

Folgen von Urbanisierung

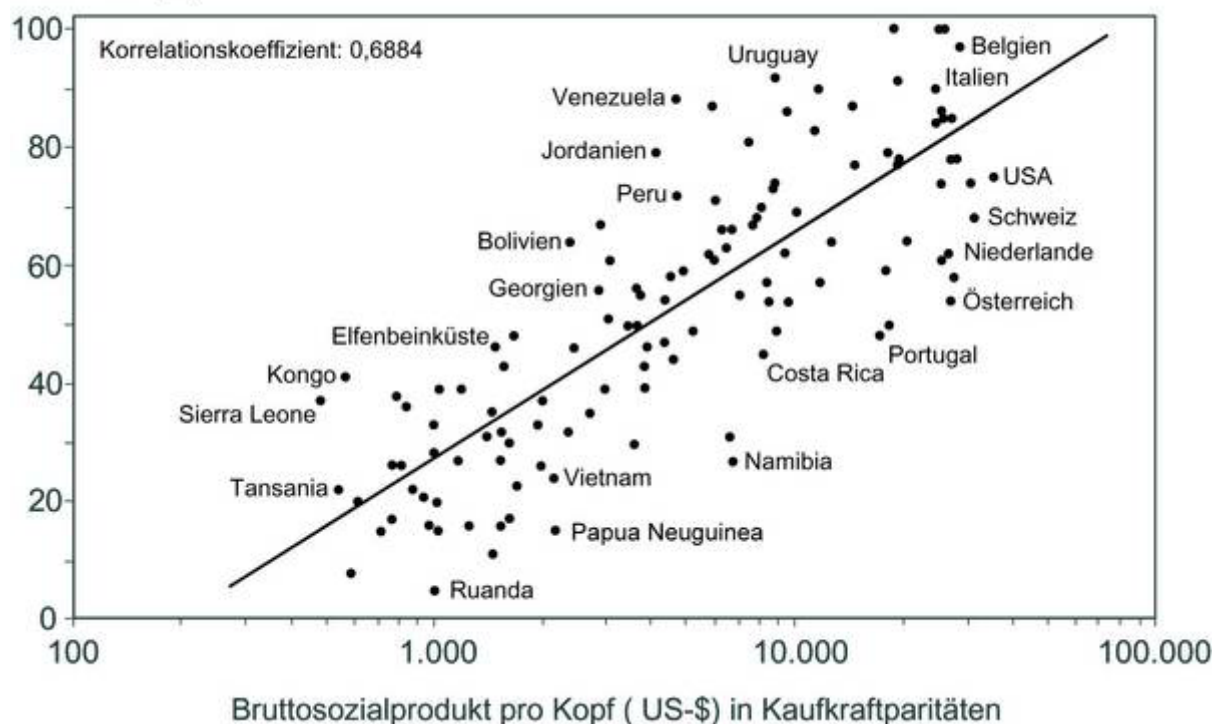
Von [Jürgen Bähr](#)

Die Industrialisierung hat die Gesellschaft verändert. Die industrielle Gesellschaft lässt sich durch weitgehende Arbeitsteilung und Rationalisierung, Ausdifferenzierung des Berufsspektrums, räumliche Trennung von Wohnung und Arbeitsstätte, Bedeutungsverlust der (kleiner werdenden) Familie als Sicherheitssystem, Ausbreitung eines säkularen Wertesystems, erhöhte Mobilität und weitere Indikatoren beschreiben. Die Steigerung des Lebensstandards zog ein geändertes Konsum- und Freizeitverhalten und insbesondere eine Verbesserung der Wohnverhältnisse nach sich, was häufig mit einer Verlagerung des Wohnstandortes an den Stadtrand verbunden war (Suburbanisierung). Wenn heute von der post-industriellen Gesellschaft gesprochen wird, so ist damit nicht nur gemeint, dass der Dienstleistungssektor die Industrie als Hauptbeschäftigungsbereich abgelöst hat, zugleich ist damit eine Pluralisierung der Lebensstile und ein Aufkommen neuer Haushaltstypen (z. B. Yuppies, Dinks) verknüpft. Im städtischen Gefüge führte das teilweise zu einer Umbewertung innerstädtischer Altbaugebiete, die saniert, oftmals in Eigentumswohnungen umgewandelt und von wohlhabenden Bevölkerungsgruppen übernommen wurden (Gentrification). Zwar bedingt dieser Prozess eine gewisse Reurbanisierung, ist jedoch auch mit nachteiligen Effekten verbunden, wie insbesondere der Verdrängung ärmerer, zum Teil alteingesessener Bevölkerungsgruppen.

