

Stadt- geographie I

Die europäische Stadt



Sekundarstufe I - II

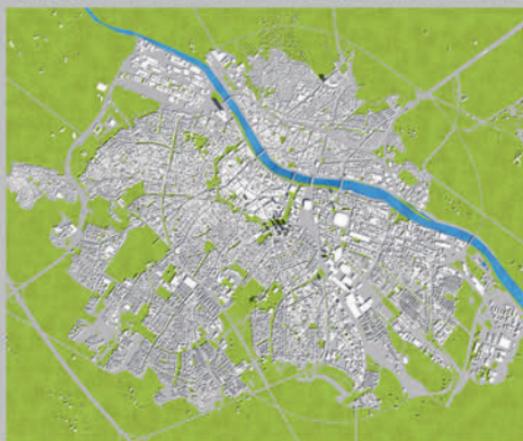
Online-
Lernumgebung



Test
Center

auf www.gida.de

FILM+SOFTWARE



Geographie



Inhalt und Einsatz im Unterricht

"Stadtgeographie I"

(Geographie Sek. I - II)

Diese DVD behandelt das Unterrichtsthema "Stadtgeographie I" für die Sekundarstufe I und II (Klassen 9-12).

Im **DVD-Hauptmenü** finden Sie insgesamt 4 Filme:

Stadtdefinitionen	9:40 min
Funktion von Städten und Stadtteilen	8:10 min
Römerzeit bis Absolutismus	9:20 min
Industrialisierung bis zur Gegenwart	9:00 min

(+ Grafikmenü mit 6 Farbgrafiken)

Die Filme erklären mithilfe aufwändiger und beeindruckender 3D-Computeranimationen die verschiedenen Aspekte der Stadtgeographie. Der erste Film bietet als Einleitung die Definition einer Stadt und erklärt den Begriff der „Mental Maps“. Er behandelt die verschiedenen Betrachtungsaspekte der Geographie, den statistischen, historisch-rechtlichen und geographischen Stadtbegriff und liefert schließlich die Beschreibung der verschiedenen **Stadttypen**. Im zweiten Film wird die Funktion von Städten und Stadtteilen erörtert. Der Film beginnt mit einer kurzen Einführung in die verschiedenen **Gründungsphasen** von Städten: Von der Römerstadt über die mittelalterliche und absolutistische Stadt bis zur Industriestadt und der Stadt der Gegenwart. Danach wird die **innere Differenzierung** der Städte unter dem Aspekt der funktionalen und sozialräumlichen Gliederung behandelt. Der dritte Film führt detailliert durch die verschiedenen **Phasen der Stadtentwicklung**. Beginnend mit der römischen Stadt über die Handels- und Bürgerstadt bis zur absolutistischen Herrschaftsstadt. Der Fokus liegt auf der gegebenen Epoche, auf Gründen für die Entstehung sowie den geographischen und architektonischen Merkmalen von Städten. Der letzte Film schildert unter den oben genannten Kriterien die Entwicklung der Industriestadt und der Stadt der Neuzeit.

Die Inhalte der Filme sind stets altersstufen- und lehrplangerecht aufbereitet. Die Filme bieten z.T. Querbezüge, bauen aber inhaltlich nicht streng aufeinander auf. Sie sind daher in beliebiger Reihenfolge einsetzbar, wenn auch die o.g. Reihenfolge ratsam ist.

Ergänzend zu den o.g. 4 Filmen finden Sie auf dieser DVD:

- **6 Farbgrafiken**, die das Unterrichtsgespräch illustrieren (in den Grafik-Menüs)
- **10 ausdrückbare PDF-Arbeitsblätter**, jeweils in Schüler- und in Lehrerfassung (im DVD-ROM-Bereich)

Im **GIDA-Testcenter** (auf www.gida.de) finden Sie auch zu dieser DVD „Stadtgeographie I“ interaktive und selbstausswertende Tests zur Bearbeitung am PC. Diese Tests können Sie online bearbeiten oder auch lokal auf Ihren Rechner downloaden, abspeichern und offline bearbeiten, ausdrucken etc.

