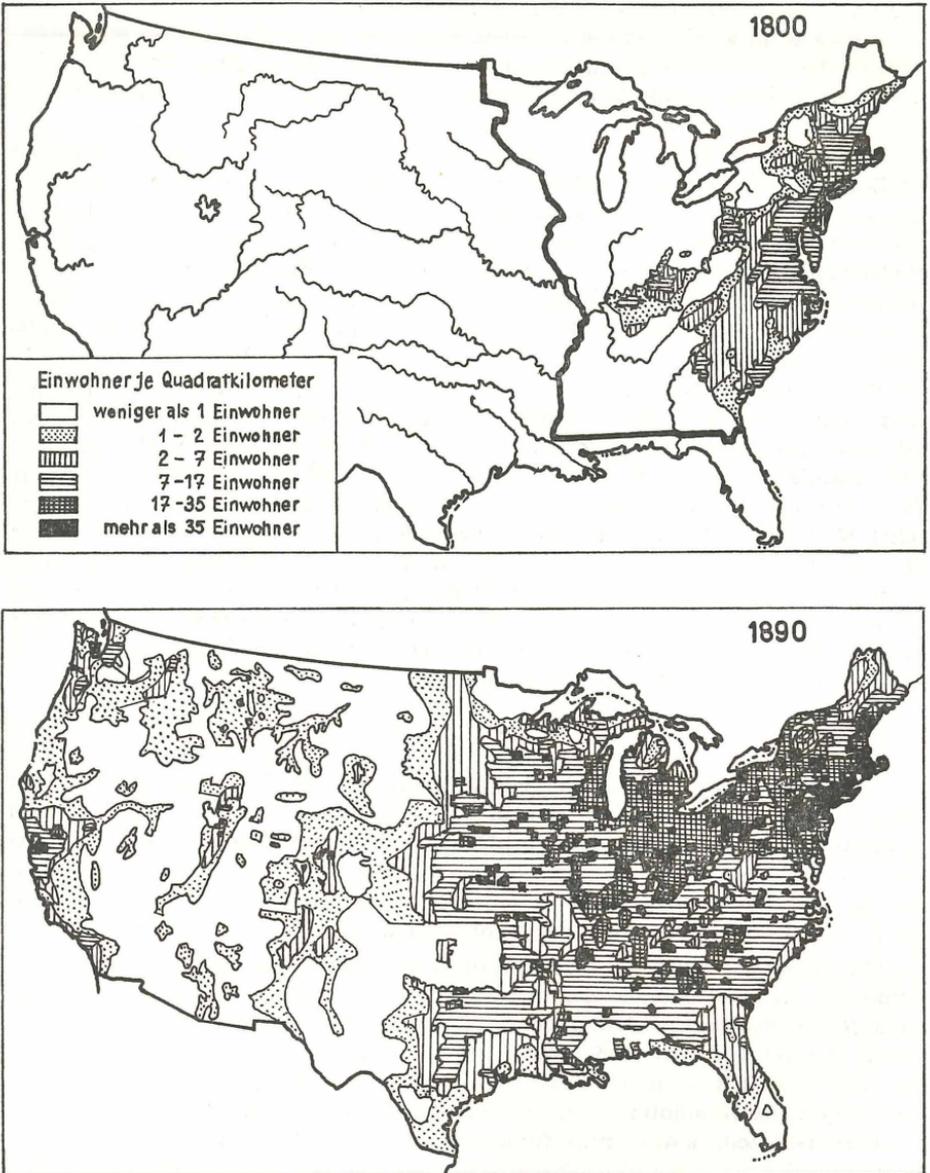


Abb. 2: Bevölkerungsverteilung 1800 und 1890 (Nach P. HARTIG, hsg. 1966, S. 85)

Neben diesem mehr spekulativen Ausblick verlangt die Frage der suburbanen Siedlungsbereiche immer stärker unser Augenmerk. Ihre Erfassbarkeit macht nicht nur dem Statistiker, sondern auch dem Geographen Schwierigkeiten. Wir haben es ja nicht nur mit Vorstädten, d. h. nach R. E. MURPHY (1966, S. 36 f.) mit Siedlungen mit städtischem Charakter und administrativer Eigenständigkeit sowie eigenem Namen zu tun, sondern hierher gehören auch die mehr oder minder planmäßig angelegten Satellitenstädte und die zahl-

reichen namenlosen Areale städtischen Wachstums, welche den Stadtplanern das größte Kopfzerbrechen verursachen. Zwischen Vorortezonen und Satellitenstädten und den namenlosen Kernen städtischen Wachstums, die manchmal nur einige wenige private Vorstadthäuser zusammenfassen, dann wieder riesige Eigenheimsiedlungen ausmachen, liegt meist regellos verstreut freies Land. Es wird entweder noch landwirtschaftlich genutzt oder liegt brach, um später als Bauland verkauft und aufgeschlossen zu werden. Obgleich also die Übergangszone von der Stadt zu ihrem Umland besonders in ihrem äußeren Bereich nur eine vage Grenzziehung zuläßt, enthält sie alle Arten städtischer Siedlungsformen und ist heute der Bereich, in dem sich das Wachstum der amerikanischen Städte sowohl arealmäßig, als auch hinsichtlich ihrer Einwohnerzahl in erster Linie vollzieht. Dasselbe können wir an vielen europäischen Großstädten feststellen.

Der suburbane Bereich amerikanischer Großstädte erfüllt im wesentlichen zwei Funktionen, die des Wohnens und die des Arbeitens. Demgemäß lassen sich zwei funktionale Haupttypen unterscheiden: Wohn- oder Schlafvorstädte bzw. Fabriks- oder Industrievorstädte. Der Unterschied liegt dabei darin, ob in der Vorstadt mehr Leute arbeiten als nachts dort schlafen oder umgekehrt. V. JONES, R. L. FORSTALL und A. COLLVER (1963, S. 85 f.) versuchten mittels eines *Arbeitsort-Wohnortschemas* eine Gliederung der Vorstädte in drei Kategorien. Das *Arbeitsort-Wohnortverhältnis* (V) ist der Quotient einer Division der Gesamtzahl der Beschäftigten aller Sparten (G) durch die Gesamtzahl der am Arbeitsort wohnhaften Beschäftigten (S). Anschließend multipliziert man mit 100 und erhält demnach folgende Formel:

$$V = \frac{G}{S} \cdot 100$$

Der Wert  $V = 100$  würde bedeuten, daß die Zahl der in der Vorstadt Beschäftigten genau der Zahl der in der Vorstadt wohnhaften Beschäftigten entspricht. Von der Größe des Verhältnisses V hängt nun die Vororteklassifikation von JONES, FORSTALL und COLLVER ab. Bei  $V = 116$  oder mehr sprechen sie von Schlafvorstädten, bei  $V = 85-115$  von ausgeglichenen Vorstädten und bei  $V = 84$  oder weniger von Arbeitsvorstädten.

