

Ursachen von Urbanisierung

Von [Jürgen Bähr](#)

Die Zunahme der städtischen Bevölkerung lässt sich in drei Komponenten aufgliedern:

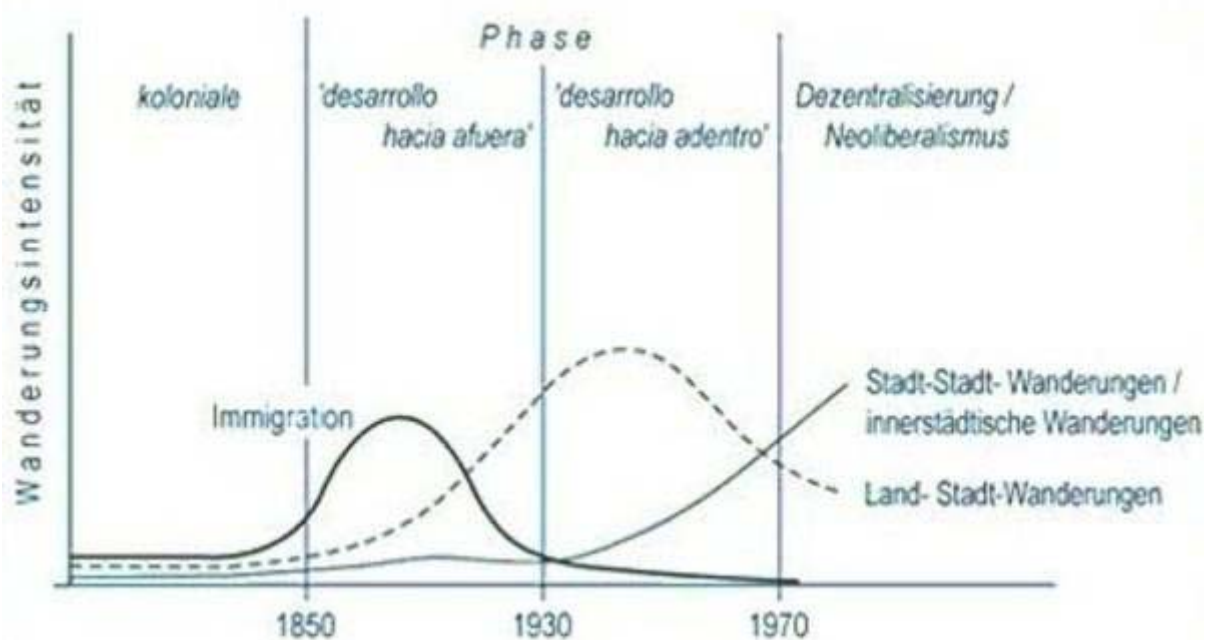
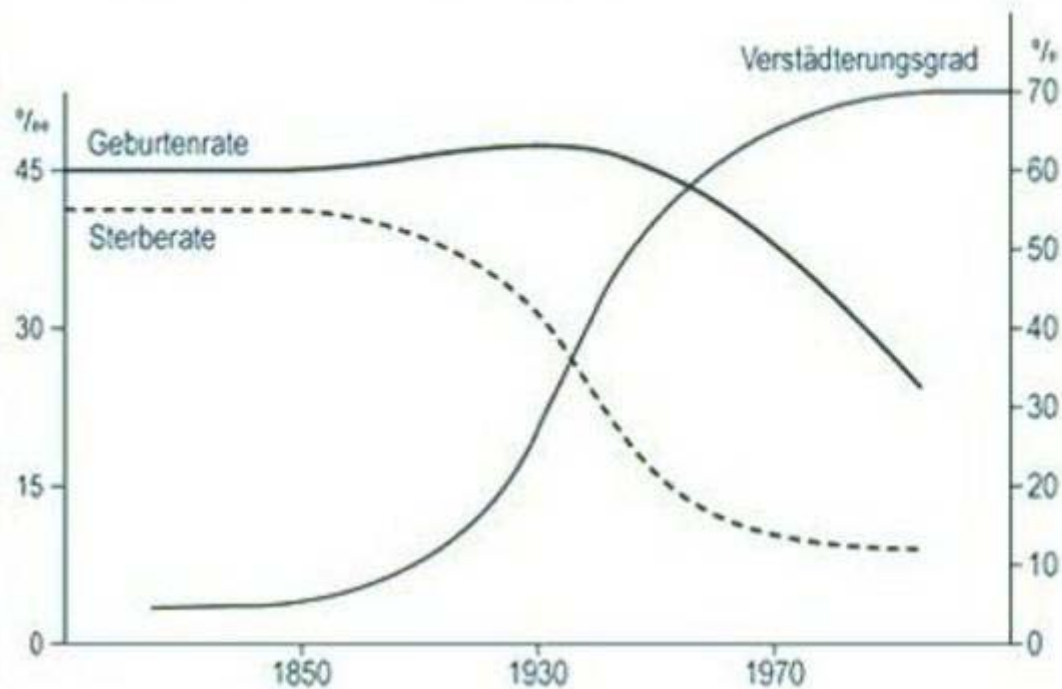
1. die Neugründung von Städten sowie eine Umklassifizierung bisher als „ländlich“ eingestufte Siedlungen;
2. das natürliche Wachstum der Stadtbevölkerung (Geburtenüberschüsse) und
3. die Land-Stadt gerichteten Wanderungsbewegungen (Wanderungsgewinne).

