

## Eine Reise mit dem Simplon-Orient-Express

Unterrichtseinheit für den Geografie-Unterricht, angelehnt an Ansätze der Lehrkustdidaktik

Masterarbeit eingereicht an der PHBern,  
Institut Sekundarstufe I

Eingereicht bei: Urs Kaufmann

Verfasst von:

Bertschy, Nina (08-597-676)  
Bennenbodenrain 1  
3032 Hinterkappelen  
nina.bertschy@stud.phbern.ch

Wermuth, Chantal (08-125-650)  
Eichholzweg 109  
3075 Rüfenacht  
chantal.wermuth@stud.phbern.ch

Bern, 25.11.2013

## **Abstract**

Die Lehrkustdidaktik nach Berg / Schulze (1995) knüpft an die schöpferische Seite der Lehrtätigkeit an. Sie stellt das Erschliessen und Erkunden eines anspruchsvollen Themas durch die Schülerinnen und Schüler ins Zentrum, indem mittels eines Lehrstücks auf genetisch-exemplarisch-dramaturgische Art und Weise ein Unterrichtsinhalt erarbeitet wird.

Die Unterrichtseinheit „Unterwegs mit dem Simplon-Orient-Express“, welche 20-25 Lektionen beinhaltet, lehnt sich an den Ansatz der Lehrkustdidaktik nach Berg / Schulze (1995) an.

Mit ihr werden verschiedene Stationen des Simplon-Orient-Express, bei denen es sich um Paris, Lausanne, Venedig, Belgrad, Sofia und Istanbul handelt, exemplarisch und unter schwerpunktmässig gesetzten Gesichtspunkten erarbeitet.

Die Unterrichtseinheit ist konkret vorbereitet inklusive Lektionspräparationen, Arbeitsmaterialien und Lösungsvorschlägen. Jede Lehrperson kann diese Unterlagen benutzen und je nach Zeitbudget, Interesse und Bedürfnis individuelle Schwerpunkte setzen.

Mit der Unterrichtseinheit wird das Thema Europa auf eine andere Weise angegangen und umgesetzt. Die Forschungsfragen der Entwicklungsarbeit beziehen sich auf folgende Punkte: Die erste These beschäftigt sich mit der Frage, inwiefern die Anlehnung an die Ansätze der Lehrkustdidaktik eine lehrreiche und gewinnbringende Variante ist, um mit den Schülerinnen und Schülern Inhalte des Geografie-Unterrichts zu erarbeiten. Die zweite These widmet sich die Frage, ob die Unterrichtseinheit „die Reise mit dem Simplon-Orient-Express“ die Lernenden motivieren kann.

Die Umsetzung der Unterrichtseinheit an einer 7. Klasse in Neuenegg und die damit verbundene Evaluation des Vorwissens und des Wissens der Schülerinnen und Schüler haben folgende Resultate ergeben. Die Anlehnung an Ansätze der Lehrkustdidaktik ermöglicht einen abwechslungsreichen und schülerinnen- und schülerorientierten Unterricht. Durch die selbst geschriebene Geschichte, die den roten Faden der Unterrichtseinheit darstellt, den handlungsorientierten Unterricht und die Ergebnissicherung mittels eines Falthefts ist ein deutlicher Wissenszuwachs bei den Lernenden erkennbar.

Der zweiten Forschungsfrage kann insofern zugestimmt werden, dass die Lernenden bei bestimmten Städten – Paris, Venedig und Istanbul, grosses Interesse zeigten und dadurch die Motivation sehr nachhaltig vorhanden war. Die Evaluation hat zudem gezeigt, dass beispielsweise Lausanne für die Lernenden weniger motivierend war, da sie das Gefühl gehabt hatten, diese Stadt bereits sehr gut zu kennen. Die Auswertung verdeutlicht zudem, dass der Lernerfolg bei Lausanne im Gegensatz zu anderen Städten geringer war.

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG (CW/NB)</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>THEORETISCHER HINTERGRUND - SACHANALYSEN</b>	<b>7</b>
2.1	Orient-Express (CW)	7
2.2	Die Lehrkustdidaktik (CW)	13
2.3	Die Stationen im Überblick (NB)	21
2.3.1	Paris	21
2.3.2	Lausanne	27
2.3.3	Der Simplon: Pass und Tunnel	29
2.3.4	Venedig	33
2.3.5	Belgrad	38
2.3.6	Das Eiserne Tor	43
2.3.7	Sofia	45
2.3.8	Istanbul	48
2.4	Grundlagen der Stadtgeografie (NB)	53
2.4.1	Der Begriff „Stadt“ – Versuch einer Definition	53
2.4.2	Gründungs- und Entwicklungsphase der europäischen Stadt	54
2.4.3	Stadtentwicklungsphasen	55
2.4.4	Spezifische Stadtmodelle: die west- und mitteleuropäische, orientalische und sozialistische Stadt im Vergleich	56
2.4.5	Städtetypen und weitere zentrale Begriffe - Glossar	61
<b>3</b>	<b>FACHDIDAKTISCHE GRUNDLAGEN (CW/NB)</b>	<b>63</b>
3.1	Wissenserwerb und räumliche Orientierung im Geografie-Unterricht	63
3.2	Didaktische Wertanalyse nach Klafki (1996)	64
3.3	Lehrplanbezug	68
3.4	Didaktische Reduktion	69
<b>4</b>	<b>UMSETZUNG – PRAKTISCHER TEIL (CW/NB)</b>	<b>73</b>
4.1	Situationsanalyse	73
4.2	Beurteilungsanlässe und Produkte	73
4.3	Grobplanung zur Unterrichtseinheit	74
4.3.1	Unterrichtssequenz „Einstieg in die Unterrichtseinheit“	75
4.3.2	Unterrichtssequenz „Paris“	78
4.3.3	Unterrichtssequenz „Lausanne“	81
4.3.4	Unterrichtssequenz „der Simplonpass“	84
4.3.5	Unterrichtssequenz „Venedig“	86
4.3.6	Unterrichtssequenz „Belgrad“	89
4.3.7	Unterrichtssequenz „Sofia“	92
4.3.8	Unterrichtssequenz „Istanbul“	94
<b>5</b>	<b>EVALUATION (CW/NB)</b>	<b>99</b>

5.1	Inhalte des Geografie-Unterrichts	99
5.2	Wissen über Europa	101
5.3	Städte in Europa	103
5.4	Arbeit mit Karten	105
5.5	Spezifische Fragen zur Unterrichtseinheit	109
5.6	Meine Favoritenstadt	109
5.7	Fazit	110
<b>6</b>	<b>SCHLUSSTEIL (CW/NB)</b>	<b>112</b>
6.1	Diskussion	112
6.2	Persönliches Fazit	117
<b>7</b>	<b>LITERATUR</b>	<b>119</b>
<b>8</b>	<b>SELBSTÄNDIGKEITSERKLÄRUNG</b>	<b>124</b>
<b>9</b>	<b>ERKLÄRUNG ÖFFENTLICHMACHUNG</b>	<b>125</b>
<b>10</b>	<b>ANHANG</b>	<b>126</b>

# 1 Einleitung

*„Reisen veredelt den Geist und räumt mit allen anderen Vorurteilen auf.“<sup>1</sup>*

„Unterwegs mit dem Simplon-Orient-Express“ beinhaltet eine Unterrichtseinheit von 20 bis 25 Lektionen im Fach Geografie.

Angelehnt an den Ansatz der Lehrkustdidaktik von Berg und Schulze (1995) und mit Hilfe einer selbst geschriebenen, fiktiven Geschichte erkunden die Schülerinnen und Schüler verschiedene Stationen des Simplon-Orient-Express, die sich in unterschiedlichen Ländern in Europa befinden.

Bei den Stationen handelt es sich um die Städte Paris, Lausanne, Venedig, Belgrad, Sofia und Istanbul, die anhand spezifischer Gesichtspunkte erarbeitet werden. In diesem Zusammenhang werden zentrale geografische Aspekte gelernt

Um die Unterrichtseinheit zu vervollständigen, erfolgen zusätzlich kurze Exkurse über den Simplonpass und das Eiserne Tor. Zudem werden ausgewählte Fähigkeiten und Fertigkeiten mit den Lernenden angewendet und geübt.

Um den Nutzen der Entwicklungsarbeit zu untersuchen, sollen die folgenden Forschungsfragen anhand der vorliegenden Masterarbeit beantwortet werden:

- Forschungsfrage 1:  
Ist die Anlehnung an Ansätze der Lehrkustdidaktik eine lehrreiche und gewinnbringende Variante, um mit den Schülerinnen und Schülern Inhalte des Geografie-Unterrichts zu erarbeiten?
- Forschungsfrage 2:  
Kann die Unterrichtseinheit „Unterwegs mit dem Simplon-Orient-Express“ die Lernenden motivieren?

Der Aufbau der Arbeit ist wie folgt gegliedert:

Die Einleitung bietet einen Überblick über die Inhalte und Schwerpunkte der Arbeit. Anschliessend erfolgen Sachanalysen über den (Simplon-)Orient-Express, die Lehrkustdidaktik und die Städte, die in der Unterrichtseinheit behandelt werden. Ziel dieser Sachanalysen ist, dass sich die Lehrpersonen in die Themen und Städte einlesen können und eigenständig, je nach Interessen und Bedürfnissen, Schwerpunkte setzen.

Die fachdidaktischen Grundlagen zeigen auf, inwiefern die Unterrichtseinheit im Geografieunterricht eingebettet werden kann. Mit der Didaktischen Wertanalyse nach Klafki werden die Themen und die unterschiedlichen Inhalte zu den Städten didaktisch begründet und im Anschluss wird das Ausmass an Themen, Inhalten und Schwerpunkten reduziert (Didaktische Reduktion).

Der praktische Teil beinhaltet einerseits die Situationsanalyse, welche einen Überblick gibt über die Klasse und die Schule, an der die Unterrichtseinheit „Die Reise mit dem Simplon-Orient-Express“ praktisch durchgeführt und erprobt worden ist.

Wie die Durchführung der Unterrichtseinheit schlussendlich ausgesehen hat, welche Unterrichtsinhalte und Themen beleuchtet und welche konkreten Fähigkeiten und Fertigkeiten mit den Lernenden trainiert

---

<sup>1</sup> Oscar Wilde (1900-1956)

wurden, wird in der Grobplanung aufgezeigt. Neben dem Überblick über die Inhalte, werden die kognitiven, instrumentellen und affektiven Lernziele sowie mögliche Einstiege und der konkrete Unterrichtsverlauf aufgeführt. Die einzelnen Lektionspräparationen werden mit Ausschnitten der selbst geschriebenen Geschichte umrahmt.

Die praktische Arbeit wurde mittels eines Fragebogens erhoben und ausgewertet, indem zu Beginn der Unterrichtseinheit das Vorwissen der Lernenden zum Geografie-Unterricht, zu Europa und zu den einzelnen Städten abgefragt und analysiert wurde.

Am Ende der Unterrichtseinheit füllten die Lernenden den Fragebogen erneut aus und konnten so aufzeigen, was sie alles gelernt hatten in den Bereichen Wissenszuwachs, Haltungen, Einstellungen sowie Fähigkeiten und Fertigkeiten.

Die Evaluation der Erhebung und das dazugehörige Fazit runden den praktischen Teil insofern ab, indem aufgezeigt wird, in welchen Bereichen die Lernenden von der Unterrichtseinheit profitieren konnten und ob die Forschungsfragen bestätigt werden können oder nicht.

Die Diskussion im Schlussteil greift erneut die wichtigsten Erkenntnisse und die Analyse der Forschungsfrage auf, indem diskutiert wird, inwiefern die Anlehnung an Ansätze der Lehrkustdidaktik mittels der Geschichte und die Behandlung der einzelnen Städte einen Wissenszuwachs bei den Lernenden initiieren konnten und ob die Themen, die in den Städten behandelt wurden, einen Einfluss auf die Motivation der Lernenden hatten oder nicht. Die Stärken und Schwächen der Masterarbeit werden diskutiert und Änderungsvorschläge gegeben.

Zudem wird ein persönliches Fazit gezogen, welches den Entstehungsprozess der gesamten Masterarbeit kritisch beleuchtet sowie die Weiterentwicklung des eigenen Unterrichts analysiert.

Im Anhang sind alle Arbeitsblätter und deren Lösungen, die komplette Geschichte, eine kommentierte Linkliste zu den Filmen, die ausgewerteten Fragebogen sowie Beispiele eines Falthefts und Musterexemplare zu den Prüfungen zu finden.

Die Idee, einen lehrkunstorientierten Unterricht anhand einer Reise zu gestalten, basierte auf unseren Vorerfahrungen im Gymnasium, in der eine Lehrperson mit uns die Reise von Sven Hedin durch Asien anhand der Lehrkustdidaktik durchführte.

Das Ziel ist, dass die Schülerinnen und Schüler sich längerfristig an diese Unterrichtseinheit, an die gelernten Inhalte und an die Ansätze des Konzepts der Lehrkustdidaktik erinnern, indem sie einen ebenso handlungsorientierten, lebensnahen und abwechslungsreichen Unterricht geniessen können, wie wir es während unserer Zeit im Gymnasium taten.

## 2 Theoretischer Hintergrund - Sachanalysen

Im Folgenden werden die thematischen Inhalte der Unterrichtseinheit aufgearbeitet, so dass die Lehrperson fachlich gut vorbereitet ist, was für ein professionelles Auftreten unabdingbar ist.

### 2.1 Orient-Express

#### Historischer Abriss:

Der Name "Orient-Express" weckt nicht nur Erinnerungen an einen Luxuszug, er verbindet Mythos und Abenteuer sowie die Sehnsucht nach der fernen und geheimnisvollen Welt des Orients. Der Orient-Express verbindet zwei Welten: Paris, die Metropole Westeuropas und Istanbul, das Bindeglied zwischen Europa und Asien. In zwei Tagen und drei Nächten passiert der Zug sieben verschiedene Landesgrenzen, mehr als irgendein anderer Zug auf der Erde.<sup>2</sup>

Im Zeitalter der Belle Epoque, war Paris eine europäische Metropole, eine Weltstadt der Mode und Kultur. Der Boom der Industrialisierung begann zu dieser Zeit und damit traten verschiedenste Entdeckungen in Erscheinung.<sup>3</sup> Von Anfang bis Mitte des 19. Jahrhunderts war die Eisenbahn in den Augen der Dichter gefürchtet. Sie galt als Symbol einer neuen Welt, die sich an der Befriedigung von materiellen Bedürfnissen orientierte.<sup>4</sup> Die Eisenbahn erschien den Dichtern zu rasant, zu schnell, zu umtriebig.

Trotz aller Widerstände revolutionierte die Eisenbahn unaufhaltsam den Charakter des Reisens, als Symbol des Zusammenschlusses und auch als Versöhnung zwischen Orient und Okzident.<sup>5</sup>

Die konkrete Annäherung, der Bindestrich zwischen Europa und Asien trug in dieser Zeit den Namen Orient-Express.

