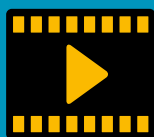


Das Filmprogramm zum

WISSENSCHAFTSJAHR 2015

ZUKUNFTSSTADT



The Human Scale

Pädagogisches Begleitmaterial

Eine Initiative des Bundesministeriums
für Bildung und Forschung

Wissenschaftsjahr 2015

Zukunftsstadt

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Lehrerinnen und Lehrer,

im Rahmen der SchulKinoWochen zeigt VISION KINO ein Filmprogramm zum Wissenschaftsjahr 2015 – Zukunftsstadt. Insgesamt fünf Spiel- und Dokumentarfilme bieten ihnen die Möglichkeit sich im Unterricht mit aktuellen und zukünftigen Entwicklungen der Stadt auseinanderzusetzen.

Zur Auswahl stehen die Filme DER BLAUE TIGER (ab 2. Klasse), SLUMDOG MILLIONÄR (ab 8. Klasse), GÖTTLICHE LAGE (ab 9. Klasse), HER (ab 10. Klasse), THE HUMAN SCALE (ab 10. Klasse).

Zur Vor- und Nachbereitung der Filme im Unterricht stellen wir Ihnen auf den folgenden Seiten umfangreiche Materialien zur Verfügung, die Sie und Ihre Schüler/innen zu einer Auseinandersetzung mit der Zukunft der Stadt anregen sollen. Die Materialien beleuchten u. a. die Themen nachhaltige Stadtentwicklung, Mobilität, die Entstehung von Smart- und Megacities weltweit sowie die wachsende Kluft zwischen Arm und Reich in Städten. Das Unterrichtsmaterial zeigt auf, inwiefern Forschung und Wissenschaft gesellschaftliche Entwicklungen in diesen Bereichen vorantreiben und/oder diese Entwicklungen kritisch reflektieren.

Die Materialien gliedern sich in einen Einleitungsteil „**Der Film**“ mit Informationen zu dem jeweiligen Film, seiner Ästhetik und grundsätzlichen Anknüpfungspunkten für die pädagogische Arbeit. Der zweite Teil „**Zur Thematik des Films**“ bereitet Hintergründe zu den Filmen auf und zeigt den Beitrag von Wissenschaft und Forschung zu diesen Themen.

Ein umfangreicher „**Aufgabenteil**“ bietet Arbeitsblätter mit Kopiervorlagen, die Sie direkt an Ihre Schüler/innen austeilen können. Die „**Hinweise für Lehrer/innen**“ erläutern Ihnen die Konzeption der Unterrichtsaufgaben und bieten weitere methodisch-didaktische Anregungen.

Wir wünschen Ihnen eindrückliche und nachhaltige Kinoerlebnisse sowie eine produktive Vor- und Nachbereitung unseres Filmprogramms.

Inhaltsverzeichnis

Der Film	3
Zur Thematik des Films	6
Link- und Literaturtipps	15
Aufgaben	16
Hinweise für Lehrer/innen	22
Impressum	25

Pädagogisches Begleitmaterial zu den SchulKinoWochen im Wissenschaftsjahr 2015 – Zukunftsstadt



The Human Scale



Regie: Andreas Dalsgaard

Buch: Andreas Dalsgaard

Mitwirkende: u. a. Jan Gehl, Iqbal Habib, Akm Abul Kalam, Jiangyan Wang, Bob Parker, Ruhan Shama, He Dongquan, David Sim, Lars Gemzøe, Janette Sadik-Khan, Jeff Risom

Genre: Dokumentarfilm

Land/Jahr: Dänemark, Bangladesch, China, Neuseeland, USA 2012

Länge: 80 Minuten

Format: HD

FSK: ohne Altersbeschränkung

Kinostart: 31. Oktober 2013

Verleih: NFP marketing & distribution GmbH 2013

Themen:

Stadtplanung, Urbanisierung, Mobilität, öffentlicher Raum, Stadtsoziologie, Partizipation, Nachhaltigkeit, Architektur, Naturerfahrung in der Stadt

Altersempfehlung: Ab 15 Jahren

Schulunterricht: Ab 10. Klasse

Unterrichtsfächer:

Sozialkunde/Gemeinschaftskunde, Politik, Erdkunde/Geografie, Englisch

Inhalt des Films

THE HUMAN SCALE erzählt von einem Umdenken in der Städteplanung, das durch die revolutionären Ideen des dänischen Architekten

Stadtentwicklung in verschiedenen Metropolen. Kopenhagen zeigt er in seiner Vorbildfunktion, was menschenfreundlichen Städtebau angeht.

Der Film zeigt auch, wie in New York und Melbourne ein Umdenken stattgefunden hat und er demonstriert, wie die Bewohner/innen des neuseeländischen Christchurchs nach dem verheerenden Erdbeben beim Wiederaufbau direkt einbezogen werden. Schließlich thematisiert THE HUMAN SCALE auch die Versuche, in Millionenstädten wie Chongqing in China und Dhaka in Bangladesh nachhaltige

Strukturen zugunsten von Fußgängern/innen und Fahrradfahrern/innen zu etablieren – trotz massiven Widerstands seitens wirtschaftlicher Kräfte, die einen Wachstum nach altem westlichem Vorbild anstreben.

Jan Gehl inspiriert ist und weltweit Beachtung findet. Diese Städteplanung erklärt die Bedürfnisse der Menschen nach mehr Fuß- und Radwegen und nach mehr Orten, die zum Verweilen und zur Begegnung einladen, zum wichtigsten Maßstab. Beispielhaft verfolgt der Film die



Filmische Umsetzung und Ästhetik

Strukturiert in fünf Kapiteln, die für die wichtigsten Thesen der Stadtplan-Philosophie von Jan Gehl stehen, und anhand von Interviews



mit ihm und seinen Kollegen/innen präsentiert der Film das Wirken der Architekten/innen in verschiedenen Großstädten. So unterschiedlich diese auch sind, der Film geht von einer simplen Gemeinsamkeit aus: In ihnen leben Menschen mit sozialen Bedürfnissen und Emotionen. Diesen Aspekt betont THE HUMAN SCALE auf verschiedenen Ebenen der Filmsprache. Der häufige Einsatz von Zeitlupe etwa bildet

ein Gegentempo zur Hektik des Verkehrs im Stadtag. Dieses Mittel zwingt zum Innehalten, zum genauen Hinsehen – ähnlich wie es eine wichtige Methode der Gehl-Architekten/innen darstellt, das menschliche Verhalten im öffentlichen Raum systematisch zu beobachten. Die musikalische Untermalung erfüllt eine vergleichbare Funktion: Sanfte Klavierklänge scheinen für das Konzept der Einfühlung, für das Interesse an dem Menschlichen zu stehen, das von den Architekten/innen und Stadtplanern/innen ins Zentrum gerückt wird und das der von ihnen kritisierten kalten Großstadt-Anonymität entgegenwirken soll.



Anknüpfungspunkte für die pädagogische Arbeit

Jan Gehl tritt dafür ein, den Menschen mehr Raum in der städtischen Öffentlichkeit einzuräumen. Damit hat er die Stadtplanung revolutioniert. Auf welche Weise seine Visionen bis heute Modelle von Zukunftsstädten prägen, ließe sich im Unterricht ebenso thematisieren, wie die Fragen nach dem, was urbanes Leben im besten Fall ausmacht: Was genau bedeutet es, wenn eine Stadt lebendig und lebenswert ist? Welche Rolle spielen Mitgestaltung und gemeinschaftliches Zusammenleben? Wie lässt sich in diesem Zusammenhang soziale Gerechtigkeit

erreichen? Ein weiterer Anknüpfungspunkt für den Unterricht bietet der Blick auf Metropolen, die sich noch inmitten von Modernisierungsprozessen befinden – etwa chinesische Großstädte. Interessant ist hier zum einen zu fragen, an welche Grenzen die Initiatoren/innen lebenswerter Städtebaus stoßen. Zum anderen scheint es lohnenswert, auch über die immer zentraler werdende, enge Verbindung von ökologischem Denken und hoher Lebensqualität in Städten nachzudenken.

