

# Innere Differenzierung von Städten (Viertelsbildung)

## a.) allgemein

- Die innere Differenzierung ist ein Gradmesser für den städtischen Charakter: je differenzierter die Gliederung, desto städtischer die Siedlung.
- Je höher die Zentralität, desto spezieller die Funktionen und desto mehr Viertel
- Entwicklung:
  - Mittelalter: funktionale und soziale Gliederung, jedoch „wohnen“ und „arbeiten“ in einem Haus
  - Industrialisierung: räumliche Trennung von „wohnen“ und „arbeiten“
  - 20. Jahrhundert: Motorisierung bedingt zunehmende Entfernung, damit stärkere Bedeutung der Funktion „am Verkehr teilnehmen“; Arbeitszeitverkürzung → Funktion „sich erholen“

### Daseinsgrundfunktionen:

aus der Soziologie übernommener sozialgeographischer Sammelbegriff für grundlegende Tätigkeiten des Menschen, aus denen sich seine Raumwirksamkeit ergibt

- in Gemeinschaften leben
- wohnen
- arbeiten
- sich versorgen
- sich bilden
- sich erholen
- am Verkehr teilnehmen

## b.) Arten der inneren Gliederung

- Physiognomische Gliederung: Gliederung nach dem Aussehen, z. B. Grundriss, Aufriss
- Funktionale Gliederung: Gliederung nach der Nutzung, z. B. Wohnviertel, Industrieviertel, Geschäftsviertel, Bankenviertel
- Sozialräumliche Gliederung: Gliederung nach der gesellschaftlichen Stellung der Bewohner, z. B. Oberschicht, Arbeiter
- Ethnische Gliederung: Gliederung nach der Volks- oder Rassenzugehörigkeit, z. B. Negerviertel, Europäerviertel, Judenviertel

### Faktoren, die zur Ausprägung von Stadtvierteln führen können:

- Verkehrsanbindung
- Boden- und Mietpreise
- historische Voraussetzungen

**Segregation** = räumliche Trennung der Wohngebiete unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen (Ghettobildung)

## c.) Stadtmodelle

- Kreismodell (Burgess 1925)
  - Anordnung der Stadtviertel in konzentrischen Ringen um die City
  - mit vom Zentrum zur Peripherie abnehmender Intensität der Nutzung,
  - damit vom Zentrum zur Peripherie abnehmenden Bodenpreisen
- Sektorenmodell (Hoyt 1939)
  - Dominanz von Sektoren, ausgehend vom Zentrum, entlang wichtiger Verkehrsleitlinien
- Mehrkernemodell (Harris/Ullman 1945)
  - mit der Größe einer Stadt wachsen auch Zahl und Spezialisierung ihrer Kerne
  - Kerne sind neben der City periphere Geschäftszentren an Verkehrsknoten

Diese drei klassischen Modelle sind in den USA entstanden.  
Sie gelten nur für nordamerikanische und europäische Städte.