Ch. D. HARRIS (1943, S. 1—13) gliedert die amerikanischen Vorstädte aufgrund der Beschäftigtenzahlen in Handel und Industrie. Er betrachtet jene kleineren Verwaltungseinheiten innerhalb eines Metropolitan District als Vorstädte, die mit der zentralen Stadt nicht unmittelbar verbunden sind. Je nach der Dominanz einzelner Beschäftigungsgruppen spricht er dann von Wohnvorstädten, Industrievorstädten, Großhandelsvorstädten, Kleinhandelsvorstädten, sowie multifunktionalen Vorstädten, wenn Handel und Industrie gleichermaßen bedeutend sind. HARRIS, der seine Untersuchungen freilich auf Vorstädte mit mindestens 10.000 Einwohnern beschränkte, fand eine besonders starke Vorstadtbildung in den nordostamerikanischen Staaten. Dort neigen vor allem die großen Industriestädte (Pittsburgh, Buffalo, Detroit, Chicago) zu starker Vorortsbildung. Die „suburbs“ sind dabei in vielen Fällen bereits fest mit der ihnen zugehörigen zentralen Stadt verwachsen, auch wenn sie einmal 15 und mehr Kilometer von ihr entfernt lagen. Man kann dabei allgemein beobachten, daß die Tendenz zu stärkerer Eigenständigkeit und größerer Einwohnerzahl der Vororte mit zunehmender Entfernung vom Downtownbereich der Großstädte wächst. In jedem Fall bleibt aber eine starke

Kommunikation zwischen der Stadt und ihrem Vorort erhalten, insbesondere im wirtschaftlichen und kulturellen Bereich. Wo beide Siedlungskörper unmittelbar aneinandergrenzen, ist oft nur noch aus der Verwaltungsgrenze am Stadtplan ersichtlich. Im Gelände läßt sich kaum noch ein deutlicher Wechsel im Bbauungscharakter, im Grundriß oder in der Landnutzung feststellen.

Mit gewisser Berechtigung meinen J. BEAUJEU-GARNIER und G. CHABOT (1967, S. 77), daß man mit einer Vorstadt auch alle anderen kennengelernt hat, denn trotz einiger Variationen sind sie einander in allen Landesteilen gleich. Das Schachbrettmuster („gridiron plan“) der Stadtzentren setzt sich bis in die Vorortzonen fort, wobei sich Unterschiede oft nur in einer leichten Drehung der Hauptachsen ergeben. Selbst im unruhigen Gelände versucht man das Muster beizubehalten. Die riesigen Einzelhaussiedlungen in den Vororten sind vorwiegend eingeschößig, Holz- oder Backsteinbauten mit kleinen Vorgärten und fast immer frei stehender Garage, häufig für zwei PKW. Hat die Motorisierung diese Siedlungsform ermöglicht, so ist sie heute von ihr abhängig geworden. Große Entfernungen und geringe Wohndichte machen Massenverkehrsmittel in den meisten Fällen unrentabel, zumal diese fast durchwegs privaten Verkehrsunternehmen (Transit Authorities) gehören, die nur äußerst selten Subventionen erhalten. Die Verkehrsdichte der öffentlichen Verkehrsmittel der Städte nimmt daher gegen die Stadtrandzonen hin wesentlich rascher ab, als wir dies bei europäischen Großstädten gewohnt sind. Nicht nur dieser Umstand, sondern auch die akute Parkraumnot in den Downtownbezirken veranlaßt immer mehr Firmen, in den Vororten auf noch unbesiedelten Arealen in verkehrsgünstiger Lage, wie an Kreuzungen von Hauptdurchzugsstraßen, eigene „Shopping Centers“ und „Super Markets“ mit ausreichendem Parkplatzangebot zu errichten.

Es wäre in diesem Zusammenhang sehr interessant, einmal zu untersuchen, inwieweit Mentalität und Lebensweise des Amerikaners, wobei die Definition des Begriffes „Amerikaner“ bereits genug Schwierigkeiten machen dürfte, das Zerfließen der amerikanischen Städte beeinflussen. Sicherlich hat sich etwas vom kolonialen Geist aus der Zeit der Erschließung des Landes bis in unsere Tage herübergerettet: das Streben nach einem eigenen Stück Land, die große räumliche Mobilität, ein gewisses isolationistisches Denken, das trotz mancher Gegenströmungen noch immer in vielen Amerikanern verwurzelt ist. Der Einförmigkeit des Grundrisses, welche nur in den Stadtkernen des Altsiedelgebietes des Ostens (Boston, New York, Philadelphia) durchbrochen wird, ordnet man sehr häufig auch eine solche des Aufrisses zu. Obgleich die Wolkenkratzerbezirke der Downtown einander in allen Großstädten sehr ähnlich sehen, sind die jeweiligen Stadtverwaltungen doch bemüht, ihrer Stadt durch eine spezifische „skyline“ ein eigenständiges Gepräge zu verleihen. Man kann also auf die Stadtzentren nicht einfach das für die Vorstädte Gesagte übertragen. Hierin sind einander weder New York, noch San Francisco, Seattle, Salt Lake City oder Houston gleich.

#### 4. Klassifizierung der Städte nach Funktionstypen

Einen breiten Raum nehmen in der amerikanischen Stadtgeographie die Versuche einer Klassifizierung der Städte nach Funktionstypen ein. Sie seien hier nur kurz gestreift, gehen doch die meisten Autoren von sehr verschiedenen

Grundvoraussetzungen aus. Außerdem geht man in den Vereinigten Staaten immer mehr von der nicht sehr fruchtbringenden funktionalen Typisierung der Städte ab und legt das Hauptaugenmerk auf die mit ihrer inneren Differenzierung verbundenen Erscheinungen. Als Grund für die Abkehr von funktionalen Klassifikationssystemen geben O. D. DUNCAN u. a. (1960, S. 35) deren allzu theoretische Gliederung an. Man kann deshalb nicht nur wenig praktischen Nutzen aus ihnen ziehen, häufig lassen sie auch kaum erkennen, zu welchem Zweck sie erstellt wurden. Den nachhaltigsten Klassifizierungsversuch machte Ch. D. HARRIS bereits im Jahre 1943 (S. 86—99). Er geht von der Voraussetzung aus, daß trotz der Multifunktionalität aller großen Städte meist eine Funktion besonders hervorsteicht. Dabei soll die ursprüngliche Funktion einer Stadt zwar berücksichtigt werden, jedoch kann ein zwingender Hinweis auf ihre gegenwärtige Aktivität daraus nicht ohne weiteres gezogen werden. HARRIS arbeitete bei seiner Methode Angaben über Berufszugehörigkeit und Beschäftigtenzahlen aus. Dabei kamen in erster Linie Handel, Gewerbe und Industrie in Betracht. Da aber 1960 in den USA 27,09% der Gesamtbevölkerung in der Industrie, 14,82% im Einzelhandel und nur 3,42% im Großhandel beschäftigt waren (G. NIEMZ, 1969, S. 348), mußte man den einzelnen Funktionen ein unterschiedliches Gewicht beimessen, wollte man zu einer realistischen Typisierung kommen. Für HARRIS gelten daher nur solche Städte als Industriestädte, deren Arbeitsbevölkerung zu mehr als 60% in der Industrie tätig ist. Für die Ausschcheidung als Großhandelszentrum genügt es dagegen, wenn 20% der Arbeiterschaft im Großhandel beschäftigt sind. Ausgangsbasis für HARRIS' funktionale Klassifikation waren die „Metropolitan Districts“. Die neun Haupttypen des Schemas bezeichnete er mit Großbuchstaben. Industrie- (M), Kleinhandels- (R) und multifunktionale Städte (D) sind die am häufigsten vorkommenden Typen. Andere Gruppen sind Großhandelsstädte (W), Verkehrs- (T), Bergbau- (S), Universitäts- oder Collegestädte (E), Erholungs- und Pensionistenstädte (X) sowie politische Zentren (P). Letztere sind eine verbreitete Erscheinung unter den amerikanischen Städten. Sie weisen einen im Vergleich zu anderen Zentren überdurchschnittlichen Prozentsatz an Erwerbstätigen in Ämtern und Freien Berufen auf. Außerdem verfügen sie zumeist über eine ausgesprochen zentrale Lage.

