



SCHOOL-SCOUT.DE

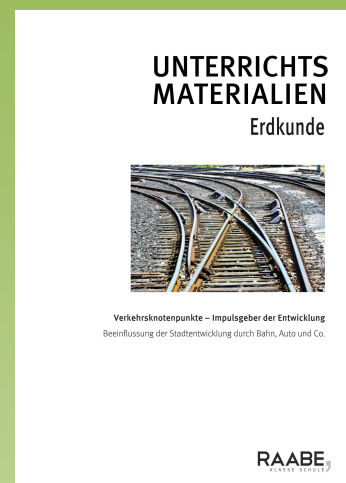
Unterrichtsmaterialien in digitaler und in gedruckter Form

Auszug aus:

Verkehrsknotenpunkte in Metropolen

Das komplette Material finden Sie hier:

School-Scout.de



Verkehrsknotenpunkte in Metropolen – Impulsgeber der Stadtentwicklung

Autor: Klaus Zehner

I	Fachwissenschaftliche Aspekte	I
I.1	Häfen als Spiegel der Stadtentwicklung in Vergangenheit und Gegenwart.....	2
I.2	Bahnhöfe – neue Gestaltungselemente der Stadt im Industriezeitalter.....	3
I.3	Die Automobilisierung der Ballungsräume – Fluch und Segen für die Stadtentwicklung.....	4
I.4	Flughäfen – neue Wachstumspole metropolitaner Regionen.....	5
I.5	Literatur und Internetadressen	7
2	Methodisch-didaktische Hinweise	8
3	Materialien und Arbeitsaufträge	10
4	Lösungsvorschläge	33

Kompetenzprofil:

- Niveaustufe: Oberstufe
 - Kompetenzfelder: Sachkompetenz: historisch-genetische Stadtentwicklung, europäische Stadt, angloamerikanische Stadt; Methodenkompetenz: Umsetzung von Daten in Diagramme, Textinterpretation, Semantisches Differential; Urteilskompetenz: Die Auswirkungen der Förderung von Verkehrsträgern auf die Stadtentwicklung erkennen und beurteilen
 - Methoden: Atlasarbeit, Karten-, Daten- und Textauswertung, Internetrecherche, Interpretation
 - Medien: Filme (You Tube-Videos), Karten, Tabellen, Texte, Bilder
 - Fachübergreifende Aspekte: Wirtschaft, Städtebau, Stadtplanung, Verkehrswissenschaft, Städtetourismus
-

Inhaltlich-methodischer Überblick

Thematische Schwerpunkte	Grafik	Tabelle	Text	Karte	Atlas	Methode	Unterrichtsform	Material
■ Häfen als Spiegel der Stadtentwicklung in Vergangenheit und Gegenwart	•	•	•	•	•	KA DA TA	EA UG GA	■ M 1 bis M 6
■ Bahnhöfe – neue Gestaltungselemente der Stadt im Industriezeitalter	•		•	•		KA BA TA	EA DS	■ M 7 bis M 12
■ Die Automobilitisierung der Ballungsräume – Fluch und Segen für die Stadtentwicklung	•	•				KA DA BA	EA GA	■ M 13 bis M 17
■ Flughäfen – neue Wachstumspole metropolitaner Regionen	•	•				TA BA	EA DS	■ M 18 bis M 22

Methoden:

KA	Kartenarbeit
DA	Datenauswertung
TA	Textarbeit
PE	Plakaterstellung
ME	Mindmap-Erstellung
BA	Bildanalyse
SE	Szenarioerstellung

Unterrichtsformen:

UG	Unterrichtsgespräch
EA	Einzelarbeit
PA	Partnerarbeit
GA	Gruppenarbeit
DS	Diskussion