Georges Nagelmackers gelang es, mit neun Bahngesellschaften aus heute fünf europäischen Ländern (Frankreich, Deutschland, Österreich und Rumänien) Verträge zu schliessen.

Der „Orient-Express“ verband bereits in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts Länder miteinander, die teilweise in politischen, beinahe kriegerischen Konflikten standen, ja Länder mit unterschiedlichen politischen Interessen,<sup>6</sup> Nichtsdestotrotz gründete Georges Nagelmackers die Eisenbahngesellschaft "Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens" und ermöglichte so eine neue Art des Reisens.

Der Orient-Express startete am 4. Oktober 1883 seine Einweihungsfahrt im Pariser "Gare de Strasbourg" (heute: Gare de l'Est) und stellte somit die erste Verbindung zwischen Paris und Konstantinopel her.<sup>7</sup> Die Bahnstrecke verband die Donaumonarchien, innerhalb derer sieben Grenzen überquert und mehrere 1000 Kilometer zurückgelegt wurden. Der Orient-Express galt als französischer Zug, die Reisesprache war französisch. Um den internationalen Gästen gerecht zu werden, waren auch deutsche, ungarische und türkische Speisekarten vorhanden. Das "rollende Hotel" war mit Kabinen aus Teak-Holz ausgestattet, einer exotischen Holzart, welche Klimaschwankungen gut widersteht. Jede der Kabinen konnte vier Passagiere aufnehmen, der Restaurantwagen, der mit einer Küche und zwei Speisesälen ausgestattet ist, bot in einem

---

<sup>2</sup> vgl. Der Spiegel 1948.

<sup>3</sup> vgl. Franzke 1998, S. 88.

<sup>4</sup> vgl. ebd., S. 160.

<sup>5</sup> vgl. ebd., S. 161.

<sup>6</sup> vgl. ebd., S. 6.

<sup>7</sup> vgl. Parvulesco 2007, S. 41.

Saal Raum für 24 Plätze, im anderen Saal wurden 12 Plätze angeboten.<sup>8</sup> Im eleganten Speisewagen des Zuges gab es sechs Schränke. Jeder Schrank repräsentierte die Nation, die der Orient-Express passierte und enthielt die Delikatessen und Weinesorten „seines“ Landes. Dabei war immer nur der Schrank desjenigen Landes geöffnet, welches der Zug gerade passierte.

Wenn der Orient-Express in Paris startete, wurden französische Weine und Hors d'Oeuvres serviert. Während die Schweizer Grenze passiert wurde, schloss ein französischer Zollbeamter den Schrank, der Frankreich zugeteilt war, und ein Schweizer Zollbeamter öffnete den Schrank der Schweiz. Dieser enthielt Schweizer Spezialitäten wie Schokolade, Käse und Marmelade.<sup>9</sup>

Auf dieser ersten Reise waren nur Männer anwesend. Frauen wurden ausgeschlossen, aus Angst vor Überfällen im Balkangebiet.

Bei der ersten Fahrt hielt der Orient-Express in Bukarest, von wo ein Schiff die Passagiere nach Rutschuk, Bulgarien, brachte. Von dort fuhr ein Sonderzug nach Warna, am Schwarzen Meer. Die letzte Reiseetappe begann schliesslich an Bord der „Espero“. Mit ihr dampften die Passagiere Richtung Konstantinopel.<sup>10</sup> Insgesamt dauerte diese erste Fahrt 81 Stunden und 40 Minuten, der Orient-Express fuhr dabei mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h.<sup>11</sup>

Bereits am 1. Juni 1889 wurde die Strecke Belgrad-Nis angeschlossen, was einen Zeitgewinn von 14 Stunden bedeutete. Die Reisedauer kürzte sich nun auf 67 Stunden und 46 Minuten.<sup>12</sup> Zudem war erstmals die Reise ohne Schiffsverladung möglich. In den folgenden Jahren war das Ziel, die Reisedauer zu reduzieren.



Abb. 1: „Der Orientexpress“. Q: <http://kulturschnitte.de/Rollenspiel/Cthulhu/orientexpress.htm>.

Die CIWL baute das Netz ihrer Luxuszüge nach der erfolgreichen Einführung des Orient-Express zügig aus. Zugleich war sie bemüht, den Orient-Express attraktiver zu machen. Mit kurzen Grenzaufhalten und wenigen Halten war der Orient-Express auf der Gesamtstrecke von Paris bis Konstantinopel 1914 im

<sup>8</sup> vgl. Franzke 1998, S. 8f.

<sup>9</sup> vgl. Der Spiegel 1948.

<sup>10</sup> vgl. Franzke 1998, S. 13.

<sup>11</sup> vgl. ebd., S. 19.

<sup>12</sup> vgl. ebd., S. 15.



letzten Fahrplan vor Beginn des Ersten Weltkriegs über 18 Stunden schneller als die alternative Verbindung mit normalen Schnellzügen.

Im Jahre 1906 wurde der Simplon-Tunnel für den Verkehr freigegeben. Bis heute ist er einer der längsten Tunnel der Welt (19'821 m). Die Bauzeit betrug acht Jahre und verbindet seitdem Brig mit Iselle.

Der 1. Weltkrieg ging nicht spurlos am Orient-Express vorbei. Nach dem Attentat auf Erzherzog Franz-Ferdinand in Sarajevo im Jahr 1914, wurde jeglicher internationaler Eisenbahnverkehr eingestellt. Eines der ersten Opfer dieser Massnahme war der Orient-Express, der viele der betroffenen Länder passierte.<sup>13</sup>

### Der Simplon-Orient-Express:



Abb. 2: „Orient-Express 2“. Q: <http://www.irtsociety.com/trainDetail.php?id=5>,  
<http://goodnewsaday.wordpress.com/2011/05/10/travel-advisory-the-romance-of-the-orient-express/>.

Nach dem Krieg wurde im Jahre 1919 der Zugbetrieb des Orient-Express wieder aufgenommen, deutsches Gebiet jedoch gemieden. Drei Monate nach Kriegsende fuhr wieder ein Orient-Express als Militär-Luxuszug.<sup>14</sup> Die neue politisch-geografische Aufteilung Europas verlangte die Schaffung einer neuen Strecke. Italien, das den Dreibund im Jahre 1915 auflöste, besass die gemeinsame Grenze mit Jugoslawien. Auch Frankreich und Grossbritannien zeigten Interesse an einer gemeinsamen internationalen Expresslinie, die die (Haupt-)Städte Europas miteinander verbindet. Die einzige Voraussetzung dieser neuen Reises Strecke bestand in der Vermeidung von deutschem und österreichischem Einfluss.<sup>15</sup> Am 1. April 1919 wurde ein neuer Orient-Express geschaffen: der „Simplon-Orient-Express“. London wurde an den Zug angeschlossen sowie Halte in der Schweiz und in Italien. Somit führte die Strecke des Simplon-Orient-Express von London, Calais, Paris und Lausanne durch den Simplon-Tunnel über Mailand und Venedig nach Istanbul.<sup>16</sup> Mit der Durchquerung der Schweiz wurde die Fahrzeit verkürzt, was sich als günstig erwies. Die Fahrzeitverkürzung setzte jedoch nicht sofort ein. Zu Beginn dauerte die Reise 96 Stunden, da verlangsamte Fahrtpassagen und andere Schwierigkeiten im Streckenverlauf den Zug daran hinderten, ohne Unterbrechungen und in normalem Tempo zu fahren. Durch die Zerstörung und Materialknappheit als Folgen des Kriegs, konnte der Simplon-Orient-Express erst im Jahre 1920 Konstantinopel anfahren. Erneut bestand das Ziel der Zuggesellschaft darin, die

<sup>13</sup> vgl. ebd., S. 25.

<sup>14</sup> vgl. Mühl 1991, S. 105.

<sup>15</sup> vgl. Franzke 1998, S. 26.

<sup>16</sup> vgl. Parvulesco 2007, S. 86.

Reisedauer zu drosseln. Im Jahre 1926 wurde sie auf 70 Stunden und vier Jahre später, 1930, auf 57 Stunden vermindert.<sup>17</sup>

Mit dem Regimewechsel 1924 in der Türkei wurde „Konstantinopel“ zu „Istanbul“.

In den 20er-Jahren begann der Höhepunkt des (Simplon-)Orient-Express, er erlebte seine grosse Zeit, in welcher er schnell zum Sinnbild für eine neue Art eleganten und komfortablen Reisens wurde.

Vor dem Ersten Weltkrieg bestand der Aufbau der Waggonen – wie bereits erwähnt - aus Teakholz. Nach 1920 wurde dafür Metall verwendet. René Lalique entwarf die Dekoration der Speisewagen: Glasfenster, gerahmt mit geschnitztem Mahagoniholz aus Kuba. Damit wurde der Orient-Express zum kreativen Aushängeschild des Jugendstils.

Ab 1920 rückte das bewusste Ausschliessen Deutschlands und Österreichs in den Hintergrund. Es fuhr wieder ein Zug von Paris über München nach Wien, ab 1921 wurde wieder ein Orient-Express von Paris über München, Wien und Budapest nach Bukarest eingesetzt. Allerdings führte dieser Orient-Express keinen Schlafwagen – dieses Privileg erhielt der Simplon-Orient-Express. Die Ruhrkrise unterbrach 1923 erneut den Rhythmus des Orient-Express, Ende 1924 war endlich wieder die ganze Strecke befahrbar. Dennoch gab es den „vollständigen“ Orient-Express mit Schlafwagen, wie er vor dem 1. Weltkrieg existierte, nie mehr.<sup>18</sup>

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs ging die Zeit der Luxuswagen und des Luxuszugs dem Ende zu. Wie während des Ersten Weltkriegs, wurde der Zugverkehr auch während dem Zweiten Weltkrieg eingestellt und nach Kriegsende wieder aufgenommen. Ab dem 8. Januar 1946 fuhr der Simplon-Orient-Express dreimal wöchentlich Venedig an, ab Oktober 1946 wieder täglich. Zudem fuhr er viermal pro Woche nach Belgrad. Die Verbindung Paris-Istanbul wurde erst wieder im März 1953 angeschlossen.<sup>19</sup>

In den ersten Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg war die Bahn das meistbegehrte und effektivste Verkehrsmittel in Europa. Autos gab es noch wenige, Fahrrad, Bus und Bahn waren die Mittel der Mobilität.<sup>20</sup> Luxuszüge erlebten noch einmal ihre Blüte, die allerdings nur kurze Zeit währte.

Die Hauptaufgabe bestand nach dem Krieg darin, den Wiederaufbau der zerstörten Einrichtungen so bald als möglich voranzutreiben:

- Wiederherstellung der Gleise, Signalanlagen und Bahnhöfe
- Reparatur der Wagenparks

Durch die Rationierung der Brennstoffe und Lebensmittel waren diese Reparaturarbeiten von steten Hindernissen gezeichnet. Zudem begann für den Orient-Express der langsame Niedergang, indem der Kalte Krieg Einzug hielt.<sup>21</sup> Auch zu Beginn der 50er Jahre stellte der Simplon-Orient-Express mit seinem hohen Komfort den Luxuszug dar, die Verbindungen in den sozialistischen Staaten waren jedoch durch den Eisernen Vorhang sehr kompliziert geworden.<sup>22</sup> In den sozialistischen Staaten erhielt der Zug kaum Anerkennung, ein kapitalistischer Luxuszug passte nicht in das Weltbild der kommunistischen Ideologie. Die Länder des Ostblocks sahen den Orient-Express als Sinnbild des Kapitalismus, bestehende Verträge

---

<sup>17</sup> vgl. Franzke 1998, S. 27.

<sup>18</sup> vgl. ebd., S. 91.

<sup>19</sup> vgl. ebd., S. 30.

<sup>20</sup> vgl. ebd., S. 176.

<sup>21</sup> vgl. ebd., S. 30.

<sup>22</sup> vgl. Parvulesco 2007, S. 128.

wurden gekündigt, der Zug bewusst „demokratisiert“. <sup>23</sup> Der Orient-Express wurde vom Konflikt zwischen dem „kapitalistischen“ Westen und dem „kommunistischen“ Osten zerrieben, Änderungen der Streckenführung des Simplon-Orient-Express und des Orient-Express traten immer wieder auf. Dies war auch aufgrund der Unruhen im Balkan notwendig. Der Ungarn-Aufstand 1956 und der Bau der Berliner Mauer 1961 versetzten dem Simplon-Orient-Express schliesslich den Todesstoss. Der Simplon-Express verlor 1962 den Namenszusatz „Orient“, was das Ende des Orient-Express‘ einläutete. <sup>24</sup> Der Orient-Express wurde durch gewöhnliche Züge ohne Speisewagen ersetzt und kurzfristig zum Transportmittel für Gastarbeiter (v.a. Türken) ernannt, die in der Bundesrepublik Deutschland Arbeit suchten. <sup>25</sup> Es wurden 3. Klassewagen angehängt und somit das Luxussymbol zum Billigzug umfunktioniert, der Zug wurde seines Flairs beraubt. Die eleganten, dunkelblauen Stahlwagen wurden durch einfache Sitzwagen ersetzt. Durch die derartige Veränderung des Charakters, erinnerte nur noch der Name des Zuges an den ehemaligen Glanz. Auch die Entwicklung des Verkehrswesens (Auto und Flugzeug) führte schliesslich zur Einstellung des Orient-Express im Jahre 1977. Am 19. Mai 1977 fuhr letztmals der Direct-Orient-Express. Das französische Staatsfernsehen war bei der Abfahrt an der Gare de Lyon dabei, eine grosse Menschenmenge versammelte sich, um den Traum von Georges Nagelmackers zu Grabe zu tragen. <sup>26</sup> Bereits eine Woche später fuhr erneut ein Zug mit dem Namen Orient-Express. Dabei handelte es sich um einen Nostalgie-Zug, dessen Erfolg zeigte, dass der Zug mit dem Namen Orient-Express nicht ausgelöscht werden kann. Die Fahrkarten werden nicht mehr für die ganze Strecke verkauft, man muss Einzelkarten für die jeweiligen Streckenabschnitte kaufen. <sup>27</sup> Der Zug und dessen Name sind Teil unserer Kultur geworden. Heute fahren wieder historische Orient-Express-Züge, auch die alten Strecken bis nach Istanbul.

### **Berühmte Persönlichkeiten im Orient-Express**

Viele berühmte Persönlichkeiten reisten mit dem Orient-Express, unter ihnen König Ferdinand von Bulgarien, der russische Schriftsteller Leo Tolstoi, die deutsche Schauspielerin Marlene Dietrich sowie der russische Ballettgründer und Mäzen Sergei Djagilew. Auch Abenteurer wie der legendäre Lawrence von Arabien und selbst Spione wie Mata Hari genossen das luxuriöse Ambiente des Zuges.