Zur Thematik des Filmes

„Cities for People“

Wie müssen Städte gestaltet sein, damit sich die Menschen wieder wohl in ihnen fühlen? Seit mehr als 40 Jahren beschäftigt sich der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl mit dieser Frage. Seine Methoden sind ungewöhnlich: Er geht auf die Straße, zählt Fußgänger/innen und beobachtet ihre Aktivitäten. Das Ergebnis: Menschen wollen sich an der Straßenecke unterhalten oder sich auf einer Bank in der Abendsonne niederlassen – kurz: sich begegnen. Das aber erfordert entsprechende Plätze im öffentlichen Raum, die in vielen Großstädten – vor allem in den Innenstädten – kaum noch zu finden sind. Stattdessen Autos, breite Straßen und schmale Gehwege wohin man auch schaut. Dabei ließe sich, laut Gehl, schon mit verhältnismäßig kleinen und kostengünstigen Maßnahmen viel erreichen, um das Stadtleben für alle angenehmer zu gestalten.



Städte sind Orte des Wandels und der Innovation, in denen sich gleichzeitig aber auch Herausforderungen verdichten: Die Überflutung zahlreicher Großstädte durch Autos ist sicherlich eine davon. Heute geht es darum wieder Platz für Fußgänger/innen und Fahrradfahrer/innen zu schaffen. Richtungsweisend ist hier vor allem das Leitbild der durchmischten Stadt der kurzen Wege. Städte, die sich in diesem Sinne neu erfinden, bauen die öffentlichen Verkehrssysteme aus und entdecken die Vorzüge lebendiger, gemischter Stadtquartiere, in denen man auf

kurzer Distanz arbeiten, wohnen und einkaufen kann. Geradezu gegensätzlich zu diesem Leitbild muten die Prämissen früherer Stadtplaner/innen und Architekten/innen an. Von autogerechten Stadtlandschaften war eine Zeit lang gar die Rede – kaum nachzuvollziehen aus heutiger Sicht. Damit wir die Herausforderungen, vor denen Großstädte heute stehen besser verstehen können, soll deshalb zunächst der Blick in die Vergangenheit gerichtet werden: Städte im Wandel der Zeit.

Stadtplanung früher

Der zweite Weltkrieg hatte viele Städte zerstört, doch aus stadtplanerischer Sicht wurde der erzwungene Neubeginn vor allem als Chance begriffen. Als Chance für die Vision gegliederter, aufgelockerter und autogerechter Stadtlandschaften, die zu großen Teilen aus der Charta von Athen abgeleitet wurde (siehe Kasten). Die Charta von Athen steht für die Entflechtung städtischer Funktionsbereiche: Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Freizeit sollen ihr zufolge von-

einander getrennt werden. Weg vom „unstrukturierten Häusermeer“ der Gründerzeit hin zu einer weiträumigen, von breiten Verkehrsadern durchzogenen und in überschaubare Nachbarschaften gegliederten Stadtstruktur. Idealentwürfe im Sinne dieses neuen Urbanismus ließen sich zwar hier zu Lande nicht umsetzen, wurden aber in den Wiederaufbauplänen der Städte in einer gewissen Kontinuität verfolgt.

Die „Charta von Athen“

1933 beschließen Le Corbusier und andere Architekten auf dem Congrès International d'Architecture Moderne die „Charta von Athen“. Die Architektengruppe wendet sich klar gegen die traditionell gewachsene Stadt, mit ihren unhygienischen und überfüllten Mietskasernen, Industrieschloten, dunklen Hinterhäusern und Kellerwohnungen.

Die Charta von Athen präsentiert einen Gegenentwurf, sie fordert klar strukturierte Städte: Das Zentrum sollte dem öffentlichen Leben – also Handel, Verwaltung und Kultur – vorbehalten sein. Die zweite urbane Ebene in Form eines breiten Rings oder Gürtel war für Wohnen, Industrie und Gewerbe vorgesehen, die Bereiche sollten aber streng voneinander getrennt sein. Am Stadtrand waren schließlich Satellitenstädte vorgesehen. Diese waren ausschließlich dem Wohnen vorbehalten. Von hohen Gebäuden versprach man sich genügend Platz für üppige Grünflächen, die für Lebensqualität sorgen sollten.



Hochhäuser umflossen von Parkflächen – das ist die Vision einer "Zeitgenössischen Stadt für drei Millionen Einwohner" von Le Corbusier aus dem Jahr 1922, © FLC/VG Bild-Kunst, Bonn 2012

Die Wiederaufbaujahre waren durch sehr unterschiedliche Vorgehensweisen gekennzeichnet: Durch die Beseitigung der Trümmer und provisorische Instandsetzung der zerbombten Gebäude waren vielerorts Eigentümerinteressen und emotionale Beziehungen zur historischen Stadt wiedererstanden an denen nicht ohne weiteres

vorbeigeplant werden konnte. In vielen westdeutschen Städten wurden so die alten Gebäude auf den alten Stadtgrundrissen rekonstruiert und tiefgreifende Veränderungen damit verhindert. In anderen Fällen nutzte man die Kriegszerstörungen aber auch zu einem radikalen Neuanfang. Hier wurden die historischen Stadtkerne grund-



gend umgestaltet und im Sinne der Charta von Athen zu funktional entmischten Geschäfts- und Bürozentren umgebaut. Ohne große Rücksicht auf soziale Belange oder historisch wertvolle Bausubstanz, wurden noch bestehende Straßenzüge abgerissen. Ein Prozess, der bis in die 1970er Jahre andauerte und im Nachhinein vielfach als die „zweite Zerstörung Deutschlands“ bezeichnet wurde.



Überall in Deutschland stand man jedoch vor der gleichen Herausforderung, der Wohnungsnot durch den raschen Neubau von Wohnungen zu begegnen. In vielen Städten entstanden – in Anlehnung an die Charta von Athen – so Wohnsiedlungen mit viel Grün und nur wenigen Geschossen. Diese flächenintensiven Siedlungsformen wurden vorwiegend in innenstadtnahen Lagen realisiert. Zeitgleich zu den Wiederaufbauplänen avancierte das Auto in den 50er und 60er Jahren zum Verkehrsmittel der Massen. (Verfügten 1955 immerhin schon 7,5% der Deutschen über ein Auto waren es zehn Jahre später, also 1965, schon rund doppelt so viele – ca. 16%.) Schneisen für Hochstraßen und Stadtautobahnen wurden gebaut, bestehende Straßen erweitert, Verkehrskreisel und Parkplätze geschaffen. Das Gesicht der Städte veränderte sich dadurch drastisch – autogerecht sollten die „neuen“ Städte sein.



Wuchsen bis dahin die Städte noch schneller als ihr Umland und die ländlichen Räume, so kam es vor allem in den Jahren zwischen 1960 und 1975 zu massiven Bevölkerungsverschiebungen – zu Lasten der Kernstädte und zu Gunsten der sie



umgebenden suburbanen Räume. Ganz im Sinne der Charta von Athen wurde dem anhaltend hohen Wohnungsbedarf durch den Bau neuer, hoch verdichteter Großsiedlungen und Satellitenstädte an den Stadträndern begegnet. Ermöglicht durch die höhere Mobilität und eine bessere Infrastruktur entstanden so langsam die „Speckgürtel“ – das autofreundliche Suburbia, von wo aus die Menschen zur Arbeit pendeln sollten.