1 Fachwissenschaftliche Hinweise

Stadtentwicklung, Handel und Verkehr stehen seit jeher in einer engen wechselseitigen Beziehung zueinander. Bereits in Antike und Mittelalter haben verkehrsgünstig gelegene Städte vom Handel in viel stärkerem Maße profitiert als periphere Siedlungen. Ausschlaggebend für die Gründung von Städten war in vielen Fällen eine geeignete großräumige, d. h. geografische Lage. Städtebänder entstanden beispielsweise entlang von Linien des gebrochenen Verkehrs. Dort mussten Waren umgeschlagen werden, was den Handel begünstigte. Prominente Beispiele sind in den USA die Gebirgsrandstädte am östlichen Rand der Appalachen, wie Winston-Salem und Charlotte, oder in Deutschland die Harzrandstädte Goslar und Bad Harzburg.

Auch haben sich an überregionalen Fernhandelsstraßen gelegene Städte besonders gut entfaltet. Das chinesische Xi'an und das usbekische Samarkand an der Seidenstraße, die China mit dem östlichen Mittelmeerraum verbindet, sind hierfür eindrucksvolle historische Beispiele. In Deutschland haben sich im Mittelalter vor allem die Hellwegstädte, allen voran Duisburg, Dortmund und Paderborn, positiv entwickelt.

Zudem waren solche Städte wirtschaftlich begünstigt, die an schiffbaren Flussabschnitten oder in geschützten Flussmündungsbereichen lagen. So zog beispielsweise die britische Hafenstadt Liverpool Nutzen aus ihrer günstigen topografischen Lage. Wenige Kilometer vor der Mündung des Mersey in die Irische See, lag im Mittelalter eine geschützte Bucht (Lerpole, Namensgeber von Liverpool), die Segelschiffen einen sicheren Ankerplatz bot. Von diesem Standortvorteil profitierte die damalige, benachbarte Kleinstadt Liverpool, die später, im Mittelalter und in der Neuzeit, zu einer der wichtigsten Seehafenstädte Englands aufstieg.

Umgekehrt schrumpften Städte, deren Verkehrsgunst aufgrund veränderter Lagebeziehungen abnahm. Ein besonders eindrucksvolles Beispiel liefert die südwestenglische Stadt Bristol, die über den tideabhängigen Fluss Avon mit dem Bristol Channel und somit dem Atlantik verbunden ist. Noch im 16. und 17. Jahrhundert galt Bristol als eine der wichtigsten Hafenstädte Englands. Mit zunehmenden Schiffsgrößen wurde wegen der Tide das Zeitfenster, in dem der Avon befahrbar war, jedoch immer schmaler. Ab Mitte des 18. Jahrhun-

derts schied der Hafen aus dem genannten Grund endgültig aus dem nationalen Wettbewerb mit anderen relevanten Seehäfen (London, Liverpool, Glasgow) aus und die Bedeutung Bristols schwand rapide.

1.1 Häfen als Spiegel der Stadtentwicklung in Vergangenheit und Gegenwart

Verkehrsgunst und wirtschaftlicher Erfolg ließen sich im vorindustriellen Zeitalter häufig am Zustand ihrer Häfen ablesen. Häfen waren nicht nur Orte hoher Verkehrswertigkeit, sondern prägten auch das Stadtbild mit. Mancherorts entwickelte sich die Waterfront sogar zum Wahrzeichen einer ganzen Stadt. Die „drei Grazien“ von Liverpool, das Lever Building, das Cunard Building und der Sitz der Port Authority, sowie die weltbekannte Waterfront von Sydney sind auch heute noch Symbole für den hohen wirtschaftlichen Stellenwert, den die Schifffahrt in diesen beiden Städten einnahm.