Begleitmaterial (PDF) auf dieser DVD

Über den "Windows-Explorer" Ihres Windows-Betriebssystems können Sie die Dateistruktur der DVD einsehen. Sie finden dort u.a. den Ordner "DVD-ROM". In diesem Ordner befindet sich u.a. die Datei

index.html

Wenn Sie diese Datei doppelklicken, öffnet Ihr Standard-Browser mit einem Menü, das Ihnen noch einmal alle Filme und auch das gesamte Begleitmaterial der DVD zur Auswahl anbietet (PDF-Dateien von Arbeitsblättern, Grafiken und DVD-Begleitheft, Internetlink zum GIDA-TEST-CENTER etc.).

Durch einfaches Anklicken der gewünschten Begleitmaterial-Datei öffnet sich automatisch der Adobe Reader mit dem entsprechenden Inhalt (sofern Sie den Adobe Reader auf Ihrem Rechner installiert haben).

Die Arbeitsblätter ermöglichen Lernerfolgskontrollen bezüglich der Kerninhalte der DVD. Einige Arbeitsblätter sind am PC elektronisch ausfüllbar, soweit die Arbeitsblattstruktur und die Aufgabenstellung dies erlauben. Über die Druckfunktion des Adobe Reader können Sie auch einzelne oder alle Arbeitsblätter für Ihren Unterricht vervielfältigen.

Fachberatung bei der inhaltlichen Konzeption und Gestaltung dieser DVD:

Frau Sonja Scholl, Studienrätin
(Chemie und Geographie, Lehrbefähigung Sek. I + II)

Unser Dank für die Unterstützung unserer Produktion geht an:

- POND 5
- BING Maps

Inhaltsverzeichnis

Seite:

DVD-Inhalt - Strukturdiagramm

4

Die Filme

Stadtdefinitionen

5

Funktion von Städten und Stadtteilen

8

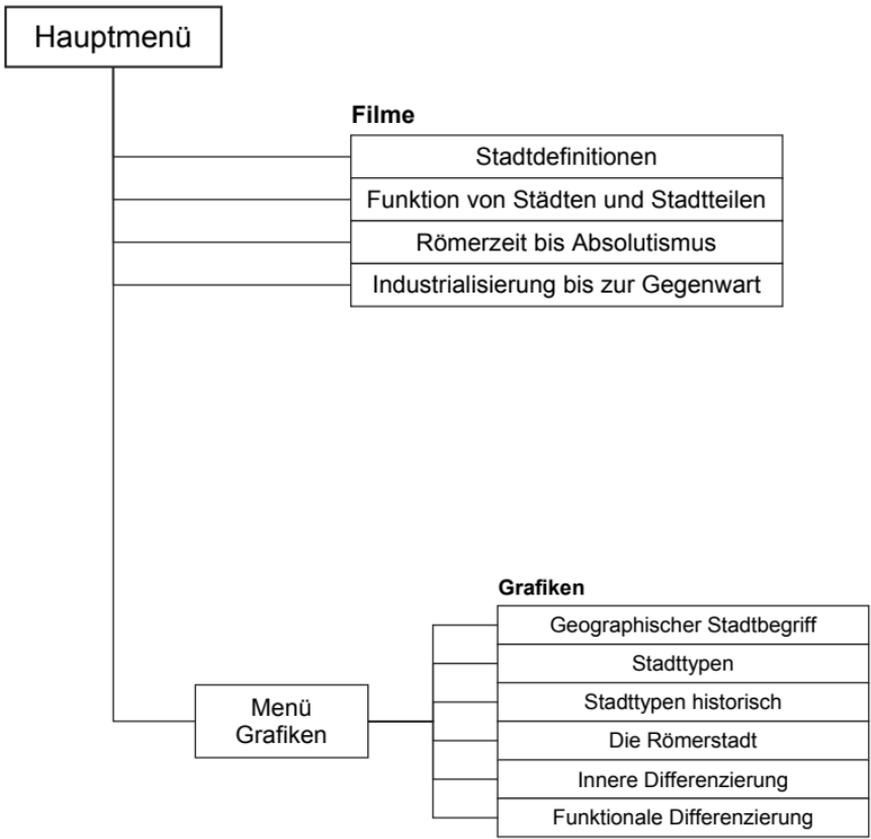
Römerzeit bis Absolutismus

12

Industrialisierung bis zur Gegenwart

16

DVD-Inhalt - Strukturdiagramm



Stadtdefinitionen

Laufzeit: 9:40 min, 2015

Lernziele:

- Die Definition einer Stadt kennenlernen;
- Die verschiedenen Betrachtungsaspekte der (Stadt)Geographie kennenlernen.

Inhalt:

Der Film beginnt mit einer Definition der Stadt. Eine Stadt ist eine von Menschen geschaffene Überformung eines Stücks Natur mit Straßen, Plätzen, freien und bebauten Flächen. Diese sogenannten Überformungen, also Veränderungen der Natur, finden auf der ganzen Welt statt. Mehr als die Hälfte der Menschen leben weltweit in Städten, die Tendenz ist steigend.



Abbildung 1: Stadt = Naturüberformung

Im weiteren Verlauf des Films gibt es einen kurzen Einblick in das Phänomen der sogenannten „Mental Maps“. Der Film erklärt, dass die „Mental Map“ eine emotionale Karte einer Stadt ist. Jeder Stadtbewohner erstellt sie virtuell und individuell für sich auf Basis seiner persönlichen Erfahrungen.



Abbildung 2: "Mental Map"

Der Film arbeitet weiter an einem möglichst genauen und objektiven Stadtbe-
griff und unterscheidet dabei zwischen verschiedenen Betrachtungsaspekten.
Sie alle versuchen, die gemeinsamen Grundmerkmale einer Stadt zu erfassen,
um diese möglichst genau zu definieren.

Zunächst wird an einem länderübergreifenden Beispiel der statistische Stadtbe-
griff untersucht. In Dänemark gilt eine Siedlung mit mehr als 200 Einwohner
bereits als eine Stadt. Aber direkt hinter der Grenze, in Deutschland, spricht
man erst ab 2000 Einwohner offiziell von einer Stadt. Der Vergleich zwischen
Dänemark und Deutschland zeigt, dass der sogenannte statistische Stadtbegriff
von Staat zu Staat sehr unterschiedlich ist. Daher ist er global gesehen nicht
anwendbar, um eine Stadt zu definieren.



Abbildung 3: Stadtmindestgrößen

Der rechtlich-historische Stadtbegriff kann ebenfalls auch nur bedingt eine Stadt
definieren. Es gibt viele Städte, die einen Stadttitel seit dem Mittelalter besitzen.
Sie haben aber an Bedeutung verloren oder sind nicht gewachsen. Man kann
sie deshalb nicht wirklich als Städte bezeichnen.



Abbildung 4: Stadtentwicklung

Das komplexe Wesen der Stadt wird am besten über den geographischen Stadtbegriff definiert. Der Film zeigt, dass dieser Begriff viel komplexer und differenzierter ist, weil er qualitative ebenso wie quantitative Bestimmungskriterien berücksichtigt.

Geographischer Stadtbegriff	
Quantitative Bestimmungskriterien	Qualitative Bestimmungskriterien
Mindestgröße	Kompakter Baukörper
Geschlossenheit der Ortsform mit hoher Bebauungsdichte	Funktionale Differenzierung
Mehrstöckigkeit	Soziale Differenzierung
Hohe Wohn- und Arbeitsplatzdichte	Lebensformen und Lebensstile
Zuwanderung	Mindestmaß an Zentralität
Dominanz des sekundären und tertiären Wirtschaftssektors	Verkehrsknotenpunkt
	Naturferne Gestalt

Abbildung 5: Geographischer Stadtbegriff

Der Film endet mit der Vorstellung der verschiedenen Stadttypen. Von der Kleinstadt bis zu einer internationalen Metropole.