Mitte der 70er Jahre veränderten sich die Plankultur und Zielvorstellungen der Stadtplanung grundlegend. Man ging zu einer „Stadterneuerung der kleinen Schritte“ über, in der zunehmend auch ökologische Gesichtspunkte, sowie Beteiligungs- und Mitwirkungsansprüche der Bewohner/innen Raum fanden. Es wurden die urbanen Qualitäten der gründerzeitlichen Quartiere der Innenstädte wiederentdeckt, die – so sah man es jetzt – die Vorzüge städtischen Lebens (soziale und wirtschaftliche Durchmischung, kürzere Wege, geringerer Flächenverbrauch pro Einwohner/in, Energie und Ressourcen können gebündelt werden) unterstützten. Die Innenstädte sollten als Wohnort auch für die vermögendere Mittelschicht wieder attraktiv werden, nicht zuletzt auch um der Stadtfucht ins Umland entgegenzuwirken (was nur mäßig gelingen wollte) – es ging nun um eine „Revitalisierung der Innenstädte“.

Mehr als 30 Jahre lang – oft auch missinterpretiert – hat die Charta von Athen die Geometrie der Städte geprägt: begünstigt durch die Zerstörungen nach dem Zweiten Weltkrieg und die Verbreitung des Autos als Verkehrsmittel der Massen. Heute besteht, angesichts der negativen Folgen der Funktionstrennung, Einigkeit darüber, dass die Charta von Athen als Leitbild nicht mehr taugt.

In den Zentren der Groß- und Universitätsstädte fehlen Wohnungen für die Zugezogenen, der Autoverkehr bringt die Städte an die Grenzen der Lebensfähigkeit, Energieeffizienz und Recycling müssen verbessert werden. Wie geht es weiter? Gibt es eine neue große Idee?



Zukunftsstadt

„Als junger Architekt in den Sechzigern habe ich die Träume der Moderne noch miterlebt. Damals ist aber etwas verloren gegangen: der Bezug zu dem, was die Menschen wirklich umtreibt, was sie in der Stadt erleben wollen,“ sagt Dittmar Machule, ein deutscher Architekt, Stadtplaner und Bauforscher. Bereits 1965 hat Alexander Mitscherlich in seinem Buch „Die Unwirtlichkeit unserer Städte“, die Gesichts- und Herzlosigkeit der Städte beklagt – er meinte das Gleiche: Die Stadtplaner/innen hatten die menschlichen Bedürfnisse aus dem Blick verloren, mit weitreichenden Folgen.

Heute sehnt sich jede/r dritte Stadtbewohner/in nach mehr Natur, Teilhabe und Gemeinschaft, nach mehr Ruhe und Entschleunigung in den Städten. Austauschbare Hochhäuser, aalglatte Bürogebäude und Einkaufsparadiese, explodierende Mietpreise vor allem aber das Verkehrschaos stehen dem entgegen. Immer mehr wird es dabei zur Gewissheit, dass Städte als zentrale Räume in der Gesellschaft eine entscheidende Rolle spielen werden auf dem Weg in die Zukunft. Mehr denn je, geht es deshalb darum den menschlichen Bedürfnissen wieder Raum zu verschaffen – es geht um lebenswerte Räume in der Stadt, um „Cities for People“!

Fakt ist: Weltweit leben heute erstmals mehr als 50 Prozent aller Menschen in Städten – in Deutschland sind es sogar noch mehr. War man zunächst davon ausgegangen, dass durch Globalisierung und moderne Technologien, sich das Kommunikationsverhalten von Menschen so verändert, dass die räumliche Nähe eine immer geringere Rolle spielen wird und viele zurück auf das Land ziehen würden – so ist das Gegenteil der Fall: Die Rolle von Metropolen ist heutzutage eng verknüpft mit der Informationsgeneration, meint Edward Glaeser, Professor für Wirtschaftswissenschaften an der Harvard University. Dadurch, dass Wissen wertvoller wurde, wurden auch die Städte wichtiger und attraktiver. „Gerade die dichten, gemischten, ja chaotischen Städte hätten das, was eine sich globali-



sierende Wirtschaft dringend brauche, nämlich Menschen mit unterschiedlichsten Talenten und vielfältigem Wissen“, sagt Saskia Sassen, Professorin der Soziologie an der Columbia University. Dies bedeutet, dass Städte es ihren Bewohnern/innen erlauben, auf engstem Raum voneinander zu lernen, dass sie die Entwicklung neuer Ideen fördern. Diese Interaktion von gesellschaftlicher Intelligenz war übrigens schon immer verantwortlich für die größten Erfindungen der Menschen.

Aufgabe ist es deshalb, bei immer schnelleren Veränderungen von Rahmenbedingungen und Anforderungen an die Stadt eine zukunftsfähige Entwicklung von Stadtquartieren zu ermöglichen. Städte müssen Ressourcen effizienter nutzen und umweltfreundlicher werden, zentrale Stadträume gestärkt und funktional ergänzt werden, damit sich die Menschen wieder wohl in ihnen fühlen und Städte auch wirtschaftlich bestehen können. Stadtentwicklung muss in diesem Sinne ganzheitlich gestaltet werden, dementsprechend sind Siedlungsstruktur, Verkehr, Umwelt und soziale Belange im Zusammenhang zu sehen (und nicht sektoral). „Wir haben zur Zeit viele Leitbilder nebeneinander, aber über allem schwebt doch noch die Idee der *durchmischten Stadt der kurzen Wege*“ (siehe Charta von Leipzig, Kasten Seite 10), sagt Sabine Baumgart, Professorin für Stadt- und Regionalplanung an der TU Dortmund, die sich



an den Bedürfnissen der Bewohner/innen und Nutzer/innen der Stadt in einer sich schnell verändernden Welt orientiert. Heute geht es darum, das Gewebe der Städte zu verändern, vor allem öffentlichen Räumen kommt hier eine besondere Bedeutung zu (siehe Kasten, Seite 12). Mit Bedacht und, auch darin sind sich viele Stadtplaner/innen einig, in Abstimmung mit den Bürgern/innen.

Die „Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“

...hat zwar nicht das gleiche Gewicht, wie die Charta von Athen, wurde 2007 aber von allen europäischen Bauministern unterzeichnet und ist für unsere heutige Zeit ein handlungsleitendes Dokument.

Der wesentliche Unterschied zur Charta von Athen ist die Berufung auf die städtebauliche und gesellschaftliche Tradition der europäischen Stadt, die sich im Stadtgrundriss als durchmischte Stadt der kurzen Wege darstellt, und eine Integration aller gesellschaftlichen Schichten in der Stadt anstrebt. Wichtig ist dabei die Fokussierung auf "das Stadtquartier" (Kiez, Veedel etc.) als Bezugsgröße, das vom Lebensraum und Umfeld der Bürger/innen ausgeht. Es ist im Maßstab für den einzelnen Menschen gut erfassbar und damit auch gestaltbar (durch Bürgerbeteiligung, eigenes Engagement etc.).