### **Der Orient-Express und die Literatur**

Einer der ersten Schriftsteller, die sich für den Orient-Express interessierten, war Edmond About. Er wurde von Georges Nagelmackers zur historischen Eröffnungsfahrt am 4. Oktober 1883 eingeladen. Nach der Rückkehr verfasste er einen Bericht über die Fahrt mit dem Titel „De Pontoise à Stamboul“, in welchem er seine Bewunderung offen zeigte: „Das Abenteuer, welches ich Ihnen bis ins Detail erzählen werde, ähnelt dem Traum eines hellwachen Menschen. Ich bin von dieser Fahrt immer noch begeistert und berauscht, und die leichte Erschütterung der Schlafwagen wird wohl noch lange in meiner Wirbelsäule nachvibrieren.“ <sup>28</sup> Zahlreiche andere Dichter und Schriftsteller berichteten über ihre Reise mit dem Orient-

---

<sup>23</sup> vgl. Franzke 1998, S. 92.

<sup>24</sup> vgl. Parvulesco 2007, S. 133.

<sup>25</sup> vgl. ebd., S. 30

<sup>26</sup> vgl. ebd., S. 93.

<sup>27</sup> vgl. Parvulesco 2007, S. 137.

<sup>28</sup> Franzke 1998, S. 161f.

Express, beschrieben den Luxus, das erregende Erlebnis einer Nachtreise im Schlafabteil oder das köstliche Essen, das im Orient-Express serviert wurde.

Später wurde der Mythos des Zuges durch Literatur und Film gefestigt. Der Orient-Express inspirierte ganze Heerscharen von Schriftstellern. Beispielsweise Joseph Kessel, Ernest Hemingway und Agatha Christie, um nur die berühmtesten zu erwähnen. Die britische Autorin von Kriminalromanen lernte ihren Ehemann in diesem Zug kennen und die gemeinsamen Reisen mit ihm inspirierten sie zu drei Romanen, darunter der „Mord im Orient-Express“. Dieser Welterfolg machte auch den Zug unsterblich. 1974 schickte Regisseur Sydney Lumet für die Verfilmung des Romans die bekanntesten Schauspieler der Welt auf die Reise, unter anderen Lauren Baccall, Ingrid Bergmann, Sean Connery und Anthony Perkins. Einige Jahr zuvor spielte bereits James Bond in „*Liebesgrüße aus Moskau*“ auf dem Orient-Express (1963).

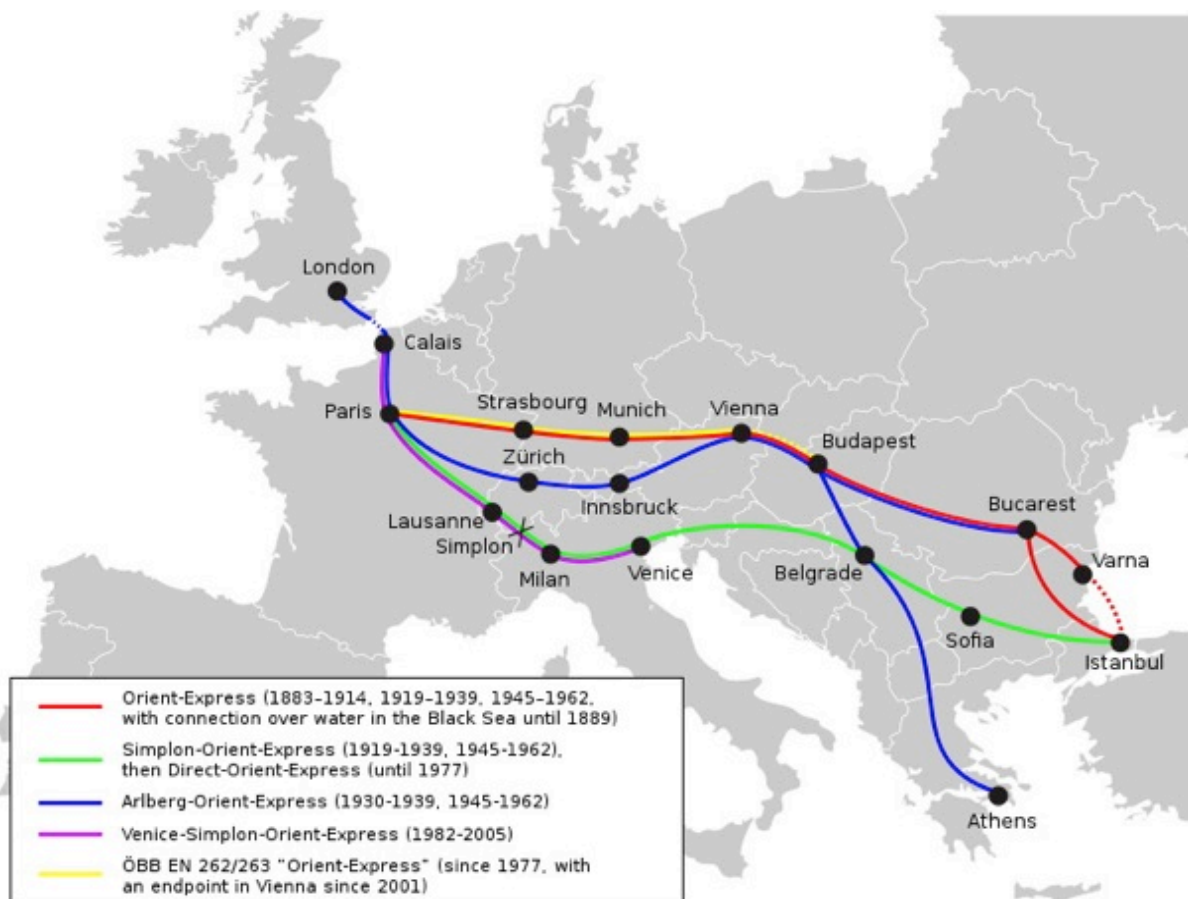


Abb. 3 „Die Route“. Q: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Orient-Express\\_Historic\\_Routes\\_%28en%29.svg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Orient-Express_Historic_Routes_%28en%29.svg).

## 2.2 Die Lehrkünstlerdidaktik

Die Lehrkunst in der Ausprägung von Berg und Schulze ist eine relativ junge Didaktik. 1995 erschien ihr Lehrbuch zur Lehrkunst, das aus den Wurzeln von Martin Wagenschein entwickelt wurde. Neben der an Technologie, Planungskonzepten und Organisationsmodellen orientierten Theorie, will die Lehrkunst andere Sachverhalte in ihrem Fokus haben. Lehrkunst knüpft an die schöpferische Seite der Lehrtätigkeit und Analogien in der Kunst an. Insbesondere in den Bereich des Theaters, im Sinne von Gottfried Hausmann, der 1959 erstmals von einer „Didaktik als Dramaturgie des Unterrichts“ sprach.

Die Lehrkünstlerdidaktik stellt als Grundform das „Erschliessen“ und „Entdecken“ eines anspruchsvollen Themas durch die Schülerinnen und Schüler ins Zentrum.<sup>29</sup> Die Schülerinnen und Schüler sollen dabei den Weg nachvollziehen, den eine (berühmte) Person gemacht hat, als sie neue Kenntnisse gewonnen oder neue Entdeckungen gemacht hat. Im Zentrum der Lehrkunst stehen die Lehrstücke, welche von den Lehrpersonen und den Lernenden im Unterricht umgesetzt werden. Als Lehrstück gilt eine Unterrichtseinheit von 10-25 Lektionen, welche in ihrer Grundform an den unterschiedlichen Bedingungen (Zeit, Schulstufe, Ziel und Schwerpunkte) und den jeweiligen Klassen angepasst werden kann. Besonders eignen sich „Naturphänomene“ oder „Kulturprodukte“ als Unterrichtsthemen eines Lehrstücks – also Themen, auf die sich die Menschen immer wieder eingelassen haben oder einlassen werden.<sup>30</sup> Schulze definiert das Lehrstück als „dramaturgisch gestaltete Vorlage für eine begrenzte, in sich zusammenhängende und selbstständige Unterrichtseinheit mit einer besonderen, konzept- und bereicherschliessenden Thematik.“<sup>31</sup> Mögliche Lehrstücke sind „Pascal's Barometer“ aus der Physik, „Faradays Kerze“ aus der Chemie und „Elementare Himmelskunde“ aus der Astronomie.

Grundsätzlich können in jedem Fach Lehrstücke inszeniert werden. Die Inhalte und Themen sollten jedoch exemplarisch aufgegriffen werden können und die Lernenden sollten in der Lage sein, die Thematik in eigener Kraft erfassen bzw. sich damit auseinandersetzen können.

### Lehrkünstlerdidaktik nach Martin Wagenschein

Martin Wagenschein gilt als eigentlicher Vater der Lehrkunst, der seinen Physik- und Chemie-Unterricht anhand der Lehrkünstlerdidaktik umsetzte und protokollierte. Bevor auf die Weiterentwicklung des Lehrkünstlerunterrichts durch Berg und Schulze eingegangen wird, an den die Unterrichtseinheit „Unterwegs mit dem Simplon-Orient-Express“ anlehnt, wird Wagenscheins Verständnis der Lehrkunst kurz erläutert. Wagenschein beschreibt seine Lehrkunst als „genetisch-sokratisch-exemplarisch“.<sup>32</sup>

### Genetisch

Die genetische Lehrmethode wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts von O. Willmann und danach J. Dewey beschrieben. Martin Wagenschein kultivierte die genetische Methode so, dass sie in der Didaktik zu einer festen Grösse wurde.<sup>33</sup> Ziel des genetischen Unterrichts ist primär das Verstehen. Es geht darum, sich auf die Sache einzulassen – gründlich, kritisch und beharrlich. Das genetische Unterrichtsverfahren nimmt Erfahrungen, Vorkenntnisse und Überlegungen der Lernenden konstruktiv auf und versucht,

---

<sup>29</sup> vgl. Bonati 2003, S. 93.

<sup>30</sup> vgl. ebd., S. 93.

<sup>31</sup> Berg und Schulze 1995, S. 361, zit. nach Bonati 2003, S. 94.

<sup>32</sup> vgl. Berg 1989, S. 12.

<sup>33</sup> vgl. Kampling 2008, S. 14.

gemeinsam mit ihnen Wege zu suchen, um gemeinsam zu einem verstandenen Wissen zu kommen.<sup>34</sup>

Wichtig ist, dass die Lernenden den Weg alleine gehen, die Aufgabe der Lehrperson besteht nicht darin, die Probleme aus dem Weg zu räumen. Sie soll die Lernenden lediglich in die Thematik einleiten, damit diese selbstständig an die Problemlösung herangehen können. Mit behutsamen Hilfestellungen und Anleitungen von Seiten der Lehrperson sollen die Lernenden die Aufgabe selbstständig bewältigen.<sup>35</sup>

Die Bergführer-Metapher von Wagenschein, die Ueli Aeschlimann in seiner Dissertation erwähnt, beschreibt die Rolle der Lehrperson im genetisch-sokratischen Unterricht treffend. Es geht in dieser Metapher um einen Bergführer, der seiner Gruppe das Bergsteigen beibringen will. Das Ziel besteht nicht nur darin, den Gipfel zu erklimmen, sondern das Bergsteigen zu erlernen. Der Bergführer kennt das Gelände und die Pfade. Er hilft der Gruppe, dass ihnen der Weg gelingt, tut jedoch nicht mehr als nötig. Es kommt nicht darauf an, den Gipfel so schnell wie möglich zu erklimmen, es kommt darauf an, die Gruppe so zu leiten, dass jedes Gruppenmitglied lernt, auch ohne ihn Berge besteigen zu können.<sup>36</sup>

### **Sokratisch**

Die Lernenden sollen durch das Gespräch den Sachverhalt wirklich verstehen. Wagenschein hält das gemeinsame Gespräch als wirksamste Form des sokratischen Unterrichtens. Das Ziel ist, den Menschen in Form von Gesprächen zum Selber-Denken anzuregen und ihm zum selbstständigen Finden von Erkenntnissen zu verhelfen.<sup>37</sup>

### **Exemplarisch**

Exemplarisch lehren heisst zugleich am Beispiel und auch verallgemeinerbar lehren.<sup>38</sup> Der Unterricht geht an ausgewählten Stellen in die Tiefe. Geeignete Stellen sind jene, in denen sowohl fachliche Erkenntnisse, als auch allgemeine Einsichten gewonnen werden können. Wagenschein spricht von Brückenpfeilern, die stabil gebaut und gründlich verankert werden müssen, damit sie die darüber gebaute Brücke auch zu tragen vermögen. Es gilt dabei, Einstiege zu suchen, welche in die Tiefe und Weite führen – exemplarisch unterrichten heisst auch, philosophisch unterrichten.<sup>39</sup> Wagenschein entwickelte die exemplarische Komponente, um der Unmenge an Lehrstoff in den Lehrplänen entgegenzutreten. Der exemplarische Unterricht konzentriert sich auf Beispiele eines Fachgebiets, welche gleichzeitig auch sinnstiftende fächerübergreifende Aspekte aufweisen, so dass eine Vertiefung im Thema lohnenswert ist. Exemplarisch lehren heisst also, sich auf Menschheitsthemen zu fokussieren, in denen sich Phänomene und Erkenntnisse aus verschiedenen Disziplinen so bündeln, dass sie verschiedene Fächer und Lebensbereiche gleichzeitig erschliessen.

Mit dem Blick auf seine Methode wurde erst ein Teil von Wagenscheins Arbeit beleuchtet. Der andere Teil äussert sich in seinen Beispielen. Denn exemplarisch heisst nicht irgendein Beispiel, sondern eines, das

---

<sup>34</sup> vgl. ebd., S. 14.

<sup>35</sup> vgl. ebd., S. 13f.

<sup>36</sup> vgl. Aeschlimann 1999, S. 48f.

<sup>37</sup> vgl. Klafki 1997, S. 29.

<sup>38</sup> vgl. Berg 1989, S. 14.

<sup>39</sup> vgl. ebd., S. 14.

grundlegende Einsichten und Erkenntnisse ermöglicht. Und auch das genetische Lehren stellt einige Bedingungen an die Lehrperson.

Ein Beispiel, das Wagenschein in seinem genetisch-exemplarisch-sokratischen Unterricht verwendete, ist ein Unterrichtsgespräch zu dem Satz Euklids über das Nicht-Abbrechen der Primzahlenfolge.

In seinem Kurs an der „École d'humanité“ werden Vermutungen und Fragen aufgestellt wie „Gibt es irgendwann eine grösste Primzahl?“ In seinem Unterrichtsbericht zeigt Wagenschein auf, dass seine Schülerinnen und Schüler den richtigen Weg in fünf Stunden gefunden haben, um Euklids Beweis „nach zu erfinden.“<sup>40</sup>

Als Beispiel für einen genetischen Lehrgang hat Wagenschein „Das Fallgesetz im Brunnenstrahl“ geschrieben. „Wie fliegt ein Stein?“, heisst es am Anfang. Mit dem Brunnenstrahl kann man die Flugbahn festhalten und ausmessen. Erstaunlicherweise stellt man fest, dass das Vorwärts-Fliegen und das Senkrecht-Fallen voneinander unabhängig sind und deshalb kann man aus dem Brunnenstrahl das Fallgesetz ableiten. Zudem hält das Gesetz auch stand, wenn das Wasser schräg nach oben aus einem Schlauch herausspritzt. Galilei hat dieses Phänomen entdeckt, allerdings nicht am Brunnenstrahl, sondern an der Bewegung einer Kugel auf einer schrägen Bahn.<sup>41</sup>

### **Lehrkustdidaktik nach Berg und Schulze**

Berg und Schulze bauten ihre Lehrkustdidaktik nach der Theorie und den Beispielen von Wagenschein auf. 1995 erschien das Lehrbuch zur „Lehrkunst“. Umrahmt von den Theoriebeiträgen zu Konzept und Methode von Hans Christoph Berg und Theodor Schulze stehen die elf Lehrstücke im Zentrum. Die Texte zur Methode (Hans Christoph Berg: „Genetische Methode“ und Theodor Schulze: „Lehrstück-Dramaturgie“) sind dabei die Grundlage der Theorie ihrer Lehrkustdidaktik.