Stadttypen	
Kleinstadt	< 20 000 Einwohner
Mittelstadt	< 100 000 Einwohner
Großstadt	> 100 000 Einwohner
Oberzentrum	regionaler Bedeutungsüberschuss
Millionenstadt	> 1 Mio. Einwohner
Megastadt	> 10 Mio. Einwohner
Global City	international wichtige Funktion
Metropole	bedeutendes Zentrum eines Staates

Abbildung 6: Stadttypen

Funktion von Städten und Stadtteilen

Laufzeit: 8:10 min, 2015

Lernziele:

- Verschiedene Gründungsphasen der Städte kennenlernen;
- Innere Differenzierung der Städte verstehen.

Inhalt:

Der zweite Film gibt einen Einblick in die Entstehungsgeschichte von Städten. Sie wurden zu verschiedenen Zeiten der Menschheitsgeschichte gegründet und es gab unterschiedliche Gründe für ihre Entstehung. Der Film zeigt einen kurzen Überblick über die vier Hauptgründungsphasen.

Die alten Römer gründeten ihre Städte in Mitteleuropa, um das römische Imperium gegen germanische Stämme zu verteidigen. Das orthogonale Straßennetz mit den Nord-Süd- und Ost-West-Hauptverkehrsachsen bildete das städtebauliche Raster einer römischen Stadt. Innerhalb dieses Rasters wurden die wichtigen städtischen Institutionen gebaut – Forum, Tempelanlagen und Thermen.



Abbildung 7: Römerstadt

Im Hoch- und Spätmittelalter wurden Kaiser- und Territorialstädte zur Sicherung der Grenz- und Flussübergänge gebaut. Der Bürgerstand gewann an Bedeutung, neben den Kirchen entstanden auch prächtige Rathäuser. Die dichte und unregelmäßige Bebauung war die Folge der schnellen räumlichen Expansion durch Zunahme der Stadtbevölkerung.



Abbildung 8: Kaiser- / Territorialstadt

Durch Kriege und Seuchen wurde die Bevölkerung zwischen dem 16. und 18. Jh. massiv dezimiert. Das Bürgertum verlor an Bedeutung. Die Fürsten und Kaiser gewannen wieder an Macht. Die Städte wurden streng geometrisch nach dem herrschaftlichen Schloss oder dem Palast ausgerichtet.



Abbildung 9: Absol. Herrscherstadt

Mit dem Beginn der industriellen Revolution entstanden neue Ansprüche an eine Stadt. Durch die schnelle Entwicklung der Industrie stieg der Bedarf an Arbeitskräften rasant. Die typische Blockrandbebauung mit Mietskasernen entstand. Ein regelmäßiges Straßennetz, durchschnitten von Diagonalachsen sowie sternförmige Plätze bildeten das städtische Raster.



Abbildung 10: Industriestadt

Im 20. und 21. Jahrhundert entstanden kaum mehr neue Städte. Man veränderte die vorhandenen, überbaute und erweiterte sie. In der Mitte des 20. Jh. wanderten die Menschen aus der Innenstadt an die Peripherie aus. Stadtautobahnen sorgen für die Erreichbarkeit der innerstädtischen Arbeitsplätze. Heute gibt es eine massive Rückkehr in die Innenstädte. Die Nutzung der zentral gelegenen Industriebrachflächen durch Mischformen aus Wohnen und Arbeiten, schafft neue attraktive Stadtviertel.

Um Aufbau und Funktion von Städten zu analysieren, muss man sie einer inneren Differenzierung unterziehen. Dies behandelt der Film im folgenden Abschnitt. Man unterscheidet drei verschiedene Arten der inneren Differenzierung. Es gibt eine historisch-genetische Differenzierung, eine funktionale und eine soziale Differenzierung.