Die Bedeutsamkeit dieser drei Faktoren ist regional und zeitlich sehr verschieden. Normalerweise haben Neugründungen und Umklassifizierungen einen vergleichsweise geringen Einfluss. Auffällig ist, dass Geburtenüberschüsse in den Entwicklungsländern eine bedeutend größere Rolle spielen als in den Industriestaaten zur Zeit ihres raschen Städtewachstums um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. Zu Beginn des Industriezeitalters war die Sterblichkeit gerade in den Städten besonders hoch. So betrug die Lebenserwartung 1841 in Liverpool und Manchester lediglich 26 Jahre und noch zu Beginn des 20. Jahrhundert lagen die Sterberaten in englischen Städten um ein Drittel höher als auf dem Lande. Demgemäß blieb der natürliche Zuwachs in den Städten lange Zeit sehr gering. Dass die Städte dennoch ganz erhebliche Wachstumsraten zu verzeichnen hatten, ist überwiegend auf Zuwanderungsüberschüsse zurückzuführen. So verhielt sich z.B. zwischen 1875 und 1905 das Verhältnis von Zuwanderung zu natürlichem Wachstum in preußischen Städten über 20.000 Einwohner wie 2:1. Dagegen machen in den Entwicklungsländern von heute Wanderungsgewinne selten mehr als 50 Prozent des städtischen Wachstums aus. Der hohe natürliche Zuwachs der Städte ist darauf zurückzuführen, dass die Sterblichkeit meist geringer als auf dem Lande ist (u. a. bessere medizinische Versorgung), während die Geburtenraten - bedingt durch die jugendliche Altersstruktur - den Landesdurchschnitt übersteigen. Dass das Zuwanderungspotenzial in vielen Staaten der Dritten Welt, vor allem in Afrika und Asien, bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist, lässt sich auch daran ablesen, dass die ländliche Bevölkerung trotz rascher Verstädterung ebenfalls noch wächst (2000 bis 2005 in Asien um 0,3 Prozent pro Jahr, in Afrika sogar um 1,5 Prozent pro Jahr), was der historischen Erfahrung der meisten Industriestaaten widerspricht.