Da die Lehrkunst eine konkrete und praxisbezogene Didaktik ist, sind sowohl Ausgangs- und Zielpunkt die Lehrstücke selber. Schulze und Berg schreiben in ihrem grundlegenden Lehrkunstband „Lehrkustdidaktik ist Lehrstückdidaktik. Ein Lehrstück ist eine dramaturgisch gestaltete Vorlage für eine begrenzte, in sich zusammenhängende und selbstständige Unterrichtseinheit mit einer besonderen konzept- und bereicherschiessenden Thematik.“<sup>42</sup> Folglich wird die Lehrkunst von Berg und Schulze mit der Methodentrias „Exemplarisch: genetisch-dramaturgisch“ charakterisiert. Während „exemplarisch“ und „genetisch“ auch bei Wagenschein auftreten, beinhaltet „dramaturgisch“ eine erweiterte Form des sokratischen von Wagenschein, angelehnt an Hausmann.

### **Exemplarisch**

Das Lehrstück befasst sich mit einem Thema, das innerhalb eines Faches eine zentrale Stellung hat. Schulze spricht dabei von einem „Menschheitsthema“ – einem Thema, das die Menschen lang anhaltend und immer wieder beschäftigt.<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> vgl. Wagenschein 1980, S. 228-236.

<sup>41</sup> vgl. Aeschlimann 1999, S. 7f.

<sup>42</sup> Schulze 1995, S. 361.

<sup>43</sup> vgl. Schulze 1995, S. 386.

An exemplarisch ausgewählten Themen sollen allgemeine Erkenntnisse einleuchten, die auch an anderen Stellen, in anderen Inhaltsbereichen oder in anderen Fächern wieder verwendet werden können. Für die Lehrperson ist es wichtig, die thematische Landkarte des Lehrplans im Auge zu behalten und sich zu fragen, welche Themen behandelt werden könnten. Kritische Überlegungen und ein fundierter Überblick helfen, die Reichweite und die Vielseitigkeit eines Themas und dessen Potenzial in seiner Bedeutsamkeit für den (Lehrkunst-) Unterricht zu erschliessen. Eine thematische Landschaftskarte zeigt zudem auf, mit welchen anderen Themen der Inhalt des Lehrstücks verbunden werden kann.

An den exemplarisch ausgewählten Themen sollen Erkenntnisse auftreten, die auch in anderen Fächern oder in anderen Bereichen wiederverwendet werden können. Schulze spricht in diesem Sinne von „Schlüsselthemen“, deren Lösung oder Aufarbeitung Zugang zu neuen, höheren Bereichen verschaffen.<sup>44</sup>

### **Genetisch**

Der genetische Unterricht basiert auf den Überlegungen von Wagenschein. Ziel ist, dass die Lernenden den Weg, der zu einer Erkenntnis führt, nachvollziehen können. Dabei werden Hilfestellungen angeboten, die zum individuellen Verständnis beitragen. Die Erkenntnis und das Verstehen erhalten in der genetischen Methode einen ebenso hohen Stellenwert wie der Weg. Berg schreibt dazu: „Erst Weg und Ziel zusammen sind Bildung.“<sup>45</sup>

### **Dramaturgisch**

Das Dramaturgische, als drittes methodisches Prinzip der Lehrkunst, stellt eine Ergänzung und Erweiterung des von Wagenschein gehandhabten sokratischen Gesprächs dar. Bei diesem versucht die Lehrperson, mit Hilfe eines erstaunlichen Phänomens und durch kluges und beharrliches Nachfragen, wie Sokrates, bei den Lernenden einen selbstständigen Lernprozess auszulösen.<sup>46</sup>

Der Begriff „dramaturgisch“ wurde 1959 von Gottfried Hausmann in die Didaktik eingebaut.

Die Metapher des Theaters wird dabei als hilfreich empfunden, um die Anliegen der Lehrkunst zu umschreiben. Der Autor eines Lehrstücks muss den Inhalt so umwandeln, dass eine Folge von Handlungen entstehen kann, in denen Lernprozesse ermöglicht werden. Die Lehrkraft übernimmt in diesem „Schauspiel“ die Rolle des Regisseurs, der mit den Lernenden das Lehrstück inszeniert.

Die vorgegebene „dramaturgische Linie“ (das Drehbuch) hilft der Lehrperson dabei, beim Thema zu bleiben, nicht allzu weit abzuschweifen oder sich zu verirren. Unterschiede zum herkömmlichen Theater bestehen darin, dass es im Lehrstück weder vorgegebene Rollen, noch Zuschauer gibt. Lehrstücke werden zu Stücken, die von der Lehrperson und den Schülerinnen und Schüler Improvisation und Mut zur Umsetzung verlangen. Die Einführung der dramatischen Komponente in eine Unterrichtseinheit ermöglicht den Einbezug historischer oder aktueller Figuren, die etwa bei der Kulturgenese des (Unterrichts-) Gegenstandes eine wichtige Rolle spielten oder immer noch spielen. Wichtig ist, dass man als Lehrperson nicht nur von diesen Figuren erzählt, sondern dass man sie mittels lebendigen Begegnungen in Szene setzt.<sup>47</sup> Der Blick auf das gesamte Lehrstück zeigt, welche massgebliche Rolle die Hauptfiguren tragen. Das

---

<sup>44</sup> vgl. ebd., S. 387.

<sup>45</sup> Berg 1995, S. 357.

<sup>46</sup> vgl. Kampling 2008, S. 15.

<sup>47</sup> vgl. ebd., S. 16.



Lehrstück braucht, wie jede andere (theatralische) Inszenierung auch, eine Hauptrolle beziehungsweise einen Helden. Im Sinne des Lehrstücks muss der Held nicht unbedingt eine Person sein, sondern kann, wie Kampling in seiner Diplomarbeit Schulze zitiert: „Ein Phänomen, ein Gebilde, ein Konzept, das wie eine „Figur“ im Drama agiert, das eine „Entwicklung“ durchläuft, das in eine „Krise“ gerät, das am Ende in einer neuen Gestalt aus den Handlungen und Entwicklungen hervorgeht.“<sup>48</sup> Die brennende Kerze trägt beispielweise im Lehrstück „Faradays Kerze“ die Hauptrolle, indem sie sich durch Handhabbarkeit und grosse Komplexität auszeichnet.

### **Lehrkunst im Unterricht**

Mit der Erscheinung des Lehrbuchs von Berg und Schulze 1995, hat die Lehrkunst in der Didaktik an Bedeutung gewonnen. Lehrstücke wachsen in einem längeren Prozess, der mehrere, komplexe Schritte beinhaltet. Der Lehrkunstunterricht soll den Lernenden lebendigen und handlungsorientierten Unterricht bieten. Das Lehrstück dient dabei als Vorlage für eine detaillierte Planung, eine zielorientierte Vorbereitung führt zu einem strukturierten Unterricht, der in vier Phasen abläuft, die im Folgenden dargestellt werden.

#### **Phase I: Inszenierung**

Die Lehrperson arrangiert eine verblüffende erste Begegnung mit dem Thema.

#### **Phase II: Erste Erklärungsansätze der Schülerinnen und Schüler**

Ausgehend von einem Phänomen wird nach Ideen und Erklärungen gesucht, die dieses fassbar machen können. Die Worte sind in diesem Sinne der Ausdruck des Suchens. Die Schülerinnen und Schüler suchen erste Erklärungen und gelangen zu einer (vorwissenschaftlichen) Erkenntnis (Hypothese, Einsicht, Interpretation, Fragestellung). Die Lehrperson regt die Lernenden durch Fragen, Gegenargumente und Unterrichtsmaterialien dazu an, immer weiter und der Lösung auf die Spur zu kommen.<sup>49</sup>

#### **Phase III: Weiterentwicklung der vorläufigen Erkenntnis zu einem gesicherten Ergebnis**

In dieser Phase schlagen die Schülerinnen und Schüler Möglichkeiten vor, wie die erste Erkenntnis bzw. wie die Fragestellung weiterentwickelt oder sogar beantwortet werden kann.

Auch hier begleitet die Lehrperson die Lernenden, indem sie Fragen stellt, Rückverweise macht oder Demonstrationen einplant, bis das richtige Ergebnis vorliegt oder gefestigt ist.<sup>50</sup>

#### **Phase IV: Zusammenfassung und vergleichen**

In der vierten und letzten Phase werden die erhaltenen Resultate zusammengefasst, verglichen und so die gewonnen Erkenntnisse in einem weiteren Schritt gefestigt. Dadurch, dass die Unterrichtssequenzen wie Theaterstücke aufgebaut und in Akte eingeteilt werden, wirkt der Unterricht ästhetisch inszeniert. Zum Dramaturgischen gehört auch, dass das Klassenzimmer zur Bühne umfunktioniert wird, der Einstieg Verblüffung oder Erstaunen auslösen soll und die Lehrperson sich in eine Figur aus der Wissenschaft oder in einen Entdecker, Erfinder, etc. verwandelt. Auch den Lernenden ist es möglich, selbst historische

---

<sup>48</sup> Berg / Schulze 1995, zit. nach Kampling 2008, S. 16.

<sup>49</sup> vgl. Bonati 2003, S. 94.

<sup>50</sup> vgl. ebd., S. 94.

Begebenheiten szenisch darzustellen. All diese Punkte sprechen für eine klare, geordnete und organisierte Form des Unterrichts.<sup>51</sup> Zusätzliche Spannung und Abwechslung bieten Exkurse der Lehrperson, in denen sie mit Kurzvorträgen, Demonstrationen oder Besprechungen das Thema mit verwandten Gebieten, möglicherweise auch aus anderen Fächern, verbindet. Die Lehrkunst hebt das nötige Können der Lernenden und der Lehrperson hervor – eine intensive Planung, eine begleitende Reflexion und die fortlaufende Auswertung der Unterrichtseinheiten sind demzufolge unabdingbar. Das Lehrstück soll den Lernenden zuverlässige und feste Kenntnisse vermitteln, sie zu (eigenständigen) Erkenntnissen anleiten und zu kritischem Denkvermögen auffordern.

### **Lehrkunst als Inhaltsdidaktik**

Lehrkunst gilt als eine didaktische Strömung, die entgegen dem herrschenden Trend zur Methodenfokussierung, den einzelnen Lehrinhalt zum Ausgangspunkt der Unterrichtsgestaltung macht. Die Methode soll sich aus den Lerninhalten ergeben und nicht umgekehrt. Im Zentrum der praxisorientierten Didaktik steht die vertiefte Auseinandersetzung mit dem konkreten Lehrinhalt, dessen Durchdringung sowie der dramaturgischen Umsetzung in einer Unterrichtseinheit.

Theorie und Praxis versucht man in der Lehrkunst eng aufeinander zu beziehen, indem im Unterricht beide Bereiche ausgewogen vertreten werden. eine Kooperation der beiden Punkte stattfindet.

Der Begriff Inhaltsdidaktik wurde von verschiedenen Konzepten der „Bildungstheoretischen Didaktik“ beeinflusst, deren wichtigster Vertreter Wolfgang Klafki heute ist. Er prägt diese Theorie seit 1958, mit Einfluss auf die deutschsprachige Unterrichtsdidaktik. Eine seiner wichtigsten Thesen spricht vom „Primat der Didaktik“, was bedeutet, dass hier die Inhalte, ebenso wie in der Lehrkunst, im Mittelpunkt stehen. Da nicht jeder Unterrichtsgegenstand das gleiche Mass an Inhalten bietet, muss im Voraus geklärt werden, welchen Wert der geplante Gegenstand im Unterricht hat. Nach Klafki ist Bildung nicht nur ein Aneignungsprozess, in dem es darum geht, Sachverhalte auswendig zu lernen, sondern eine wechselseitige Erschliessung. Es geht darum, dass der Schüler, die Schülerin nicht nur aktiv die Welt aufschliesst, sondern dass er oder sie sich gleichzeitig für die Welt öffnet und so aktiv von ihr erschlossen und verändert werden kann.<sup>52</sup>

### **Lehrkunst im Lehrplan**

Berg und Schulze sehen die Lehrkunstdidaktik als „Curriculumsentwicklung“, da sie sich innerhalb der Lehrpläne und Schulbücher bewegt und in diesem Rahmen mit Hilfe der Lehrstücke Schwerpunkte setzt.<sup>53</sup>

Lehrstücke und deren Inszenierung erfordern sehr viel Organisation und Engagement von Seiten der Lehrperson, das heisst, sie sind mit einem überdurchschnittlich hohen Zeit- und Arbeitsaufwand verbunden.

Die Lehrkunst ist zurzeit weder im Lehrplan vorzufinden, noch wird sie von vielen Lehrpersonen im Unterricht umgesetzt. Zu viele Unsicherheiten und Unklarheiten sowie ein enormer Aufwand wirken

---

<sup>51</sup> vgl. ebd., S. 98.

<sup>52</sup> vgl. Kampling 2008, S. 11.

<sup>53</sup> vgl. Bonati 2003, S. 101.

hemmend auf die Umsetzung der Methode im Unterricht. Bonati sieht vier Bedingungen, die erfüllt werden müssen, damit Lehrstücke definitiv in die Lehrpläne aufgenommen werden:<sup>54</sup>

1. Die thematische Klärung des Konzepts
2. Die zeitliche Flexibilisierung von Lehrstücken
3. Die Öffnung zu verwandten Unterrichtskonzepten
4. Der Einsatz vorwiegend auf Sekundarstufe II.

### **Rolle der Lehrperson**

Die Aufgabe der Lehrperson, welche die Lehrstücke durchführen möchte, ist vielschichtig und ebenso bereichernd wie anspruchsvoll. Ueli Aeschlimann, Berner Physiklehrer, hat in seiner Dissertation 1999 die Rolle der Lehrperson anschaulich beschrieben, indem er auf die Doppelaufgabe des Lehrkustdidaktikers hinweist: Die Rolle des Forschers und des Dichters.<sup>55</sup> Als Forscher studiert die Lehrperson die historischen und wissenschaftlichen Quellen des Themas, in der Rolle des Dichters sucht sie nach Einstiegsmöglichkeiten im Unterricht, die so spannend sind, dass sie die Lernenden in ihren Bann ziehen können. Zudem bereitet der Lehrkunst-Dichter die dramaturgische Umsetzung im Unterricht vor und inszeniert die ganze Unterrichtseinheit.