Mehr Informationen zur Leipzig Charta finden Sie hier: www.bbr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/IzR/2010/4/Inhalt/DL_LeipzigCharta.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Neue innerstädtische Verkehrsachsen anzulegen ist heute nicht mehr angesagt. „Inzwischen geht es eher darum, Straßen um- oder gar rückzubauen“, sagt Wolf-Christian Strauss vom Deutschen Institut für Urbanistik. Galten in den 70er Jahren Hochstraßen noch als ultimative Verkehrslösung, um den Autoverkehr zu beschleunigen, werden sie jetzt wieder entfernt. Dass Veränderungen hier auch relativ schnell möglich und dabei gar nicht so teuer sind,

zeigt uns Jan Gehl im Film THE HUMAN SCALE. Er hat einen Hauptverkehrsknotenpunkt in New York, den Times Square, in weiten Bereichen für den Durchgangsverkehr gesperrt und zur Fußgängerzone umgestaltet. Außer Fußgängern/innen sind hier nur Radfahrer/innen und Skater/innen zugelassen. Das Bild mutet fast ein wenig surreal an: Da wo sich ehemals Autos Stoßstange an Stoßstange



ihren Weg bahnten, lassen sich nun Menschen auf bunten Stühlen oder Liegen nieder um sich auszuruhen oder sich zu treffen. Ein ganz neues Lebensgefühl!

Damit wird deutlich, dass eine Problemlösung für das Verkehrsaufkommen nicht allein in einer verträglicheren Abwicklung des Verkehrs oder in der Verlagerung auf umweltschonende Verkehrsmittel zu finden ist. Vielmehr ist eine Verringerung des Verkehrsaufkommens durch Raumplanung notwendig – wie im Falle des Times Squares geschehen. Die allgemein akzeptierte Formel zur umwelt- und stadtverträglichen Gestaltung des Verkehrs lautet daher: Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr umweltverträglich gestalten. Dabei soll die Reihenfolge bewusst die Prioritäten verdeutlichen. Nicht zu vernachlässigen ist, dass die Stadt der kurzen Wege auch einfach gesünder ist – sowohl geistig als auch körperlich. Der Verhaltensökonom Daniel Kahnemann von der Harvard University fand mit seinen Mitarbeitern/innen heraus, dass die Autofahrt zwischen Wohnort und Arbeit die tägliche Aktivität ist, die Menschen am stärksten deprimiert. Und eine Studie der University of British Columbia

kam zu dem Ergebnis, dass in Stadtquartieren, die sich gut zu Fuß oder mit dem Rad durchmessen lassen, pro Kopf die Zahl der Autofahrten und damit die Luftverschmutzung zurückgeht. Ein weiterer positiver Effekt: Bewegung tut auch der Gesundheit gut.

Dass sich Stadtentwicklung in diesem Sinne nicht ohne die Beteiligung der Bewohner/innen realisieren lässt, ist weitgehend selbstverständlich. „Top-down-Planungen“, das war einmal, stellt das Deutsche Institut für Urbanistik fest. Bürgerschaftliche Beteiligung wird von den Kommunen inzwischen sogar gezielt gefördert. Diese versprechen sich davon in erster Linie eine höhere Akzeptanz von Entscheidungen, ausgewogenere Lösungen und eine größere Identifikation der Bewohner/innen mit ihrem Lebensumfeld. Nicht zuletzt sind es schließlich die Bürger/innen, die sich tagtäglich in der Stadt bewegen und deswegen für manche städtebauliche Herausforderungen wichtige Impulse geben können. Wie müssen Städte gestaltet sein, damit wir uns wieder wohl in ihnen fühlen? – eine Frage, zu der wir alle etwas beitragen können.

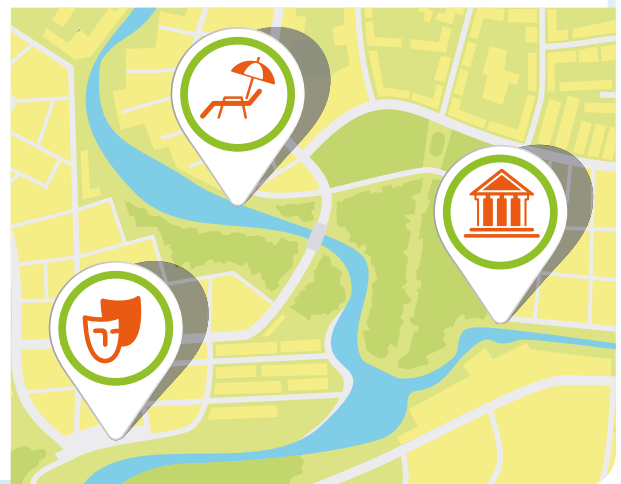
Öffentliche Räume

Öffentlichen Räumen wird eine große Bedeutung für Städte und folglich auch für Stadtplanung beigemessen. Vielerorts wird an ihrer Aufwertung gearbeitet. **Aber wovon reden wir eigentlich, wenn von öffentlichen Räumen die Rede ist?**

Wenn man vom Verhalten der Stadtnutzer/innen ausgeht, sind öffentliche Räume die für die Menschen in den Städten (ohne jede besondere Befugnis oder Beschränkung) zugänglichen und nutzbaren Orte: kleine Quartiersplätze oder auch große Plätze im Zentrum der Stadt, Parks, Stadtwälder, Flussufer, Fußgängerzonen, Promenaden, Straßen, Wege aber auch Spielplätze...

Die **Bedeutung öffentlicher Räume** lässt sich anhand verschiedener Aspekte näher beschreiben:

1. Öffentliche Räume prägen das Gesicht der Stadt, ihren besonderen Charakter und damit die Stadtidentität. Eine Identifikation mit der Stadt hingegen, entsteht erst durch den persönlichen Bezug zu einem Ort, z. B. in dem man ihn nutzt.
2. Öffentliche Räume sind von großer sozialer Bedeutung - hier finden Sozialisation und Kommunikation, aber auch Bedrohung, Unsicherheit und Ausgrenzung statt.
3. Öffentliche Räume können Orte der Inspiration sein, die die Kreativität anregen, Impulse geben, Fragen aufwerfen (z. B. durch Kunst oder andere Gestaltungselemente aber auch die vorübergehende Nutzung und Veränderung eines Raumes).
4. Öffentliche Räume helfen uns, uns in der Stadt zurechtzufinden – sie geben Orientierung. Dafür ist die Gestaltung der öffentlichen Räume, aber auch, die Anordnung von Freiräumen und Gebäuden entscheidend.
5. Nicht nur, dass Städte durch grüne Lebensräume attraktiver werden, sie sind auch essentiell für das ökologische Gleichgewicht einer Stadt. Grüne Orte tragen zu einem positiven Stadtklima bei und sind z.B. Lebensraum vieler seltener Tier- und Pflanzenarten.
6. Öffentliche Räume sind Orte für politische Reden, Versammlungen, Demonstrationen. Die Freiheit zur politischen Meinungsäußerung gilt geradezu als Gradmesser für die Öffentlichkeit eines Ortes. Zugleich sind öffentliche Räume in besonderer Weise dazu geeignet, Gestaltungsabsichten und Wirksamkeit politischen Handelns zu verdeutlichen (Pflege und Entwicklung öffentlicher Räume).
7. Lange Zeit galten lediglich „harte“ Infrastrukturen (Straßen, Schienen usw.) als attraktiv für Unternehmen. Zunehmend wurde jedoch deutlich, dass auch andere Faktoren zählen: Kultur, Natur, Erholungs- und Freizeitwert, Konsumangebote, Schönheit einer Region oder Stadt. Diese haben wiederum auch Einfluss auf den Wert von Immobilien, Standortbindung etc.