Der Hauptgrund für die unterschiedliche Dynamik des Urbanisierungsprozesses in Industrie- und Entwicklungsländern liegt im gänzlich anderen Ablauf des so genannten demografischen

Übergangs. Die Scherenöffnung zwischen Geburten- und Sterberate ist in der Dritten Welt gewöhnlich sehr viel größer. Während sich z. B. die Geburtenüberschüsse in europäischen Ländern zur Zeit ihres schnellsten Wachstums selten auf mehr als 1,5 Prozent pro Jahr beliefen, sind in Afrika, aber auch in einigen anderen Staaten der Dritten Welt Werte von 3,0 Prozent pro Jahr und mehr bis heute keine Seltenheit. Das hat eine doppelte Konsequenz: Auch die städtische Bevölkerung wächst entsprechend schnell, und der Bevölkerungsdruck auf dem Lande nimmt zu, was die Abwanderungsbereitschaft erhöht. Am Beispiel Lateinamerikas wird der enge Zusammenhang zwischen Verstädterungsgrad, demografischem Übergang und Mobilitätsübergang erkennbar, wobei in diesem Fall die Einwanderung aus Europa verstärkend wirkte.

Abfolge von Migrationsformen in Lateinamerika



Um Wanderungen, hier insbesondere die Land-Stadt-Wanderungen als wichtige Quelle des städtischen Wachstums zu erklären, kann man – stark vereinfacht – ein Push/Pull-Modell heranziehen. Push-Faktoren sind nicht nur agrare Überbevölkerung, sondern z. B. auch ländliche Besitzstruktur, unzureichende Wohnverhältnisse, mangelhafte Infrastruktur, fehlende Arbeitsplätze und Ausbildungsmöglichkeiten. Zu den Pull-Faktoren zählen die wirklichen oder vermeintlich besseren Arbeitsbedingungen und ein höherer Verdienst, Schul- und Ausbildungsangebote insbesondere für die Kinder, die größere Auswahl an Konsumgütern und auch ein weniger von Familie und Gesellschaft reglementiertes Leben. Im Allgemeinen wird die Wande-

rungsentscheidung nicht allein von einem Faktor bestimmt, sondern ein Geflecht von Push- und Pull-Kräften wirkt zusammen. Dabei sind sich alle Experten einig, dass Push-Faktoren sowohl während der Industrialisierungsphase in Europa als auch gegenwärtig in der Dritten Welt eine größere Bedeutung haben.

Die zunehmende Mobilitätsbereitschaft der Menschen, wie sie sich zu Beginn des 19. Jahrhunderts zunächst in West- und Mitteleuropa, später auch in Süd- und Osteuropa abzeichnete und in einer ansteigenden Aus- und Binnenwanderung zum Ausdruck kam, ist vor dem Hintergrund einer sich stetig verschärfenden Bevölkerungskrise zu sehen, weil dem steigenden Arbeitskräftepotenzial kein vermehrtes Arbeitsplatzangebot gegenüberstand. Dass es in Deutschland und in den meisten anderen europäischen Ländern nicht zu einer Übervölkerungskatastrophe wie in Irland kam, ist allein auf die beginnende Industrialisierung zurückzuführen, mit der trotz vorübergehender krisenhafter Einbrüche eine vorher nicht für möglich gehaltene Ausweitung des Nahrungsspielraums und die Existenzsicherung unzähliger Familien einherging. Zwar reichten die Einkommen in der Anfangsphase der industriellen Entwicklung oftmals nur für ein Dasein am Rande des Elends aus und die Wohnverhältnisse in den neu entstehenden Mietskasernen waren oft prekär, aber allmählich trat eine allgemeine Verbesserung des Lebensstandards ein.

Mit der demografischen Verstädterung ging eine soziale und funktionale Verstädterung einher. Damit ist gemeint, dass sich einerseits spezifisch städtische Sozial- und Wirtschaftsformen herausbildeten und andererseits die Städte neue Funktionen übernahmen und sich dadurch auch ihre Binnengliederung entscheidend veränderte.

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: Schmalz 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