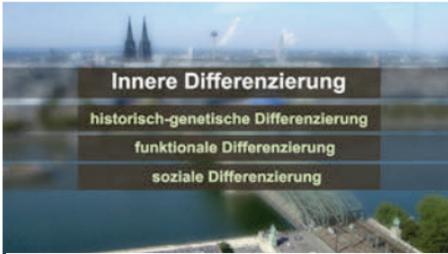


Abbildung 11: Innere Differenzierung

Bei der historisch-genetischen Differenzierung geht es um die Unterscheidung von historisch einheitlich gestalteten Stadtgebieten. Man kann sie anhand von Grundrissen wie Straßennetzen oder Gebäudegrundrissen bestimmen. Weisen sie die gleichen Merkmale auf, wie z.B. gleiche Stockwerkzahl oder gleiche Dachform, kann man sie deutlich historisch-genetisch zuordnen.



Abbildung 12: Historisch-genetische Diff.

Es geht weiter mit der funktionalen Differenzierung einer Stadt. Sie zeigt, wie sich die verschiedenen städtischen Funktionen in bestimmten räumlichen Zonen angesiedelt haben. Sie werden durch Faktoren wie Verkehrsanbindung, Transportkosten oder Flächenbedarf, aber auch durch politische Vorgaben bestimmt.



Abbildung 13: Funktionale Differenzierung



Abbildung 14: Soziale Differenzierung

Der Film zeigt neben der funktionalen und der historisch-genetischen Differenzierung nun auch die soziale Differenzierung zur räumlichen Gliederung einer Stadt. Hierfür betrachtet man die sozialen, ethnischen und demografischen Faktoren, die zur Entstehung markanter Viertel führen. So wird z.B. eine deutliche lokale Konzentration als soziale Segregation bezeichnet. Häufig entsteht die soziale und ethnische Segregation freiwillig. Ähnliche Wertevorstellungen z.B. religiöser Natur, führen zu einem geringeren Konfliktpotenzial.



Abbildung 15: "Bausünden"

Der Film benennt schließlich die Differenzierungsmerkmale und zeigt, dass sie in einer direkten Verbindung zueinander stehen. Deshalb wird bei der inneren Differenzierung einer Stadt eine Kombination aus den verschiedenen einzelnen Merkmalen angewandt. Sie hilft, die Prozesse der Suburbanisierung oder der Segregation besser zu verstehen und sie in die zukünftige Stadtplanung einzu-beziehen.

Römerzeit bis Absolutismus

Laufzeit: 9:20 min, 2015

Lernziele:

- Gründungsphasen der Städte von der Römerzeit bis zum Absolutismus kennenlernen;
- Die typischen geographischen und architektonischen Merkmale von römischen, mittelalterlichen und absolutistischen Städten kennenlernen.

Inhalt:

Im dritten Film werden verschiedene Gründungsphasen von Städten, angefangen mit der römischen Stadt, über die Handels- und Bürgerstadt bis zur absolutistischen Herrschaftsstadt behandelt. Ein besonderes Augenmerk gilt der Zeit und den Gründen der Entstehung sowie den typischen geographischen und architektonischen Merkmalen dieser Städte.

Die Römer überquerten die Alpen und eroberten immer wieder neue Gebiete in Mitteleuropa. Diese mussten sie gegen germanische Stämme verteidigen. Deshalb waren viele römische Siedlungen anfangs rein militärische Anlagen mit dem Zweck, strategisch wichtige Orte zu sichern.