### **Anlehnung an die Lehrkunst in der Umsetzung der Unterrichtseinheit: Eine zauberhafte Reise mit dem Orient-Express**

In der von uns entwickelten Unterrichtseinheit zum Thema „Unterwegs mit dem Orient-Express“ im Geografie-Unterricht wollen wir Ansätze der Lehrkustdidaktik nach Berg/Schulze herauspicken, diese in einer von uns konzipierten Unterrichtseinheit anwenden und mit den Lernenden umsetzen.

Die Reise mit dem Simplon-Orient-Express führt die Lernenden durch verschiedene Städte Europas, in denen der Zug hält. Anhand einer von uns selbst geschriebenen Geschichte, werden die Lernenden durch die Route geführt, um in didaktisch ausgewählten Städten zu rasten und sich vertieft mit der Thematik der jeweiligen Stadt auseinanderzusetzen.

Das Ziel ist, Ansätze der genetischen, exemplarischen und dramaturgischen Methode aufzugreifen, an die wir uns in der von uns entwickelten Unterrichtseinheit anlehnen können.

In diesem Sinne schreiben wir kein definitives Lehrstück, sondern beziehen unsere Ideen aus konstruktiven Ansätzen der Lehrkunst, die schlussendlich im Lehrplan eingebettet werden können.

### **Dramaturgisch**

In unserer Anlehnung an ein Lehrstück fungiert der Simplon-Orient-Express als Hauptfigur, auf welche der Fokus in der ganzen Unterrichtseinheit gesetzt wird. Um die Unterrichtseinheit dramaturgisch aufzubauen haben wir darauf geachtet, dass eine transparente Gliederung vorhanden ist, das heisst, dass die Lernenden jeweils wissen, in welcher Stadt sie sich zur Zeit befinden.

Bewusst gesetzte Einstiege, um das Interesse zu wecken sowie Höhepunkte während der Reise sind von zentraler Bedeutung, damit die Lernenden mitgerissen werden können. Mittels Bildmaterial, kurzen

---

<sup>54</sup> Bonati 2003, S. 102.

<sup>55</sup> vgl. Aeschlimann 1999, S. 15.

Filmbeiträgen und Tonbandaufnahmen, Liedern oder Esswaren wird versucht, den Lernenden die Städte abwechslungsreich und lang anhaltend näher zu bringen und diesem Anspruch gerecht zu werden.

Durch die Gliederung der Geschichte in die verschiedenen Einheiten weiss die Lehrperson jeweils genau, was beispielsweise im 1., 2. oder 3. Akt geschieht, was ihr einen transparenten Aufbau der Lektionen ermöglicht.

Die Reise mit dem Luxuszug und die Erlebnisse der Familie, welche in der Geschichte vorkommt, sollen dazu beitragen, dass drei oder vier behandelte Stationen bzw. Schwerpunkte bei den Lernenden längerfristig in Erinnerung bleiben. Die Familie knüpft an der Lebenswelt der Lernenden an, indem die Protagonisten Lucie und Olivier im gleichen Alter sind wie die Schülerinnen und Schüler und inhaltliche Aspekte aus ihrer Sicht thematisiert werden.

### **Exemplarisch**

Die Reise und die Stationen, die mit den Lernenden erarbeitet werden, basieren auf dem exemplarischen Prinzip. Es wird bewusst ausgewählt, welche Inhalte im Unterricht thematisiert werden.

Von zentraler Bedeutung ist, dass nicht zu viele verschiedene Punkte aufgegriffen werden, sondern dass Schwerpunkte gesetzt werden. So wählten wir bewusst die Strecke des Simplon-Orient-Express zum Thema und nicht die des Orient-Express, die über München, Wien und Bukarest führt. Begründen lässt sich die Wahl aufgrund mehrerer Faktoren:

Die Strecke des Simplon-Orient-Express führt über die Schweiz, ein Land, welches die Lebenswelt der Jugendlichen berührt. Zudem hält der Simplon-Orient-Express in Venedig, einerseits ein sehr gutes Beispiel eines UNESCO Weltkulturerbes, andererseits kann durch Venedig eine Stadt thematisiert werden, die mitten in einer Lagune erbaut wurde.

Um den exemplarischen Aspekt zu unterstreichen, ist es sehr wichtig, dass man an den ausgewählten Stellen genau hinschaut und in die Tiefe geht, anstatt die Inhalte kurz zu streifen und sich danach einem neuen Thema zu widmen.

### **Genetisch**

Bei der Lehrkustdidaktik darf nicht vergessen werden, dass auch Lehrpersonenzentriertheit im Unterricht möglich ist, um den Lernenden den Stoff näher zu bringen. Kurze Inputs von Seiten der Lehrperson sind durchaus gestattet und werden in der Unterrichtseinheit zur Reise mit dem Simplon-Orient-Express einbezogen und berücksichtigt.

Von zentraler Bedeutung bei dieser längerfristigen Unterrichtseinheit sind die Fähigkeiten und Fertigkeiten, die die Schülerinnen und Schüler durch die Auseinandersetzung mit den verschiedenen Themen anwenden, trainieren, üben und vertiefen. Am Ende der Unterrichtseinheit stellt sich die Frage, was die Lernenden im Unterricht gelernt haben. Die Schülerinnen und Schüler erhalten Lern- und Übungsmöglichkeiten, die so aufgebaut sind, dass sie in einem Prozess lernen und hinter die Fassaden blicken lernen. So können sie ihr Wissen in einem Faltheft wiedergeben und dadurch selbstständig Schwerpunkte setzen, auf die sie Wert legen. Die Arbeit am Faltheft ermöglicht die intensive Auseinandersetzung mit der Stadt sowie das Training der Fähigkeiten und Fertigkeiten „selbstständig

arbeiten“ sowie „darstellen und umsetzen“, indem die Lernenden ihr erarbeitetes Wissen eigenständig, mittels Bildern und Beschreibungen wiedergeben.

Mit Hilfe der Europakarte behalten die Lernenden zudem den Überblick, in welcher Stadt sie sich zurzeit befinden und sie können erahnen, wohin die Reise sie noch führen wird. Anhand der Bergsteiger-Metapher achtet die Lehrperson genau darauf, an den nötigen Stellen das richtige Gewicht zu geben, indem beispielsweise bei der Reise mit dem Simplon-Orient-Express dem Vergleich Paris - Istanbul eine zentrale Bedeutung zugewiesen wird. Andererseits sollen die Lernenden sich zunehmend selber orientieren können und beispielsweise wissen, wenn die Arbeit am Faltheft angekündigt wird, was sie zu tun haben.

## 2.3 Die Stationen im Überblick

### 2.3.1 Paris



Abb. 4: „Bildzeile Paris“. Q: Eigene Zusammenstellung aus Internetseiten.

Paris, die „Stadt der Liebe“, ist reich an Museen und berühmten Bauwerken. Der Eiffelturm, der Arc de Triomphe und die prachtvollen Champs-Élysées sind nur einige davon. Die Metropole an der Seine übt weltweit eine enorme Faszination aus und kommt einem seltsam bekannt vor, auch wenn man noch nie dort war; in Paris gibt es mehr berühmte Wahrzeichen als in anderen Städten der Welt.<sup>56</sup> Aus allen architektonisch bedeutsamen Epochen sind Bauten in Paris zu finden.<sup>57</sup>



#### Steckbrief Paris



<b>Staat:</b>	Frankreich
<b>Region:</b>	Île-de-France
<b>Fläche:</b>	105,40 km <sup>2</sup> (unité urbaine: 2 845 km <sup>2</sup> )
<b>Einwohnerzahl:</b>	Paris-Stadt: 2,5 Millionen Einwohner (2012), der Großraum Paris: 12 Millionen (2012) <sup>1</sup>
<b>Bevölkerungsdichte:</b>	21 289 Einw./km <sup>2</sup>

Abb.5: „Lage und Steckbrief von Paris“. Q: <http://de.wikipedia.org/wiki/Paris>.

### Allgemeine Informationen

<sup>56</sup> vgl. Le Nevez et al. 2013, S. 4.

<sup>57</sup> vgl. ebd., S. 334ff.

In kaum einem anderen westeuropäischen Land ist das Leben dermassen auf die Hauptstadt ausgerichtet, wie dies in Frankreich der Fall ist. Beinahe jeder fünfte Franzose, jede fünfte Französin lebt in Paris. 2012 hatte die Stadt etwa 2,5 Millionen Einwohner. Im Grossraum sind es rund 12 Millionen.

Die Stadt selbst besteht aus 20 Stadtbezirken, den sogenannten Arrondissements. Die Bewohner und Bewohnerinnen sprechen vom "escargot", der "Schnecke von Paris", denn die Nummerierung erfolgt in Form einer Spirale. In der Mitte der Schnecke befindet sich der historische Stadtkern mit dem ersten Arrondissement. Dieses beherbergt die meisten berühmten Denkmäler, Gebäude und Plätze, zum Beispiel das „Musée du Louvre“. Jedes Arrondissement besteht aus vier Quartieren und hat neben einer eigenen Verwaltung auch seine eigene Ausstrahlung.



Abb. 6: „L'escargot“. Q: [http://www.infrancia.org/parigi/paris\\_fr/arrondissements-paris.html](http://www.infrancia.org/parigi/paris_fr/arrondissements-paris.html).

Bewegen sollte man sich in der Metropole keinesfalls mit dem Auto, denn Paris erstickt im Verkehr. Paris soll angeblich das dichteste U-Bahn-Netz der Welt besitzen; kein Haus ist weiter als 500m von einer Haltestelle entfernt.<sup>58</sup>

### Einige Pariser Sehenswürdigkeiten

**der Eiffelturm:** Der grazile Turm wurde von Gustave Eiffel als temporäres Ausstellungsstück für die Weltausstellung 1889 gebaut und war damals mit seinen 320 Metern der höchste Turm der Welt. Die Beliebtheit des Turms sorgte dafür, dass er die Ausstellung überlebte und heute mit seinem eleganten Jugendstildesign als bestimmendes Merkmal der Skyline das Stadtbild prägt.<sup>59</sup>

**Musée du Louvre:** Das erste Nationalmuseum Frankreichs glänzt mit sagenhaften Schätzen wie beispielsweise der Mona Lisa und der Venus von Milo. Die Mauern des heutigen Museums dienten früher als Festung und dann als Königspalast. Das grösste Museum der Welt erstreckt sich entlang der Seine und wirkt durch seine Grösse überwältigend.<sup>60</sup>

<sup>58</sup> vgl. Schamoni 2012, [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/frankreich/paris/](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/frankreich/paris/).

<sup>59</sup> vgl. Le Nevez et al. 2013, S. 7.

<sup>60</sup> vgl. ebd., S. 9.

**Arc de Triomphe:** Der Arc de Triomphe ist für Fussgänger nur durch eine Unterführung zu erreichen. Napoleon liess nach der Schlacht von Austerlitz 1806 den Triumphbogen in Auftrag geben, um seiner Siege zu gedenken. Der Triumphbogen steht im Zentrum der Place Charles-de-Gaulle (zuvor Place de l'Etoile). Dies ist der grösste Kreisverkehr der Welt, von dem zwölf Avenuen ausgehen.<sup>61</sup>

**Die Notre-Dame:** Die prächtigste Kathedrale auf der grösseren der beiden innerstädtischen Seine-Inseln ist das geografische und spirituelle Herzstück der Stadt. Der Bau des gotischen Wunderwerks dauerte fast 200 Jahre. Wäre nicht der Roman „der Glöckner von Notre Dame“ von Victor Hugo gewesen, hätte man das Bauwerk wegen Schäden aus der Französischen Revolution abgerissen. Durch dessen Erfolg wurde eine Petition zur Rettung der Kathedrale ins Leben gerufen.<sup>62</sup>

**Château de Versailles:** Der gewaltige 700-Zimmer-Palast in einem Park mit Springbrunnen, Teichen und Kanälen im Vorort Versailles bildete früher einen unglaublichen Kontrast zu den Lebensbedingungen der Bevölkerung. Das grosse Anwesen ist ein Unesco-Welterbe (seit 1979 auf der Liste) und aus der Innenstadt von Paris leicht erreichbar.<sup>63</sup> Ludwig XIV liess die frühere Jagdhütte seines Vaters im 17. Jahrhundert in das monumentale Château de Versailles umbauen, welches für die rund 6000 Mitglieder des französischen Hofes diente. Es ist noch heute das prachvollste und bedeutendste Schloss des Landes. Der Vorort Versailles war 1682 die politische Hauptstadt Frankreichs und zugleich Sitz des Königs. Dies änderte sich, als 1789 eine aufständische „Truppe“ die Palastwache niedermetzelte, Ludwig XVI und seine Marie-Antoinette nach Paris schleppte, wo sie letztlich enthauptet wurden.<sup>64</sup>

**Problemgebiet Banlieue<sup>65</sup>:** Die französische Innenpolitik muss sich seit ungefähr drei Jahrzehnten intensiv mit den Problemen in den benachteiligten Randgebieten der französischen Grossstädte auseinandersetzen. In den sogenannten Banlieues herrscht grosse Hoffnungslosigkeit. Arbeitslosigkeit und Gewalt beherrschen den Alltag der Bewohnerinnen und Bewohner in manchen Quartieren. Die Ausschreitungen erreichten 2005 ein erschreckendes Ausmass.

Der Begriff Banlieue, der wörtlich als „Bannmeile“ zu übersetzen ist, bezeichnet die „Gesamtheit der Vororte einer Grossstadt“.<sup>66</sup> Die Entwicklung in diesen Vororten erfolgte nicht wunschgemäss, so dass der Begriff seit den 70er-Jahren negativ konnotiert wird und mit den problematischen Stadtvierteln an den Rändern der französischen Grossstädte gleichgesetzt wird. Privilegierte Wohnviertel werden in Abgrenzung hierzu als banlieues riches oder chics bezeichnet.

In Frankreich entstand ein Grossteil der Banlieues nach dem Zweiten Weltkrieg. Die massive Wohnungsnot führte zum Bau neuer Hochhaussiedlungen am Stadtrand. Ursprünglich sollte die moderne Architektur dieser Grosswohnsiedlungen Symbol des wirtschaftlichen Aufschwungs sein, doch dies änderte

---

<sup>61</sup> vgl. ebd.,

<sup>62</sup> vgl. ebd., S. 10.

<sup>63</sup> vgl. ebd., S. 15.

<sup>64</sup> vgl. ebd., S. 281.

<sup>65</sup> Gnade 2013, <http://www.bpb.de/internationales/europa/frankreich/152511/problemgebiet-banlieue>.

<sup>66</sup> ebd.

sich bald. Privilegierte Personen zogen lieber in Einfamilienhausgebiete in der Banlieue oder in die Innenstadt.