Funktionen öffentlich nutzbarer Räume und Gestaltungsanforderungen

SCHUTZ

1. Schutz vor Verkehr und Unfällen

- ▶ Verkehrsunfälle
- ▶ Angst vor Straßenverkehr
- ▶ andere Unfälle

2. Schutz vor Kriminalität und Gewalt (Sicherheitsgefühl)

- ▶ belebt/in Nutzung
- ▶ Straßenleben
- ▶ „streetwatcher“
- ▶ sich räumlich/zeitlich überlagernde Funktionen

3. Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen

- ▶ Wind/Zugluft
- ▶ Regen/Schnee
- ▶ Hitze/Kälte
- ▶ Umweltverschmutzung
- ▶ Staub/Lärm/grelles Licht

KOMFORT

4. Die Möglichkeit zu Fuß zu gehen

- ▶ Raum für Fußgänger/innen
- ▶ abwechslungsreiche Gestaltung der Straßen
- ▶ interessante Fassaden
- ▶ keine Hindernisse
- ▶ intakte Oberflächen

5. Die Möglichkeit stehen zu bleiben und zu Verweilen

- ▶ attraktive Ecken
- ▶ definierte Orte, die zum Verweilen einladen
- ▶ Unterstützung beim Stehen

6. Die Möglichkeit zu sitzen

- ▶ Sitzbereiche
- ▶ Möglichst viele konventionelle (z.B. Bänke) sowie informelle/unkonventionelle Sitzgelegenheiten (z.B. Treppen, Mauern, Absätze)
- ▶ Sitzbänke zum Ausruhen

7. Die Möglichkeit zu sehen

- ▶ Blickbeziehungen
- ▶ ungehinderte Sicht
- ▶ interessante Ansichten
- ▶ Beleuchtung (bei Dunkelheit)

8. Die Möglichkeit zu hören und zu reden

- ▶ niedriger Geräuschpegel
- ▶ Anordnung von Sitzgelegenheiten, die zum Unterhalten anregen

9. Die Möglichkeit zu spielen, sich auszubreiten und für Aktivität

- ▶ Räume, die dazu einladen, sich physisch zu betätigen, zu spielen, sich auszubreiten und zu vergnügen – bei Tag und bei Nacht, im Sommer und im Winter

VERGNÜGEN

10. Maßstab

- ▶ Bemessung von Gebäuden und Räumen am Maßstab der menschlichen Dimensionen (im Hinblick auf die Sinne, Bewegung, Größe und Verhalten)

11. Die Möglichkeit positive Aspekte des Klimas zu spüren

- ▶ Sonne/Schatten
- ▶ Wärme/Kälte
- ▶ Luftzug/Belüftung

12. Ästhetische Qualität/positive Sinneserfahrungen

- ▶ gute Gestaltung & gute bauliche Details
- ▶ Ansichten/Ausblicke
- ▶ Bäume, Pflanzen, Wasser

Link- und Literaturtipps

Zur Vertiefung

- ▶ Die Zeitschrift *politische ökologie* widmet sich in ihrem Titel „*Post-Oil City. Die Stadt von morgen*“ der Vision einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Erhältlich ist das Heft als e-Book für 13,99 EUR.
www.oekom.de/zeitschriften/politische-oekologie/archiv/archiv/heft/480.html#o
- ▶ Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung bietet einen umfassenden Überblick über die Stadtentwicklung in Deutschland vom Wiederaufbau der Städte nach dem Zweiten Weltkrieg bis heute.
www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Stadtentwicklung/StadtentwicklungDeutschland/Tendenzen/Projekte/Rueckblick/05_Wiederaufbau50erJahre.html
- ▶ In den 15 Projekten der „ZukunftsWerkStadt“ (gefördert vom BMBF) haben Bürger/innen gemeinsam mit Politikern/innen, Wissenschaftlern/innen und Wirtschaftsvertretern/innen Ideen und Maßnahmen entwickelt, um ihre Städte nachhaltiger zu gestalten. Die spannenden Projektergebnisse finden Sie hier: www.fona.de/de/14451.

Material für den Unterricht

- ▶ Die *Internationale Bauausstellung (IBA) Hamburg* hat in den vergangenen sieben Jahren (bis November 2013) Antworten auf die dringendsten Fragen der modernen Großstadt gesucht. In Kursmaterialien wurden diese aktuellen Themen der Stadtentwicklung für Schüler/innen und den Unterricht aufbereitet. Umwelt, Stadtumbau und Zusammenleben heißen die drei Module, die sich in weitere Unterthemen aufteilen, z. B. welche Orte braucht die Vielfalt? Wie gestaltet man öffentliche Räume für alle?
www.iba-hamburg.de/wissen/kursmaterialien.html
- ▶ Die Info- und Methodenbox Stadt enthält Tipps und Anregungen für die pädagogische Arbeit mit Kindern und Jugendlichen zum Thema Stadt und Quartier. Sie wird herausgegeben vom *Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen*. Die Box umfasst sechs Themenbereiche – u. a. „So wohnen wir“ oder „Unterwegs in der Stadt“, die hier heruntergeladen werden können:
www.kinderfreundliche-stadtentwicklung.nrw.de/service/Materialien/Stadtbox1/index.html
- ▶ Das *Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)* hat 2012 Unterrichtsmaterialien zum Thema „Umweltfreundlich mobil“ herausgegeben. Kapitel 7 widmet sich dem Thema „Wie könnte die Stadt der Zukunft aussehen?“.
www.bmub.bund.de/service/publikationen/downloads/details/artikel/neue-unterrichtsmaterialie-umweltfreundlich-mobil/
- ▶ *Umwelt im Unterricht* bietet zum Wochenthema „Mobilität ohne Auto“ Materialien für die Entwicklung eines autofreien Verkehrskonzepts – mit vielen Beispielen umweltfreundlicher Alternativen (im Material):
www.umwelt-im-unterricht.de/medien/dateien/rollenspielmaterialien-autofrei-fuer-alle-sek/

Arbeitsblatt 1

[zur Filmvorbereitung]

1. Stadt im Wandel

Städte sind Orte des Wandels, in denen sich gleichzeitig Chancen aber auch Herausforderungen verdichten: Die Überflutung zahlreicher Großstädte durch Autos ist sicherlich eine davon. Heute geht es deshalb darum, wieder Platz für Fußgänger/innen und Fahrradfahrer/innen zu schaffen. Richtungsweisend ist hier vor allem das Leitbild der durchmischten Stadt der kurzen Wege. Städte, die sich in diesem Sinne neu erfinden, bauen die öffentlichen Verkehrssysteme aus und entdecken die Vorzüge lebendiger, gemischter Stadtquartiere, in denen man auf kurzer Distanz arbeiten, wohnen und einkaufen kann – und deshalb seltener das Auto braucht.

Geradezu gegensätzlich war das Leitbild, an dem man sich in der Stadtplanung und Architektur früher orientiert hat: gegliederte, aufgelockerte und autogerechte Stadtlandschaften waren die Vision. Dafür war zu großen Teilen die so genannte „Charta von Athen“ verantwortlich, eine Erklärung von Le Corbusier und anderen Architekten die auf dem Internationalen Kongress für neues Bauen 1933 verabschiedet wurde. Die Charta von Athen steht für die Entflechtung städtischer Funktionsbereiche: Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Freizeit sollen räumlich voneinander getrennt werden - hin zu einer weiträumigen, von breiten Verkehrsadern durchzogenen und in überschaubare Siedlungen (z.B. an den Stadträndern) gegliederten Stadtstruktur.

a. Insbesondere die Funktionstrennung hatte weitreichende Folgen für die Bewohner/innen der Städte.

Diskutieren Sie in Gruppen von ca. vier – fünf Schüler/innen welche Folgen die räumliche Trennung von Wohnstätte, Arbeitsplatz und Verkehr für die Bewohner/innen der Städte hatte – und bis heute hat. Halten Sie ihre Diskussion in einer Mind-Map fest.