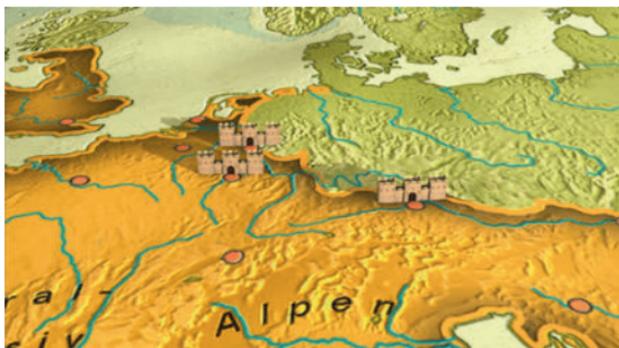


Abbildung 16: Strategische Stadtplanung der Römer

Diese Siedlungen wurden immer nach dem gleichen Prinzip gebaut. Es wurden vier Schutzwälle im Rechteck errichtet. In jedem Wall gab es ein großes, stabiles Tor. Die Hauptverkehrsadern, die Ost-West- und Nord-Süd-Achsen, bildeten die Grundlage für ein städtebauliches Raster. Parallel zu den Hauptstraßen, bauten die Römer auch andere Wege. So bildeten sich rechteckige Flächen, auf denen man wichtige Gebäude errichtete.



Abbildung 17: Struktur einer Römerstadt

Mit der Zeit bekamen die römischen Siedlungen zunehmend einen zivilen Charakter. An der Kreuzung der Hauptverkehrsadern entstand das Forum als zentraler Ort einer römischen Stadt. Ähnlich einem Marktplatz diente es den Römern für Gerichtsverhandlungen oder politischen Debatten. Ganz in der Nähe des Forums befanden sich weitere wichtige Anlagen. Der Tempel als religiöses Zentrum des städtischen Lebens und die Thermen als Erholungsort und Meditationsraum. Auch diese lagen sehr zentral und bestanden zumeist aus mehreren Gebäuden. Etwas außerhalb, am Rande der Stadt, entstanden ein Amphitheater und ein Zirkus. Beide Institutionen dienten der Erholung und Unterhaltung.



Abbildung 18: Handels- und Bürgerstadt

Die Handels- und Bürgerstädte entstanden im Mittelalter, zwischen dem 8. und 13. Jahrhundert. Die Hauptphase ihrer Gründungen lag im Spätmittelalter, also zwischen 1100 und 1400 nach Christus. Diese Städte wurden entweder neu gegründet oder erweitert. Sie lagen vorwiegend an Handelswegkreuzungen oder Flussfurten. Oft an Orten, die bereits die Römer schon besiedelt hatten. In dieser Zeit gewannen die Zünfte der Handwerker und die Gilden der Kaufleute immer mehr an Bedeutung. Das Bürgertum wurde immer reicher und gleichzeitig weniger abhängig von der Kirche und den Fürsten. Die neue Freiheit lockte immer mehr Menschen in Städte. Es hieß „Stadtluft macht frei“.

Der Marktplatz war der Mittelpunkt des wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens. Hier betrieb man Handel und traf politische Entscheidungen. Diesen zentralen Ort dominierte städtebaulich eine Kirche oder ein Dom. Später entstanden auch Rathäuser als Sitze und Machtzentren des erstarkten Bürgertums. Ein architektonisches Symbol der neuen Emanzipation vom Klerus.



Abbildung 19: Marktplatz

Ein unregelmäßiges Straßennetz ist typisch für eine mittelalterliche Stadt und erklärt sich als Folge einer chaotischen, schnellen Bebauung, die durch die rapide Zunahme der Bevölkerung verursacht wurde.

Die Stadtmauern mussten oft mehrfach erweitert werden, um weiterhin Schutz für die Bevölkerung zu bieten. Es bildeten sich die ersten Viertel bzw. Stadtteile, die eine gewisse homogene, soziale Struktur aufwiesen. Sehr oft waren es Handwerker, die sich an einem Ort innerhalb der Stadt niederließen. Auf diese Weise entstanden die Viertel z.B. der Gerber oder der Schmiede.