Inzwischen sind in vielen Städten die Häfen jedoch ihrer ursprünglichen Funktion enthoben worden. Dies gilt sowohl für Binnen- als auch für Seehäfen. Insbesondere wurde die Entwicklung von Seehäfen durch technische Weiterentwicklungen und Innovationen in Schiffbau und Logistik beeinflusst. Zunehmend größer werdende Schiffseinheiten und die Containerisierung von Transportketten erforderten den Bau neuer, zeitgemäßer Häfen mit Bahn- und Autobahnanschlüssen. Viele ehemalige Stadthäfen wurden dagegen aufgegeben und sind inzwischen in schicke Marinas, in denen Luxusyachten und historische Schiffe ankern, umgewandelt worden. Sie sind vielerorts zu Hotspots eines aufblühenden Städtetourismus geworden.

Auch sind in älteren Hafenteilen mancher Seehafenstädte moderne Kreuzfahrtterminals entstanden. Sie ermöglichen den Passagieren die fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums und stärken auf diese Weise die Ökonomie der Innenstadt. Liverpool, Barcelona, Oslo sowie Hamburg sind diesbezüglich die wohl bekanntesten Beispiele innerhalb Europas.

1.2 Bahnhöfe – neue Gestaltungselemente der Stadt im Industriezeitalter

Mit dem Industriezeitalter trat die Eisenbahn ihren Siegeszug als neues und leistungsstarkes Verkehrsmittel für Güter und Personen an. Zuvor war der Transport von Personen entweder mit der Kutsche erfolgt oder, wo es möglich gewesen war, auch mit dem Schiff. Um Gütertransporte zu ermöglichen, wurde in Großbritannien bereits zwischen 1760 und 1840 ein dichtes Kanalnetz geschaffen, das einerseits Transporte von den Seehäfen in ihr Hinterland ermöglichte, andererseits die im Binnenland gelegenen Wirtschaftszentren miteinander verband. Allerdings blieb die Leistungsfähigkeit der Schiffsverkehre auf den schmalen Kanälen begrenzt. So konnte ein sogenanntes *Narrowboat*, das vor der Einführung der Dampfmaschine noch von Pferden getreidelt wurde, maximal 30 t Last bewegen.

Sowohl mit Blick auf die Tonnage als auch auf die Geschwindigkeit bedeutete das Aufkommen der Eisenbahn daher einen Quantensprung in der Verkehrstechnologie und zugleich das Ende des Kanalzeitalters. Mit dem Zug, der zunächst hauptsächlich für den Kohleabtransport im Bergbau eingesetzt worden war, stand nun ein Verkehrsträger zur Verfügung, der den Transport großer Massen von Rohstoffen über weite Entfernungen schnell und zu relativ günstigen Kosten ermöglichte. Mit der Eisenbahn wurde die Transportgeschwindigkeit von Gütern um den Faktor zehn gesteigert. Vor diesem Hintergrund ist es nicht verwunderlich, dass sich die Eisenbahn mit ihren positiven Eigenschaften innerhalb von nur einem halben Jahrhundert in Europa durchsetzen konnte. Städte mit Bahnanschluss blühten auf. Regionen ohne Bahnanschluss blieben dagegen von der wirtschaftlichen Weiterentwicklung weitgehend ausgeschlossen. Beispiele hierfür liefern weite Teile des südlichen Italiens sowie die Iberische Halbinsel.

Mit dem Bahnhof entstand am Rande der Innenstadt, aus Platzgründen seltener direkt innerhalb der Innenstadt, ein neuer Verkehrsknoten, der zahlreiche Gewerbe anzog. In vielen Fällen entwickelten sich zwischen Bahnhof und benachbarter Altstadt florierende Einkaufsstraßen. Die Kaiserstraße in Frankfurt am Main und die gleichnamige Straße in Würzburg sind diesbezüglich prominente Beispiele aus Deutschland.

Während in den meisten Städten ein einziger Hauptbahnhof entstand, gibt es auch Beispiele von Städten, in denen sich der Bahnverkehr auf eine größere

SCHOOL-SCOUT.DE



Unterrichtsmaterialien in digitaler und in gedruckter Form

Auszug aus:

Verkehrsknotenpunkte in Metropolen

Das komplette Material finden Sie hier:

School-Scout.de