HARRIS' funktionale Klassifikation amerikanischer Städte erfuhr Modifikationen seitens verschiedener Autoren wie z. B. G. M. OHLSON (1945, S. 32 ff.), V. JONES, R. L. FORSTALL und A. COLLVER (1963, S. 85 ff.) oder H. J. NELSON (1955, S. 189 ff.). Letzterer gründet seine Methode auf den Anteil von Arbeitskräften einer Stadt in neun Hauptberufsgruppen (Bergbau, Industrie, Verkehr und Transportwesen, Großhandel, Kleinhandel, Finanz- und Versicherungswesen, Dienstleistungen, öffentlicher Dienst und Verwaltung). Landwirtschaft und Bauwesen sind zur Unterscheidung von Stadttypen ungeeignet.

Die Problematik solcher funktionaler Städteschemata zeigt sich schon in der Vielzahl der Methoden. Variationen aufgrund der Stadtgröße bzw. Abweichungen vom Durchschnitt machen es sehr schwer, objektive Kriterien für Spezialisierungsmerkmale bei Städten zu geben. Außerdem liegen fast allen Klassifizierungsmethoden andere Verwaltungseinheiten (Metropolitan District, Urbanized Area, Incorporated City etc.) und verschiedene statistische Quellen zugrunde, sodaß sie untereinander nur sehr schwer vergleichbar sind. Für L. HOLZNER (1969, S. 88) sind daher, vielleicht etwas überspitzt formuliert, die

funktionalen Städteklassifikationen überhaupt bedeutungslos für die stadtgeographische Forschung, da sie seiner Meinung nach zu subjektiv, auf relativ engräumigen regionalen Gegebenheiten aufgebaut sind.

### 5. Die innere Differenzierung der Städte

Ein wesentlicher Teil neuerer stadtgeographischer Untersuchungen wird in den Vereinigten Staaten der inneren Differenzierung von Groß- und Mittelstädten gewidmet. Freilich verlagert sich das Gewicht dabei zusehends von der Stadtgeographie zur Stadtplanung hin. Das beweist der Ausbau von Departments of Urban and Regional Planning an den amerikanischen Universitäten und Colleges.

Jede Betrachtung der inneren sozialräumlich-funktionalen Gliederung von Städten erfordert die Kenntnis ihres Wesens und ihrer Eigenart. P. SCHÖLLER (1953, S. 166) sieht in der Stadt ein „dynamisches Phänomen“, dessen zahlreiche Ausdrucksformen eng untereinander verknüpft sind. Die Beziehungen zwischen Physiognomie und Funktion herzustellen gehört daher gerade in der amerikanischen Stadtgeographie zu den schwierigsten Aufgaben, obgleich der Europäer bei oberflächlicher Betrachtung gerne das Gegenteil anzunehmen geneigt ist. Tatsächlich strahlen die amerikanischen Städte mit wenigen Ausnahmen (New Orleans, San Francisco, New York, Boston etc.) nicht dieselbe Individualität aus wie europäische Städte. Dies hat wohl zum Teil in ihrer viel kürzeren Geschichte seinen Grund, aber auch die Mentalität der Bevölkerung (zweckorientiertes Denken, Nüchternheit im Ausdruck, Betonung der privaten Initiative unter Hervorkehrung des Verlangens nach größtmöglicher persönlicher Freiheit) spielt hierbei eine nicht unwesentliche Rolle. B. DIETRICH (1936, S. 20 ff.) glaubt, daß im Erscheinungsbild der amerikanischen Städte, insbesondere in der auffallenden Geschmacksnormung, eine ganz spezifische Wesenheit des Amerikaners zum Ausdruck kommt.

In der Physiognomie der amerikanischen Städte lassen sich die einzelnen Phasen ihres historischen Werdeganges, wie wir ihn im vorhergehenden Abschnitt in groben Umrissen dargestellt haben, recht gut unterscheiden. Es liegt auf der Hand, daß die das Siedlungsbild formenden Kräfte nicht überall mit derselben Intensität und mit derselben Ausdruckskraft wirksam geworden sind. Gerade dadurch aber zeigen die amerikanischen Städte ihre ihnen oft abgesprochene eigene Note. Sie äußert sich freilich weit weniger im Grundriß als vielmehr im Aufriß.

Das Zeitalter der Flußschifffahrt hat zahlreichen verkehrsgünstig gelegenen Hafenstädten (New York, New Orleans, St. Louis u. a.) zu einem bedeutenden Aufschwung verholfen. Entscheidende Einflüsse auf die innerstädtischen Bereiche der amerikanischen Städte gingen aber erst vom nachfolgenden Eisenbahnzeitalter aus. Viele Bahnlinien trieb man bis in die Stadtzentren vor. Sie haben damit in das gesamte Gefüge der Siedlungen nachhaltig eingegriffen und stellen heute genauso wie unbedacht und voreilig angelegte „Expressways“ und „Loops“ (Stadtschnellverkehrsstraßen) die Stadtplaner vor kaum lösbare Probleme. Diese Leitlinien des Verkehrs gestalten sich zu erst-rangigen Anziehungsfaktoren für die Niederlassung von Industrieanlagen und Lagerhäusern. Wo diese bis in das Stadtzentrum vorgedrungen sind, machen sie sich sehr nachteilig auf Qualität und Sozialstruktur der angrenzenden

Wohnviertel bemerkbar. Lärmentwicklung, Abgase, Staub und Schmutz drückten die Attraktivität dieser Wohngegenden stark herab. Es ließen sich hier folglich in der Hauptsache sozial schwache Bevölkerungsschichten, vor allem Farbige, nieder, die ihrerseits wieder sehr wenig zur Instandhaltung ihrer Wohnungen und zur Sauberkeit der Straßen beitrugen. Die Entstehung von Slums war die Folge. Die Mehrzahl der Miethäuser in den schwarzen Gettos gehört Weißen. Meist fordern sie von den minderbemittelten farbigen Mietern für unmoderne, unhygienische und verwahrloste Wohnungen hohe Mieten. Die Farbigen müssen sie bezahlen, denn es ist für sie noch immer äußerst schwierig, in den von Weißen bewohnten Stadtteilen Wohnungen oder gar Eigenheime zu bekommen. Dieser Durchbruch gelingt nur sehr selten, und wo er gelingt, ist er oft nur der Beginn für die Entstehung eines weiteren Gettos