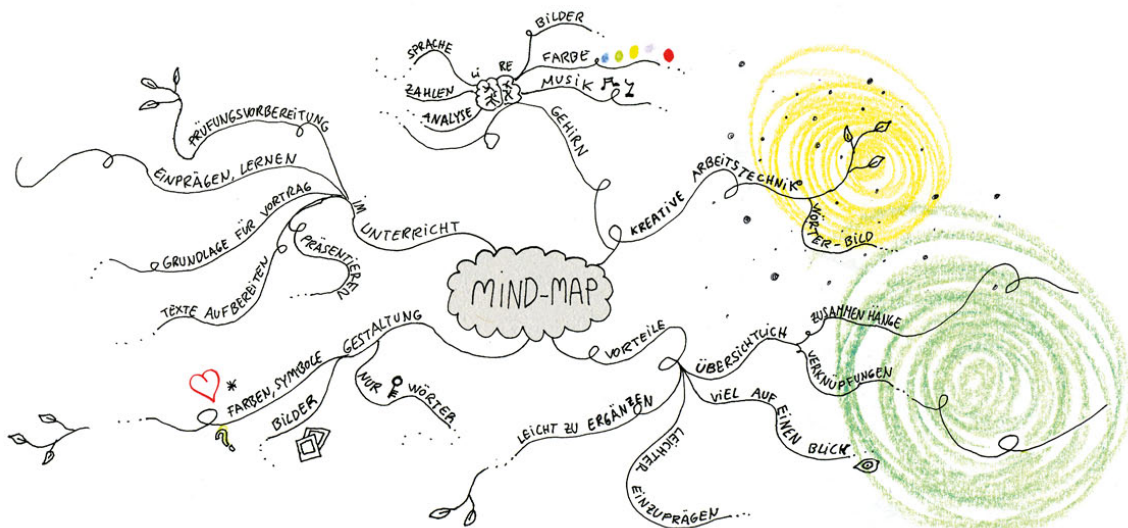
Tipp: Mehr Informationen zur Charta von Athen – Geschichte, Inhalt, Kritik – finden Sie u.a. bei Wikipedia: [www.de.wikipedia.org/wiki/Charta_von_Athen_\(CIAM\)](http://www.de.wikipedia.org/wiki/Charta_von_Athen_(CIAM))



Methode: Mind Map

Von rechts nach links und oben nach unten schreiben? – Nicht bei einer Mind-Map. Diese Methode ermöglicht es Ihnen, Gedanken, Ideen und Zusammenhänge geordnet, aber ohne eine feste Struktur aufzuschreiben.

In die Mitte eines leeren Blattes zeichnen Sie einen Kreis, in den Sie das Thema schreiben. Ihre Gedanken zu diesem Thema schreiben Sie in Stichpunkten nach und nach auf Äste, die in alle Richtungen von dem Kreis abzweigen können. Mit der Zeit fallen Ihnen weitere Ideen auch zu den Unterpunkten ein? Dann halten Sie diese ebenfalls auf der Landkarte fest. Zeichnen Sie hierfür weitere Verzweigungen ein. Auch Symbole und Zeichnungen sind erlaubt – lassen Sie Ihren Gedanken freien Lauf.



Quelle: www.bpb.de/shop/lernen/thema-im-unterricht/36913/methoden-kiste

- b. Heute besteht Einigkeit darüber, dass die Charta von Athen als Leitbild für unsere Städte nicht mehr passend ist. Doch wie müssen Städte gestaltet sein, damit die Menschen sich wohl in ihnen fühlen? Seit mehr als 40 Jahren beschäftigt sich der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl mit dieser Frage. Seine Methoden sind vergleichsweise ungewöhnlich: Er geht auf die Straße, zählt Fußgänger/innen und beobachtet ihre Aktivitäten.

Begeben Sie sich auf die Spuren von Jan Gehl: Suchen Sie in Gruppen unterschiedliche öffentliche Orte (z.B. Plätze, Fußgängerzonen, Straßen, Spielplätze...) in Ihrer Stadt auf und beobachten Sie das dortige Treiben. Halten Sie Ihre Beobachtungen in dem dafür vorgesehenen Protokollbogen fest.

Welche Rückschlüsse lassen sich aus Ihren Beobachtungen hinsichtlich der Lebensqualität von Städten ziehen? Erörtern Sie gemeinsam die Frage: Was macht eine Stadt lebenswert?

Protokollbogen zur Stadtbeobachtung

Stadt: _____

öffentlicher Ort (kurze Beschreibung):

Beobachtungszeitraum: von _____ bis _____

Welche unterschiedlichen Personen (-gruppen) sind anzutreffen?	Wie nutzen sie diesen Ort/ den Raum? Was machen sie?	Wie häufig sind sie im Beobachtungszeitraum anzutreffen?

Angaben zur Verkehrslage:

Auffälligkeiten oder Besonderheiten:

Arbeitsblatt 2

[zur Filmnachbereitung]

2. Öffentliche Räume: wieso, weshalb, warum?

Öffentlichen Räumen wird eine große Bedeutung für die Städte und folglich auch für die Stadtplanung beigemessen. Vielerorts wird an ihrer Aufwertung gearbeitet – so wie auch im Film THE HUMAN SCALE zu sehen war. Aber wovon reden wir eigentlich, wenn von öffentlichen Räumen die Rede ist? Welche Funktion haben sie? Welchen unterschiedlichen Bedürfnissen müssen sie gerecht werden? Und wie würden Sie als Stadtplaner/in vorgehen, wenn es um die Neugestaltung eines öffentlichen Raumes geht?

- Plätze im Zentrum der Stadt, kleine Quartiersplätze, Parks, Fußgängerzonen, Straßen und Wege: Dies alles sind öffentliche Räume in unseren Städten. Überlegen Sie gemeinsam, was öffentliche von privaten Räumen unterscheidet. Versuchen Sie sich anschließend an einer Definition des Begriffs „öffentlicher Raum“.
- Hier sind verschiedene öffentliche Räume abgebildet. Bilden Sie Gruppen und untersuchen Sie diese gemeinsam genauer: Benennen Sie zunächst, um was für einen öffentlichen Raum es sich handelt! Wozu kann er genutzt werden? Vergleichen Sie danach Ihre Ergebnisse in der Klasse und ergänzen Sie!



- c. Darüber, wie verschiedene öffentliche Räume gestaltet sein sollten, gehen die Meinungen auseinander. Die Einen bevorzugen es eher laut und lebendig, die Anderen wünschen sich eine Oase der Ruhe. Welche Farben dominieren sollen, welcher Stil oder welche Proportionen, darüber gibt es verschiedenen Auffassungen.
Diskutieren Sie im Plenum darüber, welche Konflikte auf einem zentralen Platz oder in einem Park auftreten können, wenn die Menschen, die sich hier aufhalten, unterschiedliche Bedürfnisse haben. Welche Lösungsmöglichkeiten fallen Ihnen ein?
- d. Hier sehen Sie einen weiteren öffentlichen Raum. Es ist der Pirnaische Platz in Dresden im Jahr 2010 – es besteht eindeutig Handlungsbedarf! Überlegen Sie sich in der Gruppe Nutzungs- und Gestaltungsideen für den Pirnaischen Platz. Skizzieren Sie diese in dem Foto.



Projektidee: Ausstellung – „Öffentliche Räume“

Auch in Ihrer Stadt gibt es öffentliche Räume, die sie mit ihren Freunden/innen regelmäßig oder unregelmäßig aufsuchen. Warum?