Mit der Industrialisierung haben die Städte neue Funktionen gewonnen. Waren sie in vorindustrieller Zeit in erster Linie zentrale Orte (z. B. Marktort, Verwaltungssitz), so kamen jetzt industrielle und zusätzliche tertiäre Funktionen hinzu. Letztere haben heute sowohl bezüglich der Wertschöpfung als auch des Arbeitsplatzangebotes die Industrie meist übertroffen. Konnte zu Beginn des Industrialisierungsprozesses von einer klaren räumlichen Trennung der verschiedenen Funktionen nicht gesprochen werden, so ermöglichte die Verbesserung der Verkehrstechnologie und die weite Verbreitung des privaten PKW eine immer stärkere Funktionstrennung, wie sie lange Zeit auch dem planerischen Leitbild entsprach: City-Bildung, Suburbanisierung von Arbeitsstätten, Großwohnsiedlungen und Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“, weitläufige Einfamilienhausviertel ohne Versorgungs- und Arbeitsfunktionen sind Ausdruck einer solchen dezentralen Stadtentwicklung. Erst heute wird im Rahmen von Konzepten einer nachhaltigen Stadtentwicklung eine stärkere Funktions- und Nutzungsmischung angestrebt. Davon erhofft man sich insbesondere eine Verminderung der Verkehrsbelastung und eine Reduzierung des Flächen- und Energieverbrauchs.

In den Entwicklungsländern begann der Urbanisierungsprozess nicht nur phasenverschoben, sondern auch die Rahmenbedingungen waren gänzlich anders. Zwar hat auch hier ein zunehmender Bevölkerungsdruck umfangreiche Bevölkerungsverlagerungen aus dem ländlichen Raum in die Städte ausgelöst – oft verbunden mit einem merklichen Brain Drain – jedoch konnte die Zunahme an Arbeitsplätzen insbesondere im industriellen Sektor, aufs Ganze gesehen, damit nicht Schritt halten. Obwohl sich die meisten Länder nach der Weltwirtschaftskrise, oft auch erst nach dem Zweiten Weltkrieg oder nach Erlangen der Unabhängigkeit um eine gewisse Industrialisierung auf Grundlage einer Importsubstitution bemühten, und auch der vielfach aufgeblähte Verwaltungsapparat gewisse Beschäftigungsmöglichkeiten bot, blieb den meisten Zuwanderern nur der sog. informelle Sektor als Überlebenschance mit meist nur bescheidenen Verdienstmöglichkeiten (z. B. Straßenhändler, Schuhputzer, Müllsammler). Das Ungleichgewicht zwischen der Verstärkerquote eines Landes und seiner wirtschaftlichen bzw. industriellen Entwicklung wird auch als „Hyperurbanisierung“ bezeichnet. Wie die Abbildung zeigt, gehören auffällig viele Drittweltstaaten, namentlich in Lateinamerika, in die Gruppe der in diesem Sinne hyperurbanisierten Länder.

Städt. Bev. (%)



Nicht nur die Arbeitsplatz-, sondern auch die Wohnversorgung konnte mit dem Anschwellen der Zuwanderung im Allgemeinen nicht Schritt halten, und die Menschen griffen daher immer mehr zur Selbsthilfe. Seit den 1950er und 1960er Jahren entstanden an der Peripherie aller großen Städte ausgedehnte Hüttenquartiere und bewirkten eine rasche Ausdehnung des bebauten Gebietes. Neueren Schätzungen zufolge leben zwischen einem knappen Drittel und mehr als der Hälfte der Stadtbevölkerung in der Dritten Welt in Siedlungen dieser Art. Die dafür auch übliche Bezeichnung „Marginalsiedlungen“ bezieht sich auf die unzureichende, eben marginale Beteiligung der Bewohner an politischen und ökonomischen Entscheidungen. Problematische Wohnbedingungen gibt es aber auch in vielen innerstädtischen Unterschichtquartieren, die oftmals zu Slums abgesunken sind. In vielen süd- und südostasiatischen Metropolen sind Menschen, die auf der Straße leben, sichtbarster Ausdruck für die mangelnde Integration großer Bevölkerungsschichten in die städtische Wirtschaft und Gesellschaft. Mehr noch