Schwarze Gettos sind nicht nur auf die innerstädtischen Wohn- und Industrieviertel beschränkt, sie erfassen sehr häufig die Einfamilienhaus- und Villenviertel der zwischenkriegszeitlichen Stadterweiterungen. Hierher gehören die an die Downtown angrenzenden Stadtteile des „Central Belt“. Die zum Teil sehr großen Villen, die den sozialen Status ihrer einstigen Bewohner unschwer erraten lassen, sind heute auf mehrere, größtenteils kinderreiche Familien aufgeteilt. Die Gebäude und die zugehörigen Vorgärten machen einen äußerst herabgekommenen Eindruck. Ein gutes Beispiel hierfür sind die von Negern bewohnten Viertel in Washington, DC., z. B. Mt. Pleasant, Eckington oder Trinidad. Da der vorhandene Wohnraum fast immer überbelegt ist, mangelt es auch an der hohen Bevölkerungsdichte entsprechenden kommunalen Einrichtungen, wie Kinderspielflächen, Erholungsraum, Parkplätzen etc. Wann eine Wohngegend als „Slum“ bezeichnet wird, ist allerdings eine Frage der Definition. Im allgemeinen wird man jene Bereiche als Slums einstufen, deren Wohneinheiten sich in so schlechtem Zustand befinden, daß sie eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit, Moral und Gesundheit darstellen. Den Begriff Slum durch Zuordnung ganz bestimmter Kriterien statistisch erfaßbar zu machen, wie z. B. bei B. HOFMEISTER (1969, S. 399), scheint uns aber nur bedingt zielführend zu sein, da hier zu viele subjektive Einflüsse mitspielen. HOFMEISTER spricht von Slum, wenn nicht mindestens 50% der Wohneinheiten eines Baublocks mit eigenem Bad, Küche bzw. kaltem oder warmem Fließwasser ausgestattet sind. Man verwendet heute eher den Begriff „Substandard Housing“ für auffällige, in schlechtem Zustand befindliche Wohnungseinheiten, die zudem der wichtigsten sanitären Einrichtungen ermangeln. Zahlenmäßig lassen sich die „Substandard Housing Areas“ dadurch erfassen, daß man aufgrund der Angaben in der staatlichen Wohnungsstatistik in Baublöcken den Prozentsatz jener Wohnungen bestimmt, die über kaltes und warmes Fließwasser, private Toilette und privates Bad verfügen sowie einen guten Bauzustand aufweisen. Der hier erhaltene Wert wird von 100 abgezogen und ergibt den relativen Anteil an „Substandard Housing Units“ (G. W. HARTMANN und I. C. HOOK, 1956, S. 96). Zumeist wird von seiten der privaten Hauseigentümer nichts oder nur sehr wenig unternommen, um Bauzustand und Qualität in den citynahen Wohnvierteln zu verbessern. Dabei stützt man sich vor allem auf das Argument, daß die Reparatur- und Instandhaltungskosten in von Farbigen bewohnten Häusern weit höher liegen als bei Häusern in weißen Stadtteilen. Außerdem

sinkt der Verkaufswert in schwarzen Gettos stark ab. All diese Verluste werden bei den oft recht ungerechtfertigt hohen Mieten veranschlagt.

Trotz im ganzen Staate gesetzlich aufgehobener Rassenschranken geht das segregationistische Gedankengut quer durch alle Berufsschichten der weißen Bevölkerung. Ein interessantes Phänomen, das wir immer wieder beobachten konnten, war aber, daß die inoffizielle Rassentrennung sich in den letzten Jahren immer mehr zu einem Grundprinzip der schwarzen Bevölkerungsgruppe entwickelte. Welchen Einfluß dieser Umstand auf den Fortbestand rassisch bestimmter Stadtviertel in den amerikanischen Städten trotz forcierter Slumbeseitigung haben wird, bleibt abzuwarten. Jedenfalls sind die fremdvölkischen Eigenviertel ein Wesensmerkmal vieler amerikanischer Großstädte, die sich nicht nur durch das einheitliche Bild ihrer Bewohnerschaft, sondern auch in ihrer Physiognomie deutlich vom übrigen Stadtbild abheben. Schon ihre Namen weisen oft auf die Zusammensetzung und Herkunft der dort wohnenden Bevölkerung hin wie z. B. Chinatown, Little Italy, Little Jamaica, Germantown, Old Africa etc. Als wichtigste Gründe für den räumlichen Zusammenschluß fremden Volkstums führt P. ROSSNAGEL (1930, S. 31 ff.) neben der rassischen Verschiedenheit gleiche Sitten und Lebensweise, wirtschaftliche Abhängigkeit von Neuankömmlingen, ungenügende Kenntnis des Englischen aber auch religiöse Motive an. Überdurchschnittliche Arbeitslosigkeit, geringes Einkommen, niedriges Bildungsniveau, großer Kinderreichtum und eine außerordentlich hohe Anfälligkeit für kriminelle Handlungen sind die häufig auftretenden Nebenerscheinungen.

An den „Central Belt“, d. h. die Zone der zentrumsnahen Wohnviertel und Industriegebiete, schließt nach innen zu die City oder Downtown an. Ob die innere Gliederung der Städte eher einem Schema konzentrischer Ringe im Sinne von E. W. BURGESS, der sich an die Theorie von THÜNEN anlehnt, entspricht oder aber aus Sektoren besteht, wie dies H. HOYT (1964, S. 199 ff.) nachzuweisen versucht, muß Einzeluntersuchungen am Objekt überlassen bleiben. Hoyts sozialökonomische Sektoretheorie basiert auf der unterschiedlichen Höhe der Mieten und damit indirekt auf dem Wohnungsstandard. Abgesehen davon, daß es sehr schwierig ist, die Städte aufgrund relativ starrer Aufbauschemata untersuchen zu wollen, hat die Entwicklung der modernen Technik insbesondere seit Beginn des Automobilzeitalters die amerikanischen Städtebilder grundlegend beeinflusst. Die Einrichtung des individuellen und öffentlichen Massenverkehrs wie Stadtautobahnen in mehreren Ebenen und U-Bahnen verwischen immer mehr das Schema festverankerter funktionaler Stadtviertel. Daß man sich beim Versuch, die zahlreichen innerstädtischen Probleme zu lösen, immer mehr in einen Teufelskreis begibt, läßt sich an Stadtautobahnen und Schnellstraßen besonders gut verfolgen. Je besser Ausgebaut der Verkehrsweg, desto mehr Benutzer zieht er an, umso stärker werden die Verstopfungen, welche man eigentlich verhindern wollte. So werden die Fahrtrichtungen der Gegenfahrbahnen der Expressways in fast allen Großstädten in den Morgen- und Abendstunden umgedreht, um durch zusätzliche Fahrspuren den um diese Tageszeit sehr einseitigen Verkehrsstrom überhaupt bewältigen zu können. Dennoch sind bis zu 30 km lange Verkehrsstauungen etwa auf den Einfahrten von Los Angeles, New York und Chicago keine Seltenheit. Man muß daher bereits Entlastungsstraßen für Entlastungsstraßen bauen, wie dies zurzeit bei den aus New Jersey nach Manhattan führenden Schnellstraßen der Fall ist. Eine zweite Nebenerscheinung liegt darin, daß

die neuen Verkehrswege besonders an ihren Auf- und Abfahrten zu einer regen Bautätigkeit Anlaß geben (Tankstellen, Rasthäuser, Motels, Drive-in Imbißstationen und in der weiteren Folge, je nach Lage, entweder Industrie- oder Wohnanlagen) und somit zur Entstehung neuer Siedlungskerne beitragen. Die innerstädtische Mobilität der Bevölkerung, leider noch viel zu wenig untersucht, da an überaus umfangreiche und kostspielige statistische Erhebungen geknüpft, ist nicht zuletzt durch das Automobil zu einem markanten Faktor im städtischen Leben geworden. Auf die starke Fluktuation der Wohnbevölkerung im „Central Belt“ macht B. HOFMEISTER (1969, S. 337 und 1967, S. 106 ff.) in seinen Strukturanalysen citynaher Wohnviertel nordamerikanischer Großstädte aufmerksam. Er konnte jedoch auch feststellen, daß ein recht hoher Prozentsatz der sozial schwachen Bevölkerungsschichten vor allem finanziell nicht in der Lage ist, die qualitativ schlechten Wohnungen in zentrumnahen Mietskasernen aus der Jahrhundertwende gegen bessere in neuen Sozialbauten am Cityrand oder in den Vorstädten zu wechseln. Dieser Bevölkerungsteil ist daher überdurchschnittlich stark standortgebunden.