- Fotografieren Sie diese Räume und stellen sie in ihren Fotos dar, wie sie den jeweiligen Raum nutzen und was diesen für Sie besonders macht.
- Markieren Sie die von Ihnen fotografierten Räume in einem Stadtplan Ihrer Stadt.
- Gibt es Ähnlichkeiten oder Gemeinsamkeiten zwischen den verschiedenen öffentlichen Räumen? Bilden Sie Kategorien – z.B. in Bezug auf Gestaltung oder Nutzung – und ordnen Sie die verschiedenen Fotos diesen Kategorien zu.
- Stellen Sie den Stadtplan und die kategorisierten Fotos zu einer Ausstellung zusammen. Wie könnte diese heißen?

4. Kapitel

„Wir steuern auf ein selbstgeschaffenes Chaos zu.“
am Beispiel von Dhaka/Bangladesch

5. Kapitel

„Eine menschenfreundliche Stadtplanung ist nicht teuer.“
am Beispiel von Christchurch/Neuseeland

Arbeitsblatt 4

[zur Filmbereitigung]

4. Der Mensch in der (Zukunfts-)stadt

THE HUMAN SCALE reflektiert die großen städtebaulichen Leitlinien des letzten Jahrhunderts und arbeitet dabei zwei Hauptrichtungen heraus: Einerseits eine Stadtplanung, die sich vorwiegend an ökonomischem Wachstum, an der Optimierung der logistischen Abläufe und vor allem an der Automobilisierung orientiert. Andererseits eine Stadtplanung, die den Menschen und seine Bedürfnisse ins Zentrum setzt – wie sie von Jan Gehl und seinen Kollegen/innen vertreten wird. Diese beiden Hauptrichtungen betreffen nicht nur die Vergangenheit, sondern sollen laut des Films auch für die Städte der Zukunft maßgeblich werden.

- ▶ Bearbeiten Sie die folgende Aufgabe zunächst für sich allein.

Direkt zu Beginn des Films spricht die Erzählerstimme folgende Sätze, die unmittelbar einen Kontrast etablieren:

„Stellen sie sich einen Science-Fiction-Film vor. Wir befinden uns in einer kalten, abweisenden Stadtlandschaft. Stellen sie sich vor, dass wir heute in dieser Zukunft leben. (...) Inmitten dieser kalten, düsteren Zukunftsvision steht der Mensch. Er passt nicht in das Klischee der Modernität. Er ist ein Wesen mit Persönlichkeit - warm, gefühlvoll, sozial.“

- ▶ Nehmen Sie zwei verschiedenfarbige Textmarker zur Hand. Markieren Sie die Wörter, die im Gegensatz zueinander stehen, mit den unterschiedlichen Farben. Sammeln Sie diese Worte dann in zwei Listen.
- ▶ Fügen Sie den Wort-Listen weitere Begriffe hinzu, die Ihnen als Assoziationen zu dem Film einfallen: Von welchen möglichen Gegensätzen im Stadtleben erzählt der Film noch?
- ▶ Überlegen Sie, auf welche Weise der Film die grundsätzlichen Gegenpole zum Ausdruck bringt! Welche filmischen Stilmittel werden hierfür genutzt? Bedenken Sie dabei vor allem zwei Kanäle der Filmwahrnehmung: Was sieht man und was hört man? Notieren Sie Ihre Gedanken!

Tipp: Um sich die Bild- und Tonsprache des Films in Erinnerung zu rufen, können Sie sich den Trailer anschauen! www.thehumanscale-derfilm.de

- ▶ Tauschen Sie sich in einer Kleingruppe über Ihre Ergebnisse aus.
- ▶ Diskutieren Sie im Anschluss gemeinsam: Welche Wirkung entfalten die visuellen und akustischen Gestaltungsmittel auf sie als Zuschauer/innen?

Hinweise für Lehrer/innen

Zu Arbeitsblatt 1: Stadt im Wandel (Filmvorbereitung)

Zur Konzeption des Arbeitsblatts:

Die Herausforderungen, vor denen Großstädte heute stehen, beruhen auch auf städtebaulichen Entscheidungen, die in der Vergangenheit getroffen wurden. Im ersten Teil der Aufgabe sind die Schüler/innen dazu aufgefordert, insbesondere die im Rahmen der Charta von Athen propagierte Funktionstrennung hinsichtlich ihrer Folgen für die Bewohner/innen der Stadt zu interpretieren (Teilaufgabe a). Im Anschluss sollen die Schüler/innen in einem zweistufigen Prozess zunächst verschiedene öffentliche Orte beobachten (siehe Protokollbogen) und daraus Rückschlüsse hinsichtlich der Lebensqualität von Städten ziehen.

Methodisch didaktische Anmerkungen:

Für die Teilaufgabe a empfiehlt es sich, ergänzend den Textkasten „Die Charta von Athen“ aus dem Sachtext (S. 7) bereitzustellen. Bei Teilaufgabe b bietet es sich an, ihren Schüler/innen dabei zu helfen, Gruppen einzuteilen und jeweils gemeinsam einen öffentlichen Ort in ihrer Stadt als Beobachtungsraum auszuwählen. Die Beobachtungsaufgabe kann anhand des Protokollbogens auch gut als Hausaufgabe durchgeführt werden. Die finale Diskussion im Plenum hinsichtlich der Lebensqualität von Städten sollten Sie anleiten und zentrale Stichpunkte/Aussagen für alle ersichtlich festhalten.

Zu Arbeitsblatt 2: Öffentliche Räume: wieso, weshalb, warum? (Filmnachbereitung)

Zur Konzeption des Arbeitsblatts:

Ausgehend von der Frage, was öffentliche Räume sind, sollen die Schüler/innen sich mit den Funktionen und unterschiedlichen Ansprüchen der Stadtbewohner/innen hinsichtlich der Gestaltung und Nutzung öffentlicher Räume auseinandersetzen. Sie können hier auch den Kasten "Öffentliche Räume" auf Seite 12 zu Hilfe nehmen. Abschließend sind sie dazu aufgefordert, ihre eigenen Vorstellungen zur Gestaltung eines öffentlichen Raumes darzulegen. Die Projektidee ist lediglich als Impuls formuliert – die konkrete Ausgestaltung obliegt Ihnen und Ihren Schüler/innen.

Methodisch didaktische Anmerkungen:

Auch bei dieser Aufgabe empfiehlt es sich eine Farbkopie des Arbeitsblattes für alle Schüler/innen bereitzustellen, so dass diese die Einzelheiten auf den Fotos der verschiedenen öffentlichen Räume (Teilaufgabe b) gut erkennen können. In der Teilaufgabe c sollen die Schüler/innen anschließend Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen öffentlicher Räume (Park oder zentraler Platz) antizipieren und Lösungsmöglichkeiten für daraus resultierende mögliche Konflikte erarbeiten. Das Nachdenken über Lösungsmöglichkeiten könnte hier erleichtert werden durch den Hinweis, Regeln für die Nutzung besagter Räume zu formulieren.

Zu Arbeitsblatt 3: Revolutionäre Stadtplanung in fünf Kapiteln (Filmnachbereitung)

Zur Konzeption der Aufgabe:

THE HUMAN SCALE spannt einen weiten Bogen von den sechziger Jahren bis in die Gegenwart und nimmt Metropolen auf der ganzen Welt in den Blick. Gleichzeitig schneidet der Film in einer skizzenhaften Erzählweise verschiedene Aspekte der besonderen städtebaulichen Philosophie von Jan Gehl an und nutzt dafür eine Strukturierung in fünf Kapitel.