Die leer stehenden Wohnungen wurden grösstenteils durch Immigranten aus den ehemaligen französischen Kolonien bezogen. Die Wirtschaftskrise in den 1970er-Jahren führte zu einer hohen Arbeitslosenquote in den Vororten. „So entwickelten sich die Banlieues rasch zu einem Auffangbecken für die sogenannte Problembevölkerung“.<sup>67</sup>

Die ersten offiziell registrierten Unruhen im Sommer 1981 führten dazu, dass die Öffentlichkeit auf die prekären Lebensumstände in den Banlieues aufmerksam wurde. Nach einer Verfolgungsjagd zwischen Jugendlichen und der Polizei in einem Vorort von Lyon wurden mehrere hundert Fahrzeuge in der Umgebung von Lyon, Marseille und Paris in Brand gesetzt. Seither sind die Ausschreitungen in den Vororten zu einem Dauerzustand geworden. In den Monaten Oktober und November 2005 lieferten sich Jugendliche in allen französischen Vorstädten Strassenschlachten mit der Polizei. Die hohe Gewaltbereitschaft war neu. 10 000 Fahrzeuge und hunderte öffentliche Gebäude wie Schulen, Sportplätze, Rathäuser und Polizeidienststellen wurden zerstört. Die Reaktionen der Regierungsmitglieder wurden heftig und von verschiedenen Seiten kritisiert. Der damalige Innenminister Nicolas Sarkozy kündigte an, „die Vororte mit einem „Hochdruckreiniger“ säubern zu wollen“.<sup>68</sup>

Seit 2005 folgten weitere Ausschreitungen in Frankreich, die jedoch nie mehr ein vergleichbares Ausmass erreichten.

Durch staatliche Massnahmen versuchte man vergeblich den verschiedenen Problemherden entgegenzuwirken. Neben der schlechten Anbindung an die Innenstädte stellt die defizitäre Ausstattung des Wohnumfeldes ein beachtliches Problem dar. Auch andere soziale Indikatoren liegen ebenso unter dem nationalen Durchschnitt. Der letzte Bericht der Nationalen Beobachtungsstelle kritischer Stadtteile (Rapport ONZUS 2011) legte offen, dass die Arbeitslosigkeit in den „problematischen“ Vierteln im Jahr 2010 doppelt so hoch (20.9%) war wie der nationale Durchschnitt. Durchschnittlich ist fast jeder zweite Jugendliche arbeitslos (41,7%), wohingegen der nationale Durchschnitt bei 23,2 Prozent liegt. 2009 lebte rund ein Drittel der Bevölkerung in den Banlieues unter der Armutsgrenze und ebenso liegt das Bildungsniveau gemäss Bericht unter dem nationalen Durchschnitt.<sup>69</sup>

### Historischer Abriss

„Eine Stadtgeschichte sollte nie Nationalgeschichte sein“, schreibt der Autor Thankmar von Münchhausen in seinem Paris-Buch.<sup>70</sup> Allerdings muss er sich eingestehen, dass dieser Grundsatz im Fall von Paris nur schwer zu berücksichtigen ist. Die Stadt an der Seine war seit jeher Schauplatz der wichtigsten Ereignisse Frankreichs und prägte dadurch die Entwicklung der gesamten Grande Nation.<sup>71</sup>

---

<sup>67</sup> ebd.

<sup>68</sup> ebd.

<sup>69</sup> vgl. ebd.

<sup>70</sup> Von Münchhausen 2007.

<sup>71</sup> vgl. Schamoni 2012, [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/frankreich/paris/](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/frankreich/paris/).



Um die Stadt verstehen zu können, ist ein Rückblick zu den Anfängen nötig. Archäologische Funde beweisen, dass es bereits im 3. Jahrhundert vor Christus Siedlungen im heutigen Paris gab. Ein keltischer Stamm namens Parisii (Bedeutung nicht eindeutig bestätigt, aber wahrscheinlich „Bootsmänner“) errichtete auf der heutigen Île de la Cité Hütten aus Zweigen und Lehm. Um 52 v. Chr. wurde das heutige Paris durch die Römer erobert und von nun an Lutetia genannt.<sup>72</sup> Die Stadt verzeichnete in dieser Zeit ein enormes Wachstum. Es wurden Paläste, Bäder und sogar ein Amphitheater erbaut. Als das Römische Reich zusammenbrach (400 n. Chr.) war das heutige Paris nicht mehr als eine spärlich besiedelte Besatzungsstadt.

580 n. Chr. nahm Paris erstmals eine bedeutende Stellung ein. Durch den fränkischen König Chlodwig wurde die Stadt zur Hauptstadt des Landes ernannt und die Karolinger, Chlodwigs Nachkommen, herrschten in dem Gebiet für weitere 500 Jahre.

Im Mittelalter wurden die Kathedrale Notre-Dame und die Universität Sorbonne errichtet, wodurch Paris richtige Formen annahm. Bald darauf wurde die Stadt zum geistigen und kulturellen Zentrum Frankreichs. Die strategische Lage am Fluss sicherte Paris das ganze Mittelalter hindurch seine Bedeutung.<sup>73</sup> Eine nächste grosse Etappe folgte. Diese umfasste den Hundertjährigen Krieg zwischen Frankreich und England (1339-1453), die Pest, welche unzählige Menschenleben forderte sowie die Entstehung unabhängiger Städte im restlichen Europa, durch welche politische Spannungen nach Paris getragen wurden.<sup>74</sup> Zwischen 1562 und 1598 tobten die Hugenottenkriege, eine Reihe von acht Bürgerkriegen in Frankreich.

Bereits im Alter von fünf Jahren bestieg Ludwig XIV („Sonnenkönig“) 1643 den Thron. Doch erst ab 1661 hatte er die absolute Herrschaftsgewalt inne.<sup>75</sup> Berühmt-berüchtigt war Ludwig für seine verschwenderische Lebensweise, welche für die Zeit des Absolutismus typisch war. Gleichzeitig war er aber auch ein grosser Förderer von Wirtschaft, Kunst und Wissenschaft. Während seiner Amtszeit liess er in Paris Strassenbeleuchtungen anbringen, die Wasserversorgung modernisieren sowie Krankenhäuser erbauen. Später wurde seine Residenz nach Versailles verlegt. Ludwig der XIV war mit einer Amtszeit von nennenswerten 72 Jahren der am längsten regierende König.

1789 begann mit dem Sturm auf die Bastille die Französische Revolution. Dem Motto „Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit“ folgend, wurde die Monarchie abgeschafft und der Weg zur ersten französischen Republik geebnet. Als erster französischer Kaiser wurde Napoleon 1804 gekrönt. Napoleon war ein Eroberer, der immer mehr wollte, jedoch auch grosse Niederlagen einstecken musste. Sein Ziel war es, Paris in die schönste Metropole zu verwandeln. Für seine immensen Pläne liess er unter anderem den symbolträchtigen Arc de Triomphe erbauen. Napoleon, der sich am 2. Dezember 1804 gleich selbst zum Kaiser der Franzosen krönte, liebte die Macht und die grosse Inszenierung.

---

<sup>72</sup> vgl. Le Nevez et al. 2013, S. 318.

<sup>73</sup> vgl. ebd., S. 319.

<sup>74</sup> vgl. ebd., S. 319.

<sup>75</sup> vgl. ebd., S. 321.

Baron Georges-Eugène Haussmann eiferte Napoleon nach, denn auch er veränderte Mitte des 19. Jahrhunderts das Stadtbild von Paris grundlegend. Kaum ein anderer Stadtplaner auf der Welt hat seine Geburtsstadt so nachhaltig geprägt wie Haussmann die seine. Die Verwandlung, die Haussmann im 19. Jahrhundert in Angriff nahm, war ein Mammutunternehmen. Protzige Boulevards entstanden, ganze Stadtbezirke wurden aufgrund seiner Baupläne dem Erdboden gleichgemacht. Hunderttausende, vor allem arme Menschen, wurden umgesiedelt. Unter Haussmann entstanden aber auch ein dringend notwendiges Kanalisationssystem und neue Wasserleitungen.<sup>76</sup>

Für Paris` Bedeutung hinsichtlich Kunst und Kultur wurde bereits im Mittelalter der Grundstein gelegt. Während der sogenannten „Belle Epoque“ wurde diese noch gesteigert. Die „Belle Epoque“ wird auch als das goldene Zeitalter bezeichnet. Neue Meisterwerke wie beispielsweise Gustave Eiffels Turm wurden erbaut.

Im Sommer 1940 geriet Paris unter die Herrschaft der Deutschen. Es war eine harte Zeit für die Stadt, welche aber noch viel schlimmer hätte ausgehen können. Hitlers Befehl, die Stadt niederbrennen zu lassen, befolgte General von Choltitz nicht. Ein schwedischer Diplomat konnte ihn vom Gegenteil überzeugen. Heute ist Choltitz als Retter von Paris in den Köpfen seiner Bevölkerung verankert. Nach dem zweiten Weltkrieg erholte sich die Stadt nur langsam, jedoch stetig. Durch den Zuzug zahlreicher Immigranten und Immigrantinnen wurde Paris schliesslich zu der multikulturellen Stadt, die wir heute kennen.<sup>77</sup>

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Paris zahlreiche Eroberungen, Zerstörungen, Katastrophen, aber auch Blütezeiten erlebte.

---

<sup>76</sup> vgl. ebd., S. 334ff.

<sup>77</sup> vgl. Wikipedia, [http://de.wikipedia.org/wiki/Dietrich\\_von\\_Choltitz](http://de.wikipedia.org/wiki/Dietrich_von_Choltitz).

### 2.3.2 Lausanne



Abb. 7: „Bildzeile Lausanne“. Q: Eigene Zusammenstellung aus Internetseiten.

Die viert grösste Schweizer Stadt, welche am nördlichen Ufer des Genfersees liegt, geht neben Genf oftmals vergessen. Doch wer die Stadt einmal besucht hat, ist von ihrem Charme und der Lage am Hang oberhalb des Sees begeistert.



#### Steckbrief Lausanne



<b>Staat:</b>	Schweiz
<b>Region:</b>	Kanton Waadt (VD)
<b>Fläche:</b>	31,37km <sup>2</sup>
<b>Einwohnerzahl:</b>	130'515 Einwohner (2012)
<b>Bevölkerungsdichte:</b>	3155 Einw./km <sup>2</sup>

Abb. 8: „Lage und Steckbrief von Lausanne“. Q: <http://de.wikipedia.org/wiki/Lausanne>.

#### Allgemeine Informationen

Lausanne liegt im Waadtländer Mittelland am nördlichen Ufer des Genfersees und ist die Hauptstadt des Kantons Waadt. Nach Genf ist Lausanne das wichtigste Wirtschafts- und Verwaltungszentrum der Westschweiz. Lausanne zählte 2012 rund 130 500 Einwohner und ist damit bevölkerungsmässig die viert grösste Stadt der Schweiz.<sup>78</sup> Die gesamte Agglomeration Lausanne zählt rund 317 000 Einwohner und die Metropolregion Genf-Lausanne ist ein erweiterter Ballungsraum mit 1,2 Millionen Einwohner. Die Bevölkerungszahl stieg seit Ende des 19. Jahrhunderts bis in die 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts stark an. Durch die Wirtschaftskrise in den 1970-er Jahren kam es zur Abwanderung von ausländischen Arbeitskräften, wodurch die Bevölkerungszahl im nachfolgenden Jahrzehnt abnahm.<sup>79</sup>

Von den Bewohnern sind 78.8% französischsprachig. Der Anteil der Ausländer und Ausländerinnen an der Gesamtbevölkerung ist 2013 mit 41,5% relativ hoch.

Obschon Genf heute als Zentrum internationaler Beziehungen eine grössere Bedeutung hat, wurden auch in Lausanne verschiedene internationale Konferenzen durchgeführt. Dazu gehörte beispielsweise der Vertrag von Lausanne, Verhandlungen im Jahr 1923, die zur Festlegung der türkischen Grenze nach dem

<sup>78</sup> vgl. Bundesamt für Statistik, <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/staedte/351/key.html>.

<sup>79</sup> vgl. Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten, <http://www.swissworld.org/de/geografie/staedte/lausanne/>.

Ersten Weltkrieg führten. Im Weiteren ist Lausanne ein wichtiger Eisenbahn-Knotenpunkt an der Strecke Bern-Genf. Von Lausanne aus gibt es ausserdem direkte Verbindungen ins Rhonetal und nach Paris.<sup>80</sup>

### **Historischer Abriss**

Das Stadtgebiet von Lausanne war bereits im 4. Jahrtausend v. Chr. besiedelt. Die Römer errichteten nach der Eingliederung Helvetiens ins Römische Reich an der Stelle einer keltischen Siedlung im Bereich des heutigen Vidy ein Militärlager, das sie „Lousanna“ nannten. Die Siedlung war der grösste Vicus<sup>81</sup> auf dem Gebiet der heutigen Schweiz. Im Laufe des 3. Jahrhunderts wurde diese Römersiedlung jedoch durch Einfälle der westgermanischen Alemannen bedrängt und wahrscheinlich um 260 n. Chr. zerstört, aber erst nach der Mitte des 4. Jahrhunderts endgültig aufgegeben.<sup>82</sup>

Zwischen 888 bis 1032 gehörte der zunächst noch relativ kleine Ort zum Königreich Hochburgund. Im Laufe des 11. Jahrhunderts wuchs die Stadt zu einem politischen, religiösen und wirtschaftlichen Zentrum heran, in welchem die Bischöfe ihre weltliche Herrschaft etablierten. Eine eigentliche Blütezeit lässt sich für Lausanne im 12. Und 13. Jahrhundert verzeichnen. Auf Druck der Bürgerschaft verlieh der Bischof 1144 Lausanne das Stadtrecht.

Die Bürgerschaft von Lausanne erkämpfte sich 1234 die ersten politischen Rechte und erhielt in den folgenden Jahrhunderten immer wieder Unterstützung von den Grafen von Savoyen, welche ihnen im Kampf gegen die Herrschaft der Bischöfe beistanden.

Im Jahre 1476 wurde die Stadt von burgundischen Truppen besetzt und nach der Schlacht bei Grandson von den Eidgenossen geplündert.

Ein neues, bedeutsames Kapitel der Geschichte von Lausanne begann 1536 mit dem Einmarsch der Berner. Die Berner eroberten das gesamte Waadtland. Die Bewohner von Lausanne begrüsst die Einführung der Reformation mit grosser Zustimmung. Dadurch verlor die Stadt ihren Status als Bischofssitz. Die Berner machten die Bevölkerung von Lausanne zu ihren Untertanen und die Stadt wurde zu einer Provinzstadt degradiert. Nicht alle waren damit einverstanden, so dass es zu mehreren Aufständen gegen die Berner Vorherrschaft kam (z.B. 1588: die Verschwörung von Isbrand Daux).

1536 wurde die Vogtei Lausanne eingeführt, welche ein grösseres Gebiet als der heutige Bezirk Lausanne umfasste. Die Stadt verlor während der Herrschaft von Bern über die Waadt viel von ihrem Einfluss.

Nach dem Zusammenbruch des Ancien Régime wurde Lausanne im Rahmen der Waadtländer Revolution von 1798 zum Hauptort des Canton du Léman, der während der Helvetik bis ins Jahr 1803 Bestand hatte und später mit der Inkraftsetzung der Mediationsverfassung als Kanton Waadt weiter existierte. So wurde Lausanne 1803 zur Hauptstadt des neugeschaffenen Kantons.<sup>83</sup>

---

<sup>80</sup> vgl. ebd.