Der Bereich der *Downtown*, der vom Central Business District (CBD) eingenommen wird, erfährt heute seitens der amerikanischen Stadtplanung das größte Augenmerk. Hier sind die privaten und öffentlichen Dienstleistungen, Verwaltung und kulturelle Einrichtungen (Kinos, Museen, städtische Bibliotheken) konzentriert. Dazu kommt ein äußerst geringer Anteil der Wohnbevölkerung an der Gebäudenutzung. Die Arbeitsplätze dominieren, seien es Büros, Großwarenhäuser (Department Stores), Spezialgeschäfte und besonders zahlreich „Coffee-Shops“ und Schnellimbißrestaurants. Ein wichtiges Merkmal der Downtown ist der starke fließende und ruhende Verkehr. Der fließende Verkehr wird fast durchwegs mittels eines Einbahnsystems geregelt, welches das Schachbrettmuster des Grundrisses sehr erleichtert. Ungleich schwieriger ist die Bewältigung des ruhenden Verkehrs. Parkometer in den Straßen, Parkhochhäuser und Parkplätze auf den nach Abbruch von alten Wohnhäusern freigewordenen Flächen bis zu deren Wiederverbauung, die den Autofahrern für zum Teil recht hohe Gebühren zur Verfügung stehen, sind die derzeit gängigsten Versuche, dem brennenden Problem zu Leibe zu rücken. Der Bedeutungsverlust der Eisenbahn als Transportmittel zugunsten der Straße macht sich gleichfalls im Stadtbild bemerkbar. Monumentale Bahnhofsgebäude mit großen Vorplätzen, die gleichzeitig Brennpunkte des innerstädtischen Verkehrs sind, fehlen fast allen amerikanischen Großstädten. An ihre Stelle treten in den Stadtzentren die Autobusbahnhöfe (New York, Chicago, Los Angeles) der großen Buslinien (Greyhound Lines, Continental Trailways). Ihr Liniennetz umspannt die gesamten Vereinigten Staaten und reicht bis nach Kanada und Mexico.

Der seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts zu beobachtende Wandel der Downtown von einem gemischtfunktionalen Stadtteil, wie dies bei unseren Klein- und Mittelstädten noch der Fall ist, zu einem einseitig benützten Büro- und Geschäftszentrum, bringt eine in nahezu allen amerikanischen Großstädten zu beobachtende Erscheinung mit sich: Überfüllung mit verstopften Straßen bei Tage und eine ungewohnte Leere bald nach Büro- und Geschäftsschluß.

Seit einigen Jahren werden immer mehr Bestrebungen laut, diesen unbefriedigenden Zustand durch eine „Aufwertung“ der Stadtzentren zu beseitigen, d. h. sie für eine zukünftige neue Wohnbevölkerung wieder attraktiv zu machen. Es soll dadurch nicht nur das planlose Ausufern der Vorstädte eingedämmt

werden, man erhofft sich auch ein Absinken der Kriminalität in den bislang während der Nachtstunden menschenleeren Straßen. Die Auskünfte, die man diesbezüglich bei den Planungsämtern erhält, sind sehr vielgestaltig. In erster Linie wird eine bauliche Sanierung gefordert: Abbruch nicht mehr zeitgemäßer Baublocks, aufgelockerte Bauweise mit Grünanlagen und architektonisch ansprechendere Gestaltung der an ihre Stelle tretenden Neubauten sowie teilweise Neutrassierung von wichtigen Verkehrslinien ohne Rücksicht auf den bisherigen Schachbrettgrundriß. Weitere Vorschläge gehen dahin, Fußgängerzonen zu schaffen bzw. Einkaufszentren nach dem Muster der Vororte einzurichten. Wie der Einzelhandel dem Abströmen der wohlhabenderen Bevölkerungsschichten in die Vororte nachfolgte und sich den neuen Gegebenheiten anpaßte, sollen nun attraktive und bequeme Einkaufsmöglichkeiten in der City ein Rückfluten der Bevölkerung stimulieren. Die jüngste Entwicklung tendiert dazu, daß man die neuen qualitativ hochwertigen Apartment-Wohnblöcke mit allen erdenklichen Annehmlichkeiten ausstattet wie z. B. mehrere Parkgeschosse für Kraftfahrzeuge, eigene Ladenstraßen mit Selbstbedienungsläden für den täglichen Bedarf, Spezialgeschäften wie Modeboutiquen, Kosmetiksalons und bei besonders großen Anlagen eigene staatliche Postämter. Öffentliche Sauna, Clubräume, modernst ausgestattete vollautomatisierte Waschküchen sind weitere Attraktionen für die Wohnparteien. Man bietet so nicht nur alle Vorzüge der großen Einkaufszentren in den Villenvierteln, es entfallen auch die nervenaufreibenden Fahrten auf überlasteten Straßen zum Arbeitsplatz und zurück. Der Bau neuer Kulturzentren in New York (Lincoln Center), Washington, D. C. (J. F. Kennedy Center), Seattle (Weltausstellungsgelände mit Museen, Oper, Konzertsaal und Sportpalast), San Diego (Centre City Convention) und in vielen anderen Städten soll gleichfalls Menschen in den Downtownbezirk locken.

Die Abgrenzung des Central Business District CBD stößt auf einige Schwierigkeiten. Trotzdem gibt es mehrere Versuche, ein generelles, wenn auch oft modifiziertes, Grundrißschema des CBD zu finden. R. E. MURPHY und J. E. VANCE, Jr., entdeckten bei zahlreichen Städten ein Büro- und Geschäftszentrum mit quadratischem Umriß, das entlang der Hauptverkehrsachsen kreuzförmige Erweiterungen zeigt (R. E. MURPHY, 1966, S. 303). In seinem Aufsatz „Citykern und City“ weist G. NIEMEIER (1969, S. 292 f.) auf die verschiedenen Schwierigkeiten einer räumlich exakten Erfassung der City hin. Zwar sind NIEMEIERS Betrachtungen allgemeiner Natur, d. h. nicht auf speziell amerikanische Verhältnisse abgestimmt, aber dennoch treffen viele seiner Überlegungen auch hier zu. Die citygebundenen Funktionen und Einrichtungen sind nicht eindeutig und differieren nicht nur von Stadt zu Stadt, sie sind auch von der Stadtgröße abhängig. Der Mangel an aussagekräftigen statistischen Unterlagen für kleine Raumeinheiten erschwert ebenfalls eine genauere Fixierung der Citygrenzen. Merkmale des Aufrisses wie eine konzentrierte Hochhausverbauung sind nur bedingt verwendbar und außerdem nur für eine ungefähre Abgrenzung heranzuziehen. Hierher gehört auch der „Central Business District Hight Index“. Er ergibt sich aus der Addition aller Geschoßflächen mit Dienstleistungsnutzungen dividiert durch die Erdgeschoßfläche der Blöcke. Der „Central Business District Intensity Index“ gibt nun an, wie groß der Prozentsatz von Geschossen mit Dienstleistungsnutzungen an der Gesamtzahl der Geschoßflächen ist, wobei Gebäude mit 50% und mehr dem CBD zugezählt werden.