Diese filmische Form wird zum pädagogischen Gegenstand der ersten Aufgabe: Sie unterstützt die Schüler/innen dabei, die Kerngedanken zu rekapitulieren, die Fülle an Informationen für sich zu ordnen und das dramaturgische Gerüst des Films zu entschlüsseln. Die Einteilung des Films in fünf Kapitel ist ein Mittel, um den komplexen Inhalt zu strukturieren und die theoretischen Konzepte mit den konkreten Beobachtungen und zahlreichen internationalen Beispielen und Vergleichen zu verbinden. Der letzte Teil der Aufgabe dient dazu, diese Struktur zu reflektieren: Die Schüler/innen sollen aus einer reinen Konsumhaltung herausgelockt werden und sich in die Perspektive einer Filmemacherin oder eines Filmemachers hineinversetzen. Die kritische Auseinandersetzung, mit dem formalen Aufbau des Films, appelliert an die eigene Urteilsfähigkeit der Schüler/innen. Darüber hinaus sollen sie selbst kreativ werden, indem sie über alternative filmische Umsetzungsformen nachdenken.

Methodisch didaktische Anmerkungen:

Die Bearbeitung innerhalb kleiner Gruppen erscheint hier als optimale Form: Die Schüler/innen werden unterschiedliche Bruchstücke des Filminhalts in Erinnerung behalten haben, die sie auf diese Weise nun zu einem Ganzen zusammensetzen können. Die gemeinsame kritische Betrachtung der filmischen Form übt die Schüler/innen darin, den eigenen Blick und die eigene Meinung zu formulieren und sie innerhalb einer Diskussion zu vertreten. Ebenso profitiert die Kreativität, die hier gefordert ist, von der Dynamik einer Gruppe.

Zu Arbeitsblatt 4: Der Mensch in der (Zukunfts-)stadt

(Filmnachbereitung)

Zur Konzeption der Aufgabe:

Diese Aufgabe dient der Untersuchung der Filmsprache, die in THE HUMAN SCALE auf besondere Weise den Inhalt widerspiegelt: Sowohl auf der visuellen als auch auf der akustischen Ebene scheinen die filmischen Mittel ein Innehalten zu suggerieren, das dem Nach- und Umdenken beziehungsweise der veränderten Sichtweise auf Städte gewidmet ist. Die Bedeutung von „menschlichen Maßstäben“ in der modernen Stadtplanung – das heißt die Beachtung von Bedürfnissen nach mehr Fuß- und Radwegen, nach mehr Orten zum Verweilen und nach mehr Gemeinschaft – wird von Beginn an in Kontrast zu gängigen städtebaulichen Herangehensweisen gesetzt. Zunächst ist es die Erzählerstimme des Films, die diese Gegensätzlichkeit hervorhebt. Häufige Begriffe, die auch in den Interviews fallen, sind etwa Begegnung, Mitgestalten, alle zusammen, Geschichten und Erinnerungen, Rücksicht, Bewegung, Flair, Verweilen, Einbezug, Wünsche, Sehnsüchte, Emotionen und Lebendigkeit. Demgegenüber ist in Bezug auf die Stadtplanung der Vergangenheit und der Gegenwart in manchen Schwellen- und so genannten Entwicklungsländern häufig die Rede von Kälte, abweisend, von oben, sozialer Isolation, Profit, Schnelligkeit, Druck, Investitionen, Wolkenkratzer, Wettbewerb und Beton.

Die Thematisierung auf der verbalen Ebene geht mit einer bestimmten Bildsprache und Tongestaltung einher. So wird die Bedeutung der menschlichen Wahrnehmung vor allem durch das Mittel der Zeitlupe betont, das zum genauen Hinsehen führt und dem Tempo und der Sichtweise von Fußgängern/innen nachempfunden zu sein scheint. Auch ein ruhiger Montagerhythmus, der durch lange Einstellungen charakterisiert ist, erfüllt diese Funktion. Der Soundtrack des Films erscheint ebenso als Ausdruck eines Bedürfnisses nach Entschleunigung: Indem die Musik eine beruhigende Wirkung entfaltet, bildet sie klar ein Gegengewicht zu der Hektik und dem Lärm der Großstädte. Ein anderes Gestaltungsmittel, das diesen Kontrast darstellt, ist die Kameraperspektive: Sie wechselt stets zwischen extremen Aufsichten, die große Distanz vermitteln, und einer Perspektive, die Nähe zu den Menschen herstellt, sie genau beobachtet und ihre Gesten, Handlungen und Details mit interessiertem Blick einfängt.

Weiter soll die Aufgabenstellung die Schüler/innen auf die Mechanismen und Effekte der Filmsprache aufmerksam machen und eine Diskussion darüber anregen, ob die Gestaltungsmittel hier einen manipulativen Charakter haben. Nicht zuletzt geht es auch um die Frage, ob THE HUMAN SCALE für die Arbeit der Gehl-Architekten wirbt. An dieser Stelle können die Schüler/innen lernen, sich selbst als Rezipienten/innen wahrzunehmen und ihre Sehgewohnheiten und Reaktionen zu hinterfragen.

Methodisch didaktische Anmerkungen:

Die Kombination aus Einzel- und Gruppenarbeit soll den Schüler/innen die Möglichkeit geben, den eigenen Beobachtungen zu vertrauen, selbstreflexiv und –kritisch über die Wirkung der filmischen Stilmittel nachzudenken sowie vom Austausch in der Gruppe zu profitieren.

Impressum

HERAUSGEBER:

Vision Kino gGmbH
Netzwerk für Film- und Medienkompetenz
 Sarah Duve (V.i.S.d.P.)
 Große Präsidentenstraße 9
 10178 Berlin

Tel.: 030-27577 571
 Fax: 030-27577 570
 info@visionkino.de
 www.visionkino.de

VISION KINO –
 Netzwerk für Film- und Medienkompetenz
 präsentiert im Rahmen der bundesweiten SchulKinoWochen
 das Filmprogramm zum Wissenschaftsjahr 2015 – Zukunftsstadt

Redaktion und Lektorat:

Lisa Gadatsch, Elena Solte (VISION KINO)

Autoren und Konzept:

Anne Busch & Claudia Nemnich, www.goodstuff-lernen.de;
 Lisa Gadatsch, Filmpädagogin, Berlin;
 Büro Wissenschaftsjahre/Projekträger im DLR e.V., Beratung

Gestaltung: www.tack-design.de

Bildnachweis:

Titel: © NFP marketing & distribution GmbH 2013
Seiten 3, 4, 5, 6, 9, 11: © NFP marketing & distribution GmbH 2013
Seite 7: © FLC/VG Bild-Kunst, Bonn 2012
Seite 16: © Lothar Scholz
Seiten 10-18: www.shutterstock.de
Seiten 18, 19: © Lars-Christian Uhlig/BBSR

© VISION KINO, Januar 2015

Kontakt

Kontakt SchulKinoWochen:

Vision Kino gGmbH
Netzwerk für Film- und Medienkompetenz
 Große Präsidentenstraße 9
 10178 Berlin

Tel.: 030-27577 574
 Fax: 030-27577 570
 info@visionkino.de
 www.visionkino.de
 www.schulkinowochen.de

Kontakt Wissenschaftsjahr 2015 – Zukunftsstadt:

Redaktionsbüro
Wissenschaftsjahr 2015 – Zukunftsstadt
 Saarbrücker Straße 37
 10405 Berlin

Telefon: 030 81 87 77-173
 Telefax: 030 81 87 77-125
 redaktionsbuero@wissenschaftsjahr-zukunftsstadt.de
 www.wissenschaftsjahr-zukunftsstadt.de

Wissenschaftliche Beratung:

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
 Deichmanns Aue 31-37
 53179 Bonn

HERAUSGEGEBEN VON



IM RAHMEN DER



IN ZUSAMMENARBEIT MIT



GEFÖRDERT VOM