als in Städten der Industriestaaten ist die soziale Polarisierung, der Gegensatz zwischen Arm und Reich in den Metropolen des Südens sehr ausgeprägt. Die zunehmende „Abschottung“ führender Gesellschaftskreise zeigt sich besonders deutlich in so genannten Gated Communities, das heißt geschlossenen, von einer hohen Mauer umgebenen Siedlungen mit strengen Eingangskontrollen, die – von Nordamerika ausgehend – sich immer stärker auch in Drittstaaten ausbreiten.

Literatur

Bähr, J. (2004): Bevölkerungsgeographie. UTB 1249. 4. Aufl. Stuttgart.

Bähr, J. (2005): Stadtgeographie 2. Regionale Stadtgeographie. Das Geographische Seminar. Braunschweig.

Bronger, D. (1997): Wachstum der Megastädte im 20. Jahrhundert. Petermanns Geogr. Mitt., 141, S.221-224.

Bronger, D. (2004): Metropolen, Megastädte, Global Cities: die Metropolisierung der Erde. Darmstadt.

Brunn, S. D.; Williams, J. F. und Zeigler, D. J. (Hrsg.) (2003): Cities of the World. 3. Aufl. Lanham/Maryland.

Coy, M. und Kraas, F. (2003): Probleme der Urbanisierung in den Entwicklungsländern. Petermanns Geogr. Mitt. 147 (1), S. 32-41.

Fassmann, H. (2004): Stadtgeographie 1. Allgemeine Stadtgeographie. Das Geographische Seminar. Braunschweig.

Gaebe, W. (2004): Urbane Räume. UTB 2511. Stuttgart.

Häussermann, H. (1998): Großstadt. Soziologische Stichworte. Opladen.

Heineberg, H. (2006): Grundriss Allgemeine Geographie: Stadtgeographie. UTB 2166. 3. Aufl. Paderborn u. a.

Krätke, S. (2002): Urbanität heute: Stadtkulturen, Lebensstile und Lifestyle-Produzenten im Kontext der Globalisierung. 53. Dt. Geographentag Leipzig 2001. Tagungsber. u. wiss. Abh. Leipzig, S. 224-235.

Lichtenberger, E.(1998): Stadtgeographie. Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse. Stuttgart.

Pacione, M. (2001): Urban geography: a global perspective. London.

Sassen, S. (1996): Metropolen des Weltmarkts. Die neue Rolle der Global Cities. Frankfurt/M.

Soja, E. (2000): Postmetropolis: critical studies of cities and regions. Oxford.

United Nations (Hrsg.) (2006): World Urbanization Prospects. The 2005 Revision. New York.

Wirth, L. (1983): Urbanität als Lebensform. In: Schmals K. (Hrsg.): Stadt und Gesellschaft. Ein Arbeits- und Grundlagenwerk. München, S. 341-359.

Wood, G. (2003): Die postmoderne Stadt: Neue Formen der Urbanität im Übergang vom zweiten ins dritte Jahrtausend. In: Gebhardt, H.; Reuber, P. und Wolkersdorfer, G. (Hrsg.): Kulturgeographie. Heidelberg, S. 131-147.

Zehner, K. (2001): Stadtgeographie. Perthes Geographie Kolleg. Gotha.

Stand: Januar 2008

Nachdruck und Weiterverwendung des Artikels unter Angabe der Quelle erlaubt. Um Zusendung eines Belegexemplars wird gebeten.

Das Online-Handbuch Demografie des Berlin-Instituts wird gefördert von

Robert Bosch Stiftung