Mit der Problematik der Downtown eng verknüpft ist die Situation im arealmäßig umfangreichsten Bereich der amerikanischen Mittel- und Großstädte, in den Vorortezonen des Metropolitan Ring. Hand in Hand mit den Maßnahmen zu einer Sanierung und Wiedererschließung der City für Wohnzwecke gehobener Sozialschichten gehen die Versuche, das planlose Ausufern des Metropolitan Ring unter Kontrolle zu bringen. Flächennutzungspläne, Eingemeindungen, strengere Bestimmungen für den Grunderwerb, Verbesserung der Verkehrserschließung, Anschluß an das städtische Wasserversorgungs- und Kanalisationsnetz sind wirksame Schritte in diese Richtung. Dennoch verliert für viele Amerikaner das Leben in den Vorstädten an Reiz. Da in vielen Familien beide Elternteile berufstätig sind und meist ein bis eineinhalb Stunden Arbeitsweg auf sich nehmen müssen, bleibt nur sehr wenig Zeit für die Pflege von Haus und Garten. Auch um zu Einkaufszentren, Schulen und Medical Centers (Private ärztliche Betreuungsstationen für Untersuchungen und einfache Behandlungen) zu gelangen, müssen teilweise nicht unbedeutende Entfernungen zurückgelegt werden. Sie alle haben jedoch den Vorteil über riesige Parkplätze — Verhältnis Verkaufsfläche zu Parkfläche ca. 1 : 5 — zu verfügen, sodaß das Parkraumproblem in den Downtownbezirken hier wegfällt. Vorteilhaft sind auch die geringere Lärmbelastigung und Luftverunreinigung. Zwischen 1950 und 1960 wuchs die Bevölkerung in den Stadtregionen der Vereinigten Staaten um 38%, ihre Fläche jedoch um 99%. Dieser enorme Flächenzuwachs ist fast ausschließlich auf die Ausdehnung der Eigenheimsiedlungen in den Vorstädten zurückzuführen. Der Trend zum Eigenheim zählt zu den Wesensmerkmalen der amerikanischen Gesellschaft. Es wurde zu einem sozialen Statussymbol für weite Bevölkerungsschichten. Gegenwärtig leben ca. 80% der Amerikaner in Einfamilienhäusern. Wie hoch der Prozentsatz in den Stadtregionen ist, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden, er wird aber kaum wesentlich niedriger liegen. Der Flächenbedarf in den riesigen Eigenheimwohnorten ist dementsprechend enorm, wenn man Parzellengrößen zwischen 800 und 2000 m<sup>2</sup> als Durchschnitt annimmt. Jährlich fallen rund 700.000 ha Ackerland dem Städtewachstum zum Opfer. Nicht nur die Wohnungsmieten im geschlossenen verbauten Stadtgebiet sind ein wichtiges Kriterium für dessen sozialräumliche Gliederung, auch der Preis für Einfamilienhäuser bzw. Wohnungen in den sich mehr und mehr durchsetzenden zwei- bis dreigeschossigen Apartmenthäusern der Suburbs hängen von Lage und Ruf des jeweiligen Wohnviertels ab. Der „Metropolitan Ring“ ist noch eine Domäne des weißen Bevölkerungsteiles. Gelingt es aber einer Negerfamilie aus welchen Gründen auch immer anzukaufen, so setzt ein rapider sozialer Abfall ein, unabhängig davon, daß es sich zunächst nur um wohlhabende und gebildete Schwarze handelt. Die Grundstückpreise sinken schnell ab, immer mehr weiße Familien verkaufen ihre Häuser, da sie es vorziehen, in rein weißen Gegenden zu leben. Der Abfall des Preisniveaus lockt sozial schwächere Schichten an, die wiederum in erster Linie dem schwarzen Bevölkerungsteil entstammen. Ein steter Qualitätsverlust mit Ansätzen zur Verslumung ist die Folge.

Derzeit gelten nachstehende Preise auf dem Wohnungsmarkt in suburbanen Einzel- und Reihenhausbezirken (M. DROBIL, 1969, S. 184):

Einzelhäuser mit 3 Schlafräumen	US\$ 22.900—32.500
Einzelhäuser mit 4 Schlafräumen	US\$ 28.200—35.900
Einzelhäuser mit 5 Schlafräumen	US\$ 28.700—42.900

Reihenhäuser mit 3 Schlafräumen	US\$ 15.300—30.600
Reihenhäuser mit 4 Schlafräumen	US\$ 18.000—38.000

Die meisten Wohneinheiten bestehen aus: Wohn- und Speisezimmer, Küche mit Frühstücksecke, 3—5 Schlafzimmern, 2 Badezimmern, Abstell- und Bastelraum sowie mit Platz für ein bis zwei PKW. Das jährliche Durchschnittseinkommen einer weißen amerikanischen Familie liegt gegenwärtig bei 7000 Dollar, das einer schwarzen Familie bei 4000 Dollar. Familien mit einem Einkommen von weniger als 3335 Dollar jährlich gelten amtlich als „arm“. In diese Kategorie fielen 1969 19% der weißen, aber 48% der schwarzen Familien. Der Rest verteilt sich auf andere farbige Gruppen.

### 6. Gegenwärtige Problematik der Verstädterung

Wachstum und Entwicklung der Städte basieren heute auf ganz anderen Grundlagen als noch vor wenigen Jahrzehnten bzw. während der Städtebooms Mitte des vorigen und in den Zwanzigerjahren unseres Jahrhunderts. Einwanderung und Landflucht ließen damals die Einwohnerzahlen in die Höhe schnellen. Beide Faktoren sind heute zu einem gewissen Stillstand gekommen. An ihre Stelle ist eine *Binnenwanderung* von wirtschaftlich schwachen in wirtschaftlich hoch entwickelte Regionen getreten, deren höheres Lohnniveau und reicheres Arbeitsplatzangebot insbesondere im tertiären Sektor eine große Anziehungskraft ausüben. Zwischen 1950 und 1960 war mit 28 Millionen der größte Bevölkerungszuwachs der Vereinigten Staaten innerhalb eines Jahrzehnts zu verzeichnen, doch nahezu die Hälfte der 3110 „counties“ der Vereinigten Staaten mit Ausnahme Alaskas hatte einen Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen. Dabei wuchsen „counties“ mit 50.000 und mehr Einwohnern um insgesamt 31 Millionen Einwohner, während „counties“ mit unter 50.000 Einwohner 3 Millionen Menschen verloren (G. C. CAMERON, 1969, S. 407 f.).

Zu den *Ballungszentren* der Bevölkerung und damit zu den Regionen intensivster Verstädterung zählen heute der Stahlgürtel im Mittelwesten mit den Industrie- und Bergbaustädten in Pennsylvania und Ohio (Pittsburgh, Altoona, Cleveland, Canton), das daran anschließende Industriegebiet an den Großen Seen mit Detroit, Toledo, Chicago, Milwaukee, die daran südlich angrenzenden Agglomerationen um St. Louis, die Golfküste zwischen Houston und New Orleans sowie an der Pazifikküste die Stadtregionen am Pudget Sund (Seattle, Tacoma, Olympia), San Francisco — Oakland — San José und das Gebiet von Los Angeles — Riverside — Long Beach, wobei bereits Tendenzen zu einer Verschmelzung mit dem Raum San Diego bestehen.

J. GOTTMANN (1961) hat die größte der bisherigen Verstädterungszonen einer besonderen Untersuchung unterzogen. Es handelt sich dabei um einen ununterbrochenen Gürtel von SMSAs, welcher sich von den Neuengland-Staaten bis nach Virginia erstreckt und rund 1000 km lang ist. Freilich liegen in dieser Verstädterungszone, die GOTTMANN „Megalopolis“ nannte, noch immer zahlreiche relativ dünn besiedelte Landstriche eingebettet, doch sind sie in wirtschaftlicher Hinsicht vollkommen von den nahegelegenen großen Städten abhängig und dienen ihnen zudem als Reservoir für die Expansion ihrer Vororte.