Abbildung 20: Zunftgassen

Die absolutistischen Herrschaftsstädte entstanden zwischen dem 14. und dem 17. Jahrhundert. Diese Epoche brachte wenig neue Stadtgründungen. Das lag an zahlreichen militärischen Konflikten, wie z.B. dem dreißigjährigen Krieg, aber auch an Seuchen, die den europäischen Kontinent heimsuchten. Ungefähr ein Drittel der gesamten Bevölkerung Europas fiel der Pest, dem sogenannten schwarzen Tod, zum Opfer. Die Kriege und Seuchen erschwerten das Handeln. Viele Kaufmannsverbände, wie z.B. die Hanse, zerfielen.



Abbildung 21: Fürstenstadt

Das Bürgertum wurde geschwächt und die Fürsten gewannen wieder an Macht. Sie begannen die Städte zu sogenannten Fürstenstädten, bzw. Residenzstädten umzubauen.

Es wurden breite Alleen für die herrschaftlichen Karossen geschaffen, die streng geometrisch auf die Residenz des Herrschers zuliefen. Die gesamte Stadt mit ihren Häusern, Straßen und Parkanlagen orientierte sich am Machtzentrum des Fürsten.



Abbildung 22: Residenz

Nicht mehr der Marktplatz, sondern das Schloss oder die Residenz wurde zum Mittelpunkt des gesellschaftlichen und politischen Lebens.

Eine Besonderheit dieser Zeit stellte die s.g. Festungsstadt dar. Der technische Fortschritt brachte weitreichende und durchschlagkräftigere Kanonen, die die einfachen Stadtmauern leichter durchbrachen. So entstanden Festungsstädte mit einem besonderen Befestigungsgürtel, der Vaubanschen Bastion.



Abbildung 23: Neuf-Brisach

Besonders eindrucksvoll ist die Anlage von Neuf-Brisach im Elsass, die man heute noch fast unverändert besichtigen kann.

Industrialisierung bis zur Gegenwart

Laufzeit: 9:00 min, 2015

Lernziele:

- Gründungsphasen der Städte, von Industriezeitalter bis Heute kennenlernen;
- Die typischen geographischen und architektonischen Merkmale von industriellen und neuzeitlichen Städten kennenlernen.

Inhalt:

Im letzten Film geht es um die Industriestädte und die Städte der Neuzeit. Die Betrachtung dieser Städte und ihrer Epochen werden unter den drei bereits bekannten Aspekten fortgesetzt: Zeit und Gründe der Entstehung sowie geographische und architektonische Merkmale.



Die Industriestädte entstanden im 19. Jh. als Folge der industriellen Revolution. Die Massenherstellung von Konsumgütern lief auf Hochtour. Waren aller Art wurden in Fabriken produziert und diese brauchten massenhaft Arbeiter.

Abbildung 24: Industriestadt

Die Anbindung an ein Eisenbahnnetz war für eine Industriestadt unabdingbar. Denn die Eisenbahn brachte die Rohstoffe, die in den Fabriken verarbeitet wurden und sorgte für den Abtransport der fertigen Waren. Die Bahnhöfe entstanden häufig unmittelbar am Rande der mittelalterlichen Bebauung.



Abbildung 25: Verkehrsanbindung der Industrie

Die Industriellen gründeten neue Siedlungen oder bauten sogar neue Städte, um die Massen von Zuziehenden unterzubringen. Aufgrund fehlender Mobilität der Arbeiter entstanden ihre Unterkünfte in direkter Nähe der Fabriken. Die Städte expandierten räumlich. Diese rasche Entwicklung verlangte nach einer neuen urbanen Gestaltung. So ergaben sich die für diese Zeit typischen urbanen Strukturen wie z.B. die Blockrandbebauung. Ein regelmäßiges Straßennetz, rechteckig, mit Diagonalachsen und sternförmigen Plätzen, bildete das städtische Raster.



Abbildung 26: Stadtraster

Die Architekten versuchten, so viele Menschen wie möglich auf kleinstem Raum unterzubringen. Die sogenannten „Mietskasernen“ entstanden. Vier- bis fünfgeschossige Blockrandbauten, mit geschlossenen Straßenfronten und verwinkelten Hinterhöfen.