<sup>81</sup> Vicus = Stadtviertel oder Siedlung der römischen Antike. Siehe auch <http://de.wikipedia.org/wiki/Vicus>.

<sup>82</sup> vgl. Wikipedia, <http://de.wikipedia.org/wiki/Lausanne>.

<sup>83</sup> vgl. ebd.

### 2.3.3 Der Simplon: Pass und Tunnel



Abb. 9: „Bildzeile Simplon“. Q: Eigene Zusammenstellung aus Internetseiten.

#### Allgemeine Informationen zum Simplonpass

Mit seinen 2005 m ü. M. ist der Simplonpass eine der tiefstgelegenen Überquerungen des Zentralen Alpenmassivs. Die Route über den Simplon führt von Brig nach Domodossola in Italien und überwindet dabei im Norden die berühmte Saltinaschlucht und im Süden die Gondoschlucht. Die beiden Schluchten erschwerten lange Zeit den Zugang zum ansonsten gut begeharen Gelände. Die Passhöhe auf 2005 m befindet sich auf Schweizer Boden. Gondo, die Zollstation, und Simplon sind eine der einzigen Walliser Dörfer auf der Alpensüdseite. Der Name Simplon bezeichnet den Pass, aber auch die gesamte Talschaft und die Gemeinde mit der Hauptsiedlung Simplon Dorf. „Grosse Teile der Passregion sind heute wegen ihrer Naturvielfalt und kulturlandschaftlichen Einmaligkeit unter Schutz gestellt“.<sup>84</sup>

#### Historischer Abriss

Die Geschichte des Simplons ist geprägt von einem stetigen Wechsel zwischen Blütezeit und Niedergang.

Seit 9000 Jahren können Siedlungsspuren auf dem Pass nachgewiesen werden. Die ältesten archäologischen Funde auf dem Simplon stammen aus der Jungsteinzeit. Ausgrabungen bei Gamsen im Rhonetal erbrachten Beweise für Handelsbeziehungen zwischen dem Oberwallis und dem angrenzenden Val d'Ossola. Auch eine Begehung durch die Römer wurde durch Münzfunde beidseits des Passes bestätigt. Der Simplon hatte für die Römer jedoch zweifellos nie dieselbe Bedeutung wie der Grosse St. Bernhard. Zuverlässige Aussagen betreffend der Intensität der Handelsbeziehungen sind jedoch nicht möglich.<sup>85</sup>

Belegt ist eine rege Nutzung des Simplonpasses mindestens seit Mitte des 12. Jahrhunderts. Diese erste Blütezeit steht in einem engen Zusammenhang mit der Besiedlung der Simplonsüdseite durch alemannisch stämmige Einwanderer aus dem Talkessel von Brig. Der Aufschwung hing aber weniger mit dieser Besiedlung, sondern vielmehr mit den politischen und wirtschaftlichen Veränderungen im Alpenraum und in den angrenzenden Gebieten zusammen: Im 11. Jahrhundert strebten die norditalienischen Städte auf und im 12. und 13. Jahrhundert erblühten die grossen Warenmessen in der Champagne. Als direkteste, d.h. kürzeste und einfachste Verbindung zwischen den beiden bedeutenden Wirtschaftsräumen entwickelte sich der Simplon zu einer wichtigen Transitachse. Dadurch verlor der Grosse St. Bernhard, der in römischer Zeit im Vordergrund gestanden hatte, an Bedeutung.<sup>86</sup>

<sup>84</sup> <http://www.ecomuseum.ch/der-simplon>.

<sup>85</sup> vgl. Arnold 2012, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8806.php>.

<sup>86</sup> vgl. <http://www.ecomuseum.ch/der-simplon>.

Die ab dem 13. Jahrhundert geschlossenen Handelsverträge zwischen dem Wallis und dem Val d'Ossola spiegeln die wachsende Bedeutung des Simplonpasses als Verkehrsachse wider. In den Verträgen wurde der Warentransport sichergestellt und geregelt. Beim heutigen Weiler Gampisch stand ein von Johannitern unterhaltenes Hospiz, das im Jahre 1235 zum ersten Mal erwähnt wurde. Hier stiegen die Reisenden auf dem langen Weg von Brig nach Domodossola ab; zu Fuss oder mit dem Pferd überquerten Kaufleute, Soldaten und Pilger den Pass.<sup>87</sup>

Die verhältnismässig flache Passhöhe war leicht zu begehen, doch die Gondoschlucht im Süden und die Saltinaschlucht im Norden stellten Hindernisse dar, die den direkten Zugang versperrten. Vermutlich wurde schon im frühen Mittelalter ein Pfad durch die Gondoschlucht gebahnt. Man muss sich diese Anlage jedoch recht bescheiden und gefährlich vorstellen. So berichten die Sterbebücher der Pfarreien von häufigen tödlichen Unfällen.<sup>88</sup>

Die Handelsverträge ermöglichen ausserdem einen Einblick in das breite Angebot an Waren, die im Mittelalter über den Pass transportiert wurden. Aus den Bergwerkgebieten bei Bergamo und aus Waffenschmieden in derselben Region gelangten Metall und fertige Produkte in den Norden. Zudem wurden ansehnliche Mengen an Salz, Zucker und Reis ins Wallis „importiert“. Im Weiteren gehörten italienische Weine sowie Häute, Felle, Papier und Bücher zu den Transportgütern, welche ihren Weg ins Wallis fanden. Von besonderer Bedeutung waren auch Textilien, die in beide Richtungen transportiert wurden. Maultiere trugen Ballen, gefüllt mit Gewebe und Wolle, über den Pass. Die Wolle, die ursprünglich aus England und Flandern stammte, wurde nach Italien gebracht. Italienische Kaufherren kauften diese in grossen Mengen ein, da sie als besonders zart und fein galt und mit diesen Qualitäten die ihrige übertraf. In den Webereien Italiens wurde die Wolle verarbeitet und dann zu den Messeplätzen in der Champagne gebracht.<sup>89</sup>

Nach 1320 verloren die Messen in der Champagne an Bedeutung. Weitere Konflikte führten dazu, dass die Warenströme von Süden nach Norden teils einbrachen und oder sich auf weiter östlich gelegene Routen, v.a. auf den Gotthardpass und die Bündner Pässe verlagerten. Am Simplon sank der Transitverkehr fast komplett ab. Auf einigen Karten des 16. und 17. Jahrhunderts wird der Simplon nicht einmal mehr vermerkt. Auch am Hospiz ging dieser Niedergang nicht unbemerkt vorbei. So verfiel es allmählich, wurde von den Johannitern 1590 verkauft und ging 1655 an Kaspar Jodok von Stockalper über.<sup>90</sup>

Die eigentliche Blüteperiode erfuhr der Simplon aber erst im 17. Jahrhundert als der Briger Handelsherr Kaspar Jodok von Stockalper (1609–1691) den gesamten „Verkehr“ über den Pass reorganisierte.<sup>91</sup>

Als während des Dreissigjährigen Kriegs (1618–48) der Verkehr über die Bündner Pässe und den Gotthard einbrach, gelang es Stockalper, bedeutende Verkehrs- und Warenströme auf die relativ sichere Simplonroute umzuleiten. Er baute die Landstrasse durch das Wallis und den Saumweg über den Simplon

---

<sup>87</sup> vgl. Mittler 1988, S. 121.

<sup>88</sup> ebd., S. 116.

<sup>89</sup> ebd., S. 121.

<sup>90</sup> vgl. Arnold 2012, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8806.php>.

<sup>91</sup> vgl. Kulturwege Schweiz, <http://www.kulturwege-schweiz.ch/via-routen/viastockalper/geschichte/stockalper.html>.

aus und machte sie zur Hauptschlagader seines Handelsunternehmens. 1640 richtete er einen wöchentlichen Kurierdienst zwischen Genf und Mailand über den Simplon ein. Auch das Wallis und das Simplongebiet profitierten von dieser Aufschwung. Im Jahre 1650 beispielsweise waren mehr als 200 Säumer am Pass beschäftigt.<sup>92</sup> Mit Stockalpers Sturz 1678 verlor der Simplon schlagartig an Bedeutung und die Talbewohner bestritten ihren Lebensunterhalt wieder mehrheitlich mit der Berglandwirtschaft.<sup>93</sup>

Im Jahr 1800 erteilte Napoleon den Befehl zum Bau einer befestigten und befahrbaren Strasse über den Simplon, da dieser in seinen strategischen Überlegungen eine zentrale Rolle spielte. Der Simplon sollte «praticable pour les canons» werden, war also als Militär- oder Heerstrasse für die direkte Verbindung zwischen Frankreich und Italien gedacht. Napoleons Plan war es, nach seiner Krönung zum König von Italien im Mai 1805 über den Simplon nach Paris zurückzukehren. Seine Vision ging jedoch nicht auf, denn die Strasse konnte mit einigen Monaten Verspätung erst im Herbst 1805 eröffnet werden. Napoleon selbst überquerte den Simplon nie. Der nun ausgebaute Simplon war nicht mehr nur die kürzeste, sondern klar auch die schnellste Verbindung zwischen Paris und Mailand und erlebte seine dritte Blütezeit. Kurz nach der Eröffnung wurde eine Kutschenpost eingerichtet. Militärisch kam dem Simplonpass auch nach Napoleons Zeit eine Bedeutung zu. In den 1830er-Jahren entstanden u.a. in der Gondoschlucht Festungsanlagen, die 1859 erneuert wurden. Zudem war der Simplon im 2. Weltkrieg ein Element der Schweizer Verteidigungstaktik, des Réduit-Konzepts.<sup>94</sup>

Der Simplon-Eisenbahntunnel brachte 1905 jedoch das Ende der Passstrasse. Die Zahl der Reisenden ging massiv zurück. Die Folge war eine vorübergehende Isolierung der Siedlungen entlang der Passstrasse, die sich aber mit dem zunehmenden Individualverkehr bald wieder entschärfte.

Seit 1960 ist die Passstrasse als N9 bzw. A9 ins Nationalstrassennetz eingegliedert und wurde wintersicher ausgebaut. Infolge des Ausbaus der Passstrasse kam es zu einer markanten Zunahme des Schwerverkehrs. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts war der Simplon ein beliebtes Ausflugs- und Wanderziel. Der 1994 eröffnete, durchgehend restaurierte Stockalperweg zwischen Brig und Gondo folgt weitgehend dem mittelalterlichen Saumpfad, führt aber u.a. auch durch das ehemals geheime Fort Gondo und ist das zentrale Element des Ecomuseums Simplon (Kulturweg).<sup>95</sup>

### **Allgemeine Informationen zum Simplontunnel**

Der Simplontunnel ist ein etwa 20 Kilometer langer, zweiröhriger Doppelspur-Eisenbahntunnel, der die Schweiz mit Italien verbindet. Er unterquert das Simplongebiet zwischen dem Rhonetal und dem Val Divedro in der Ossola-Region. Durch die Schweizerische Bundesbahn wird ein Autoverlad zwischen Brig im Kanton Wallis und Iselle di Trasquera (Piemont) betrieben.

Lange Zeit, bis Ende der 70er-Jahre, waren die zwischen 1898 und 1921 erbauten Einspurröhren des Simplontunnels mit ihren 19,8km der längste Gebirgstunnel der Welt. Seine Bekanntheit erlangte der Tunnel auch durch den bis 1962 durch ihn verkehrenden Simplon-Orient-Express.

---

<sup>92</sup> vgl. Mittler 1988, S.127f.

<sup>93</sup> vgl. Arnold 2012, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8806.php>.

<sup>94</sup> vgl. ebd.

<sup>95</sup> vgl. ebd.

Zusammen mit dem Lötschberg-Basistunnel (2007 fertiggestellt) bildet der Durchstich auf der Nordseite die westliche Achse des zweiachsigen NEAT- bzw. Alptransit-Konzepts.<sup>96</sup>

### **Historischer Abriss**

Als die Bahn immer mehr Bedeutsamkeit in der Schweiz erlangte, wünschte sich jede Region eine eigene Nord-Süd-Verbindung durch die Alpen Richtung Italien. Der Ostschweiz schwebte eine Bahn durch den Splügen oder Lukmanier vor, die Zentralschweiz und Zürich bevorzugten den Gotthard und die Westschweiz wünschte sich den Simplon.

1895 konnte dank der Beteiligung der Eidgenossenschaft ein Staatsvertrag mit Italien ausgehandelt werden, in welchem Abmachungen betreffend des Baus und des Betriebs einer Eisenbahn durch den Simplon festgehalten wurden. Aus militärstrategischen Gründen wurde die Lage des Tunnels so gewählt, dass die Staatsgrenze zwischen den beiden Ländern die Mitte des Tunnels bildet.

Durchschnittlich arbeiteten täglich bis zu 3000 Leute, grösstenteils Italiener, auf der Baustelle. Die Arbeitsbedingungen waren miserabel, so dass fast 70 Arbeiter bei Unfällen ums Leben kamen und viele später an Folgekrankheiten starben. Infolge der Gebirgsüberlagerung von 2135m wurden im Berginnern unerträgliche 42°C erwartet. Aus diesem Grund wendete man ein neues Bauverfahren an, welches die Zufuhr von Fischluft in den Hauptstollen durch eine weitere Röhre garantierte.

Der Durchstich erfolgte am 24. Februar 1905. Durch unerwartete Bauschwierigkeiten wie Wassereintritte und Streiks verlängerte sich der Bau von 5,5 auf 7,5 Jahre.

Der erste Zug passierte am 25. Januar 1906 den Tunnel und seine offizielle Einweihung fand im Mai desselben Jahres statt. Der zweite Stollen wurde zwischen 1913 und 1922 zum Tunnel II ausgebaut.<sup>97</sup>

---

<sup>96</sup> vgl. Wikipedia, <http://de.wikipedia.org/wiki/Simplontunnel>.

<sup>97</sup> vgl. <http://www.library.ethz.ch/Ressourcen/Digitale-Kollektionen/Kurzportraits/Simplontunnel>.



### 2.3.4 Venedig



Abb. 10: „Fotozeile Venedig“. Q: Eigene Zusammenstellung aus Internetseiten.

„Niemand, der in der Lagunenstadt ankommt, sieht dieses Weltwunder zum ersten Mal: Zu oft wurde es beschrieben, besungen, auf Bildern und in Filmen dargestellt, so dass es längst Eingang in das kollektive Bewusstsein Europas gefunden hat.“<sup>98</sup>

Früher einmal war Venedig eine bedeutende Handels- und Seemacht und wurde die „Königin der Adria“ genannt. Begünstigt durch ihre geografische Lage, kontrollierte die Stadt die wichtigsten Handelswege im Mittelmeerraum. Heute ist Venedig als Touristenattraktion in allen Köpfen verankert und das Fahren mit einer Gondel scheint ein unvergessliches Erlebnis zu sein.