Die Zahl der SMSAs, die ihre Größenordnung wesentlich ändern, scheint sich zwar zusehends zu stabilisieren, doch sind Migrationsbewegungen innerhalb der Vereinigten Staaten insbesondere aus wirtschaftlichen Notstands-

gebieten heraus, wie an früherer Stelle erwähnt, an der Bevölkerungsbilanz der Stadtregionen entscheidend beteiligt. Dabei weisen Regionen mit hohen Arbeitslosenraten bzw. mit relativ niedrigen Realeinkommen bedeutende Wanderungsverluste auf. Da an der Abwanderung vor allem die jungen Altersgruppen beteiligt sind, muß in den Abgabengebieten mit einer langfristigen negativen Beeinflussung des Bevölkerungswachstums gerechnet werden. Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Umfang der Wanderungen und Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung läßt sich aber nicht nachweisen. Ebenso wenig gibt es Beweise dafür, daß steigende Arbeitslosenziffern immer eine größere Abwanderung mit sich bringen. Das hat seinen Grund darin, daß gerade die sozial schwachen Bevölkerungsschichten in den Vereinigten Staaten einerseits sehr ortsfest sind, andererseits kaum über die Verhältnisse am Arbeitsmarkt anderer Städte Bescheid wissen. Abwanderungsgebiete sind in den USA vor allem die kleinen „counties“ mit weniger als 50.000 Einwohnern, in denen entweder große Arbeitslosigkeit verbunden mit niedrigen Löhnen oder aber auch nur schlechte Einkommensverhältnisse vorherrschend sind. In diesem Zusammenhang verdienen die Untersuchungen von I. S. Lowry (1966, S. 93 f.) Beachtung, welche ergaben, daß der Umfang der Abwanderung weit stärker von der Größe, den strukturellen Eigenschaften und der Altersgliederung der Wohnbevölkerung abhängt, als von der Attraktivität und den Möglichkeiten des Wirtschaftsraumes selbst. Immerhin wechselten zwischen 1955 und 1960 rund 51% der Amerikaner im Alter von fünf und mehr Jahren ihren Wohnsitz (G. NIEMZ, 1969, S. 348). Zwischen 1950 und 1962 wanderten 20% aller an ihren Wohnplätzen von 1962 erfaßten Amerikaner in Regionen mit hoher und anhaltender Arbeitslosigkeit, 22% in Gebiete mit unterdurchschnittlichem Einkommen, aber 31% in andere nicht als Notstandsgebiete zu bezeichnende Regionen, zu welchen 70% aller amerikanischen „counties“ zählen. Unter diesen sind es wiederum insbesondere die Stadtregionen, welche die aus den amtlich zu Notstandsgebieten erklärten 885 von insgesamt 3134 (Juli 1966) „counties“ abströmende Bevölkerung aufnehmen (G. C. CAMERON, 1969, S. 409).

Die ständige Zuwanderung ungelernerter und schlecht ausgebildeter Arbeitskräfte in die Großstädte stellt ein ernstes soziales und politisches Problem dar, das einer dringenden Lösung bedarf. Zum einen sind sie auf die relativ billigen Unterkünfte in den Slums und Gettos angewiesen und überfüllen diese noch mehr, zum anderen bleiben sie oft lange Zeit ohne Beschäftigung und neigen daher zu politischer Unruhestiftung und asozialem Verhalten. Außerdem beeinträchtigen die großen Entfernungen und das in den meisten Städten für europäische Verhältnisse dürftige öffentliche Verkehrsnetz die Beweglichkeit und Einsatzmöglichkeit der aufgrund ihrer mangelnden Ausbildung ohnedies behinderten Arbeitssuchenden noch mehr.

Das Schwergewicht der Verstädterung liegt heute in den Vereinigten Staaten nicht mehr in den Kernstädten selbst, sondern in den Vororten, wobei die Wachstumsspitzen längs der Hauptverkehrslinien in das städtische Umland vorstoßen. Dies führt zum allmählichen Zusammenwachsen benachbarter Stadtregionen, sodaß immer mehr ununterbrochene Siedlungsbänder (Strip Cities oder Semicontinuous Cities) von 100 und mehr Kilometer Länge entstehen. J. GOTTMANN'S „Megalopolis“ dehnt sich nicht nur weiter aus, sondern findet immer mehr Gegenstücke insbesondere in Kalifornien, an der Golfküste und in Florida.

„The process of urban growth in an open system is open-ended. There is unlikely to be any ‚end product‘ of the process.“ In dieser Erkenntnis J. R. BORCHERTS (1967, S. 324) liegt nicht nur die immense Schwierigkeit jeder stadtgeographischen Forschung begründet, sondern auch ihr Reiz, der den Geographen immer wieder mit Neuem konfrontiert. Unsere Betrachtungen über das Städtewesen der Vereinigten Staaten sind ein Versuch, seine vielschichtige, teilweise historisch begründete Problematik zu erfassen. Daß dabei vieles nur angedeutet werden konnte, manches unberücksichtigt bleiben mußte, liegt in der Natur der Sache, aber auch an der Knappheit der Darstellung.

### 7. Literaturverzeichnis

- BARTZ, F.: Strukturwandlung und Standortverlagerungen in der Industrie und Wirtschaft der USA in den letzten fünfzehn Jahren. Geographisches Taschenbuch. Wiesbaden, 1953. S. 398—420.
- BEAUJEU-GARNIER, J.; CHABOT, G.: Urban Geography, London, 1967, S. 72—78.
- BOBEK, H.: Über einige funktionelle Stadttypen und ihre Beziehung zum Lande. Comtes Rendus du Congr. Intern. de Geographie Amsterdam 1938. Bd. II, Leiden, 1938. S. 88—102.
- Die nordamerikanischen Kleinstädte und ihre Entwicklung. Mitt. d. Geogr. Ges. in Wien. Bd. 73, Wien 1930. S. 60—64.
- BORCHERT, J. R.: American Metropolitan Evolution. The Geographical Review. Vol. LVII, New York, 1967. S. 301—322.
- CAMERON, G. C.: Das regionale Problem in den Vereinigten Staaten — Einige Gedanken zu einer entwicklungsfähigen Bundespolitik. Information, Institut für Raumordnung. No. 13—14, Bad Godesberg, 1969. S. 381—415.
- DAVIS, K.: The Origin and Growth of Urbanization in the World. American Journal of Sociology. Vol. 60, Chicago, 1955. S. 427—437.
- DICKINSON, R. E.: The Distribution and Functions of the Smaller Urban Settlements of East Anglia. Geography. Oxford—London, 1932. S. 1—12.
- The West European City. London, 1951. S. 251—253.
- DIETRICH, B.: Vom Wesen des Amerikaners. Wirtschaftsgeographie. H. 10, Berlin—Wien—Zürich, 1936. 32 S.
- DROBIL, M.: Berichte über eine Studienreise in die USA. Mitt. d. Öst. Inst. f. Raumplanung. No. 127, Wien, 1969. S. 183—196.
- DUNCAN, O. D., u. a.: Metropolis and Region. Baltimore, 1960. 587 S.
- FAULKNER, H. U.: Geschichte der amerikanischen Wirtschaft. Düsseldorf, 1957. S. 269—304.
- FOCHLER-HAUKE, G.: Der Fischer Weltalmanach 1969. Frankfurt am Main, 1968. S. 374.
- GOTTMANN, J.: Megalopolis. The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States. New York, 1961. 810 S.
- HARRIS, Ch. D.: A Functional Classification of Cities in the United States. The Geographical Review. Vol. XXXIII, New York, 1943. S. 86—99.
- Suburbs. American Journal of Sociology. Vol. 49, Chicago, 1943. S. 1—13.
- HARTIG, P., Hsg.: Amerikakunde. Frankfurt am Main — Berlin — Bonn — München, 1966. S. 27—34.
- HARTMAN, G. W., HOOK, J. C.: Substandard Urban Housing in the United States: A Quantitative Analysis. Economic Geography. Vol. 32, Worcester, Mass., 1956. S. 95—114.
- HOFMEISTER, B.: Citynahe Wohnviertel nordamerikanischer Großstädte. Geographische Rundschau. Braunschweig, 1969. S. 335—343.
- Entwicklungsmerkmale und gegenwärtiger Strukturwandel nordamerikanischer Großstädte. Tagungsbericht und wiss. Abh., Deutscher Geographentag Bad Godesberg, 1967. S. 105—117.
- HOLZNER, L.: Die Stadt im Rahmen der Kulturkreise in der amerikanischen Literatur. Geographische Zeitschrift 57. Jg., Wiesbaden, 1969. S. 81—107.
- JONES, V., FORSTALL, R. L., COLVER, A.: Economic and Social Characteristics of Urban Places. The Municipal Year Book. Intern. City Managers Assoc., Chicago, 1963. S. 85—157.
- LOWRY, I. S.: Migration and Metropolitan Growth: Two Analytical Models. Los Angeles, 1966. S. 93—98.
- LUKERMANN, F.: Empirical Expressions of Nodality and Hierarchy in a Circulation Manifold. East Lakes Geographer. Vol. 2, 1966, S. 17—44.
- MURPHY, R. E.: The American City. An Urban Geography. New York, 1966. 464 S.
- NELSON, H. J.: A Service Classification of American Cities. Economic Geography, Vol. 31, Worcester, Mass., 1955. S. 189—210.
- NIEMEIER, G.: Citykern und City. Erdkunde. Bd. XXIII, Bonn, 1969, S. 290—306.
- NIEMZ, G.: Strukturanalyse und Stadtplanung in mittelgroßen US-amerikanischen Städten. Dargestellt am Beispiel von Cedar Rapids in Iowa. Geographische Rundschau. Braunschweig, 1969. S. 344—352.
- OHLSON-KNEEDLER, G. M.: Economic Classification of Cities. The Municipal Year Book. Intern. City Managers Association. Chicago, 1945. S. 30—38.
- ROSSNAGEL, P.: Die Stadtbekölkerung der Vereinigten Staaten von Amerika nach Herkunft und Verteilung. Stuttgart, 1930, 103 S.
- SMITH, E.: Städte wandeln amerikanische Landschaften. Zeitschrift f. Wirtschaftsgeographie. Hagen i. W., 1962. S. 200—207.
- SCHÖLLER, P.: Aufgaben und Probleme der Stadtgeographie. Erdkunde. Bd. VII, Bonn, 1953. S. 161—184.