Abbildung 27: "Mietskaserne"

Der Film zeigt deutlich, dass man die heutige Stadt als eine Überprägung, also eine räumliche Veränderung der Industriestadt verstehen muss. Denn im 20. und 21. Jahrhundert gibt es so gut wie keine neuen Stadtgründungen mehr. Die vorhandenen Städte werden ständig überprägt, d.h. in ihrer urbanen Form verändert.

In den sechziger und den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts gab es zum ersten Mal in der Geschichte der Städte eine gegenläufige Bewegung zur Landflucht. Die sogenannte Suburbanisierung. Immer mehr Menschen verließen die eng bebauten Innenstädte und wanderten an die Peripherie aus, um ihre Wohnsituation zu verbessern. Die Stadtbewohner hatten das Bedürfnis, in ruhigeren und naturnahen Gebieten zu wohnen. Die Mobilität nahm zu. Fast jeder besaß ein Auto und konnte die zentral gelegene Arbeitsstätte auch aus einem weiter entfernten Wohngebiet erreichen. Die zunehmende Mobilität schaffte auch ein neues Prinzip der Verkehrswege. Stadtautobahnen und zentrumsnahe Parkhäuser entstanden. Das Auto galt als das Maß aller Dinge.



Abbildung 28: Suburbanisierung

An der Peripherie der Städte entstanden Satelliten- und Trabantenstädte für zwanzig- bis achtzigtausend Einwohner. Diese großen Wohnprojekte wie Hamburg-Steilshoop und Köln-Chorweiler wurden komplett am Reißbrett entworfen. Sie verfügten über eine eigene Infrastruktur mit Geschäften, Schulen und Kindergärten. Großwohnanlagen dieser Art erwiesen sich im Laufe der Zeit aber als sehr problematisch. Sie entwickelten sich zu sozialen Brennpunkten und verloren an Attraktivität. Mittlerweile gelten sie als eine städtebauliche Verfehlung dieser Zeit.



Abbildung 29: Großwohnanlage

Heute will man keine reinen Schlafstädte mehr. Man bemüht sich darum, Wohnen und Arbeiten in den Stadtvierteln zu mischen. Diese funktionale Vielfalt soll in einem begrenzten innenstädtischen Raum stattfinden. Die Idee der „kompakten Stadt“, also der Stadt der kurzen Wege, wird angestrebt. Dadurch sollen Verkehrsströme wie der Pendlerverkehr reduziert werden. Man ist um Nachhaltigkeit bemüht, schafft verkehrsberuhigte Zonen und begrünt die Stadt nach Möglichkeit.

Die Rückkehr der Bevölkerung in die Innenstädte ist in vollem Gange. Man versucht die vorhandenen Industriebrachflächen wie z.B. ausgediente Güterbahnhöfe oder Häfen zu revitalisieren. Das heißt, sie wieder attraktiv für die Stadtbewohner zu machen. Das kann man sehr deutlich am Beispiel des Hamburger Hafens sehen. Das Gebiet mitten in der Stadt wurde umfunktioniert und durch eine Mischform von Wohnen und Arbeiten aufgewertet.



Abbildung 30: "Alter Hafen / Hafencity Hamburg"

Der Film schließt mit einer Prognose ab: Die Zahl der Städte auf der Welt steigt stetig und sie werden immer dichter und größer. Die Vereinten Nationen prognostizieren, dass im Jahr 2030 nahezu zwei von drei Menschen auf der Welt in einer Stadt leben werden.

* * *



GIDA Gesellschaft für Information
und Darstellung mbH

Feld 25
51519 Odenthal

Tel. +49-(0) 2174-7846-0

Fax +49-(0) 2174-7846-25

info@gida.de

www.gida.de

Stadtdefinitionen • Funktion von Städten und Stadtteilen Römerzeit bis Absolutismus • Industrialisierung bis zur Gegenwart



16:9

GEO-DVD014 © 2015