### 8. Zusammenfassung

Die Betrachtung des Städtewesens in den Vereinigten Staaten wirft verschiedene Fragen auf, die allein aus der Kenntnis der europäischen Verhältnisse nicht erklärt werden können, obgleich der überwiegende Teil der nordamerikanischen Stadtbevölkerung europäischen Ursprungs ist. Die koloniale Erschließung des Landes, seine eigenständige und oft eigenwillige historische Entwicklung sowie das Konglomerat verschiedenster Völkergruppen waren an der Ausprägung des Erscheinungsbildes insbesondere der Großstädte beteiligt. Endloses Ausufern der Vororte und zunehmendes vertikales Wachstum in der City sind ihre heutigen Wesensmerkmale, die eine geographische Abgrenzung zu einem besonderen Problem werden lassen. Durch die Einführung verschiedener statistischer Abgrenzungsmethoden wird eine Lösung versucht. Dampfschiffahrt, Eisenbahn und Automobil hatten auf Verteilungsbild, Physiognomie und innere Gliederung den nachhaltigsten Einfluß. Die im Laufe der Zeit daraus erwachsenen Probleme verlangen heute dringend eine Lösung. Erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang die Neubelebung der Stadtzentren durch ihre Wiederaufwertung als Wohngebiete, damit verbunden das Eindämmen des Breitenwachstums in den Vororten durch Bau von Appartmenthäusern und Neuregelung der gesetzlichen Bestimmungen für den Eigenheimbau, die Sanierung der zentrumsnahen Slums, vor allem in zwischenkriegszeitlichen Wohnvierteln, die Lösung des innerurbanen Verkehrsproblems durch Bau von U-Bahnen und Schnellstraßen sowie die Schwierigkeiten, welche sich aus der Mobilität der Arbeitskräfte in den Vereinigten Staaten auf überregionaler Basis ergeben. Die Beschäftigung mit diesen Fragen gewinnt umso mehr an Bedeutung, als die „Amerikanisierung“ der Probleme nicht nur der europäischen Städte heute mehr Gewicht hat als das eines bloßen Schlagwortes.

### Summary

#### **Problems of Urban Geography in the United States of America**

Investigating urban settlement in USA rises several questions which can not be answered using knowledge of the European situation only, though the major part of North American urban population is of European descendance. The colonial disclosure of the country, the particular and often wilful historical development as well as the agglomeration of different ethnical groups participated in and shaped the appearance of the large urban settlements. Endless proliferation of suburbs and increasing vertical growth in the city are present characteristics making Geographical delimitation a special problem. A solution is attempted by several statistical delimitative methods. Steamship, railroad and automobil had enduring influence upon distribution, physiognomy and internal organization. Today the problems resulting by the course of time require urgent solution. In this connection are remarkable: revival of city-centres by their revaluation as residential areas, related to restriction of horizontal suburb expansion by means of erection of apartment-houses and new legal measures concerning individual homesteads, the reconstruction of slums in urban areas near the center, primarely those built between the world wars, the solution of interurban traffic problems by underground railway systems and express highways as well as the difficulties posed on a super-regional level resulting from the mobility of workers in the USA. To engage

with these questions is all the more important as „Americanization“ of these problems, not only in European urban settlements, carries more weight than a pure slogan.

### R é s u m é

#### **Quelques aspects de géographie urbaine aux Etats Unis**

Une étude de géographie urbaine des Etats Unis pose des problèmes divers qui ne sont pas à expliquer par la seule connaissance des villes européennes, bien que la partie prédominante de la population urbaine en Amérique du Nord soit d'origine européenne. L'aménagement colonial de ce pays, son développement historique indépendant et souvent particulier, et ce conglomérat de nationalités multiples ont donné une empreinte caractéristique aux grandes villes notamment. Un débordement infini des banlieues et une extension verticale dans la cité sont des signes caractéristiques actuelles, et les critères de définition géographique deviennent un problème spécial; on cherche à le résoudre par l'introduction de différentes méthodes statistiques. Les moyens de communication, les bateaux à vapeur, les chemins de fer et les automobiles, ont influencé efficacement le réseau des villes, leur physiognomie et leur organisation intérieure. Les problèmes qui en résultent aujourd'hui demandent une solution pressante. Il faut en nommer ici le redressement des centres de villes par une revalorisation comme quartiers résidentiels; en relation avec cette action un ralentissement de croissance des banlieues en favorisant la construction de maisons à appartements et en réorganisant les lois concernant les rangées de maisons individuelles; l'assainissement des slums près des centres, surtout celui des quartiers construits entre les deux guerres; puis la solution du problème des communications par la construction de métros et d'autoroutes; enfin les difficultés d'une mobilité de mains-d'oeuvre dans les Etats Unis sur une base suprarégionale. Eu égard à une „américanisation“ — plus qu'un simple mot à effet — qui s'établit actuellement non seulement en Europe, une étude de tous ces problèmes gagne d'importance.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1971

Band/Volume: [113](#)

Autor(en)/Author(s): Zsilincsar Walter

Artikel/Article: [Fragen der Stadtgeographie in den Vereinigten Staaten von Amerika 235-261](#)