<b>Steckbrief Venedig</b>	
<b>Staat:</b>	Italien
<b>Region:</b>	Venetien
<b>Fläche:</b>	414,57km <sup>2</sup> , davon 2 577 256km <sup>2</sup> Wasserfläche.
<b>Einwohnerzahl:</b>	259'263 Einwohner (2012)
<b>Bevölkerungsdichte:</b>	625 Einw./km <sup>2</sup>



Abb. 11: „Lage und Steckbrief von Venedig“. Q: <http://de.wikipedia.org/wiki/Venedig>.

### Allgemeine Informationen

Venedig ist eine Stadt an der Adria im Nordosten Italiens. Sie ist die Hauptstadt der Region Venetien und der Provinz Venedig. Der historische Stadtkern der Stadt wurde auf ungefähr 150 nahe beieinander liegenden flachen Inseln gebaut. Die Inseln liegen in einer rund 550km<sup>2</sup> grossen Lagune, die etwa 40 km lang und ungefähr 15 km breit ist. Der Entstehungsprozess setzte etwa 4000 v. Chr. ein. Die Flüsse Brenta, Sile und Olave spülten Unmengen von Sand und Geröll (Sedimente) aus den Alpen an, die sich dann vor der Küste zu langen Sandbänken / Dünen (lidi) ablagerten. Die Sedimente überdeckten eine jungpleistozäne Grundschicht aus Lehm und Sand, die zwischen 5 und 20cm dick ist. Darüber dehnt sich die halbmondförmige Laguna Veneta aus. Ihr Wasser ist in den hafennahen Kanälen 15-20m, im Durchschnitt jedoch nur 50cm tief und je nach Gezeitenstand mehr oder weniger brackig. Die Lagune besteht aus mehr als hundert Inseln und unzähligen winzigen Erhebungen aus Treibsand und Schilf, den

<sup>98</sup> Weiss 2012, S. 11.

sogenannten barene. Zwei Landzungen sowie die Inseln Lido und Pellestrina schützen die Lagune vor dem offenen Meer. Natürliche Durchgänge, die so genannten „porti“ (Lido, Malamocco und Chioggia) verbinden die Lagune an drei Stellen mit der Adria und ermöglichen den Austausch von Süß- und Salzwasser.<sup>99</sup>

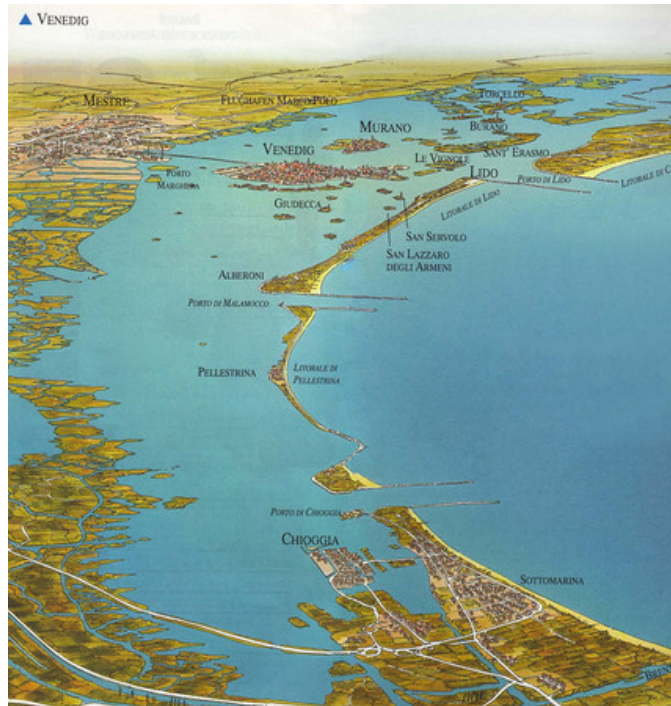


Abb. 12: Abb. 13: „Venedig und die Lagune“. Q: [http://hans-egger.smugmug.com/Das-Album-von-Hans-und-Susanna/2008-Rund-ums-Jahr/Venedig-im-November/6587552\\_vXa34#!i=421778435&k=XK2yY](http://hans-egger.smugmug.com/Das-Album-von-Hans-und-Susanna/2008-Rund-ums-Jahr/Venedig-im-November/6587552_vXa34#!i=421778435&k=XK2yY).

Die Fläche der Stadt beträgt 414,573km<sup>2</sup>, wobei 257,73km<sup>2</sup> Wasserfläche sind.<sup>100</sup> Bei einer Volkszählung im Jahr 2006 hatte die Stadt rund 270 000 Einwohner. Davon leben circa 177 000 auf dem Festland, 30'000 innerhalb der Lagune und 61'000 im centro storico, im historischen Zentrum.<sup>101</sup> Venedig „besitzt“ weiter rund 150 Kanäle, ungefähr 3000 Strassen und Gässchen sowie mehr als 400 Brücken. Seit dem 19. Jahrhundert wurden nach und nach Kanäle zugeschüttet oder stillgelegt. Die meisten Kanäle werden heute nicht mehr befahren. Im Canal Grande und vor allem bei der Rialtobrücke ist der Wasserverkehr jedoch noch sehr intensiv. Durch eine drei Kilometer lange Brücke wird die Altstadt mit dem Festland verbunden.<sup>102</sup>

Die Inseln rund um das historische Zentrum herum erhielten bereits vor Jahrhunderten unterschiedliche Aufgaben zugeteilt. So gibt es beispielsweise eine Friedhofsinsel (San Michele) sowie eine Glasbläser-Insel (Murano).

Im Weiteren ist Venedig nach Genua und Triest der drittgrösste Hafen Italiens.<sup>103</sup> Bezüglich der Wirtschaftsstruktur lässt sich eine Zweiteilung festmachen. Auf dem Festland ist vor allem die Industrie angesiedelt, während die Lagune vorwiegend vom Tourismus und Handel geprägt ist. Venedig ist die

<sup>99</sup> vgl. Fehr 2009, [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/italien/venedig/geschichte\\_geografie.jsp](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/italien/venedig/geschichte_geografie.jsp).

<sup>100</sup> vgl. Hübner 2013, <http://www.geschichte-venedigs.de/venedig.html>.

<sup>101</sup> vgl. Weiss 2013, S. 70.

<sup>102</sup> vgl. ebd.

<sup>103</sup> vgl. ebd.

meistbesuchte Stadt Italiens. 2001 zog die Stadt 14 Millionen Besucher und Besucherinnen an. Zwischen 2005 und 2010 verzeichneten die Unterkünfte eine enorme Zunahme. Die Zahl der Übernachtungen nahm pro Jahr um rund 6 Millionen zu (von 55 Millionen auf 61 Millionen).<sup>104</sup>

Doch nicht alles „glänzt“ in Venedig. Die Stadt befindet sich in einer prekären Lage. Viele Gebäude sind heute trotz Bemühungen in einem schlechten Zustand. Gründe hierfür sind der steigende Wasserspiegel, der die meisten unteren Geschosse unbewohnbar macht, sowie die Pflegemassnahmen an Bauten und Kanälen, die lange Zeit vernachlässigt wurden. Durch das Ausgraben tiefer Fahrrinnen für die grossen (Kreuzfahrts-)Schiffe wird das Strömungsverhältnis von Ebbe und Flut zusätzlich ungünstig beeinflusst, so dass Fundamente unterspült werden.<sup>105</sup> Neben dem steigenden Wasserspiegel stellt auch das „Absacken“ der Altstadt ein Problem dar. Grundsätzlich ist das Wasser in Venedigs Strassen nichts Aussergewöhnliches, doch die Stadt kämpft seit Jahren mit vermehrten Hochwassern. Ganze Plätze und Gassen werden überflutet, der Alltag der Venezianer still gelegt. Schuld am Hochwasser ist aber nicht nur der Klimawandel, der den Meeresspiegel steigen lässt, sondern auch der sandige Untergrund, der jedes Jahr durch den Druck der Bauwerke mehrere Millimeter absackt, wodurch die Stadt in der Lagune versinkt. In den vergangenen Jahren waren es insgesamt 23cm. Es wurden bereits Wehre und Dämme an der dem Mittelmeer zugewandten Seite errichtet, um die Stadt vor den Wassermassen der Adria zu schützen. Da der Austausch des Wassers zwischen dem offenen Meer und der Lagune fürs Ökosystem von grosser Bedeutung ist, kann die Lagune nicht komplett vom Meer abgeschottet werden. Es existieren diverse Pläne, die Stadt „vor dem Wasser“ zu retten, darunter auch das riesige High-Tech-Projekt „Mose“ (Modulo Sperimentale Elettromeccanico), welches heftig diskutiert wurde und wird. Ein mobiler Schutzdamm soll Venedig vor verheerenden Überschwemmungen schützen. Das Projekt stösst nicht nur auf Zustimmung, vor allem die immensen Kosten wurden heftig diskutiert. Zudem sind sich Experten betreffend der Wirksamkeit des Projekts nicht einig. Zurzeit steht die Realisierung respektive die Fertigstellung jedoch aus Finanzierungsproblemen vor einer ungewissen Zukunft.<sup>106</sup>

Obwohl der Tourismus die Haupteinnahmequelle Venedigs ist, hat auch er seine Schattenseiten. Durch ihn wird die städtische Infrastruktur verdrängt, so dass beispielweise kleine Bäckereien, Metzgereien und Supermärkte weichen müssen und teure Cafés sowie Souvenirläden an deren Stelle treten. Auf die Wünsche und Bedürfnisse der Touristen wird geachtet, die der eigenen Bevölkerung gehen vergessen. Grössere Einkäufe müssen die Venezianer und Venezianerinnen auf dem Festland tätigen. Dazu kommen die überteuerten Mieten, die den Einheimischen Sorgen bereiten. Viele Gebäude sind längst baufällig, so dass neben den Mieten hohe Renovationskosten dazu kommen. Reiche Ausländer haben zahlreiche Häuser gemietet und nutzen diese als Zweitwohnungen. Oben genannte Gegebenheiten führen dazu, dass sich die einheimische Bevölkerung, insbesondere die jungen Leute, das Leben auf den Inseln in der Lagune nicht leisten kann. Der Anteil der jungen Menschen liegt in den meisten Quartieren zwischen 12-14%. Erkennbar höher ist der Anteil der „Alteingesessenen“, der 65-Jährigen, die beinahe 65% der

---

<sup>104</sup> vgl. ebd.

<sup>105</sup> vgl. Hübner 2013, <http://www.geschichte-venedigs.de/venedig.html>.

<sup>106</sup> vgl. Fehr 2009, [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/italien/venedig/hochwasser.jsp](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/italien/venedig/hochwasser.jsp).

Bevölkerung ausmachen.<sup>107</sup> Für die jungen Menschen hat die Lagunenstadt ohnehin nicht viel zu bieten. Die Freizeitgestaltungsmöglichkeiten sind nur gering. Ein weiteres Problem sind die immensen Müllberge, die durch die Touristen verursacht werden. Da der Müll mittels Booten aufs Festland transportiert werden muss, stellt die Müllentsorgung ein aufwändiges und kostspieliges Unterfangen dar.<sup>108</sup>

Die Gondel (gondola) ist wohl das bekannteste Verkehrsmittel in Venedig. Sie wird jedoch immer mehr durch kleine Motorboote verdrängt und wird heute vorwiegend für touristische Zwecke genutzt. Für den Waren- und Personentransport „im grossen Stile“ werden die Vaporetti genutzt. Die Ausbildung zum Gondoliere wird heute nur noch von wenigen Einwohnern als gewinnbringend angesehen.<sup>109</sup>

### Historischer Abriss

Venedig wurde nicht wie viele andere italienische Städte von den Römern gegründet. Das Wunder nahm 500 n. Chr. seinen Anfang, als die Festlandbewohner, die Veneter, vor den Invasionen der Hunnen und Langobarden auf die Lagune flohen. Auf den unzähligen, mühsam zu erreichenden Inseln fanden sie Schutz und viele blieben dort, auch als die Gefahr vorüber war. Kurz nach 800 n. Chr. erschlossen sie nach und nach das sumpfige Land auf den Inseln, verbanden die Inseln mit Brücken, ramnten Millionen von Holzpfählen in den schlammigen Untergrund und schufen so jenes Stadtgebiet, wie es sich heute noch präsentiert.<sup>110</sup> Zunächst gerieten die Inseln unter den Machteinfluss des byzantinischen Reichs. Im 8. Jahrhundert verlor das Reich an Einfluss und ein gemeinsamer Anführer, der Doge wurde auf Lebzeiten ernannt. Der Doge war das Stadtoberhaupt der Republik Venedig und im frühen Mittelalter besass er neben militärischen auch juristische Kompetenzen und somit eine fast uneingeschränkte Macht.

Durch die geografische Lage begünstigt, entwickelte sich die Stadt ab dem 10. Jahrhundert zu einer wichtigen Handelsmetropole und spielte als Seemacht im Mittelmeerraum eine entscheidende Rolle.<sup>111</sup> Venedig hatte seine Stellung im Spannungsfeld zwischen Okzident und Orient gefunden und war zeitweise der grösste Zwischenhändler zwischen Westeuropa und dem östlichen Raum. Die Venezianer wussten ihre Stellung zu nutzen. Sie brachten Seide, Gewürze und Pelze aus dem Orient in die Stadt und verkauften die importierten Luxusgüter anschliessend weiter.<sup>112</sup> Durch den florierenden Markt konnte Venedig Mitte des 11. Jahrhunderts seine Flotte erweitern und in den folgenden Jahrhunderten erweiterte die Stadt ihre Macht durch die Eroberung zahlreicher Städte und die Kontrolle der wichtigsten Schifffahrtswege im Mittelmeer. Zu Beginn des 13. Jahrhunderts gelang es der venezianischen Flotte, Konstantinopel (das heutige Istanbul) zu erobern. Durch diese Eroberung wurde Venedig zu einer der grössten See- und Handelsmächte dieser Zeit. Die „Königin der Adria“ verfügte über ein Einflussgebiet von der Ostküste der Adria über Konstantinopel bis zum östlichen Mittelmeer, der so genannten „Levante“ (Ländern wie Syrien, Jordanien, Israel, Libanon und Palästina).

<sup>107</sup> vgl. Hübner 2013, <http://www.geschichte-venedigs.de/venedig.html>.

<sup>108</sup> vgl. Fehr 2009, [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/italien/venedig/](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/italien/venedig/).

<sup>109</sup> vgl. Weiss 2012, S. 14.

<sup>110</sup> vgl. ebd.

<sup>111</sup> vgl. Weiss 2013, S. 72-77.

<sup>112</sup> vgl. Fehr 2009, [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/italien/venedig/](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/italien/venedig/).

Mit dem Jahr 1453 wuchs jedoch die Bedrohung aus dem Osten. Die Osmanen besetzten Konstantinopel und nahmen Venedig Schritt für Schritt fast den gesamten Besitz (Kreta, Zypern usw.) ab, wodurch die Stadt an politischer Bedeutung verlor. Die Osmanen schafften es auch, das Handelsimperium Venedig und den vorher so lukrativen Orienthandel ins Schwanken zu bringen.<sup>113</sup>

Venedig entwickelte sich in den folgenden Jahrzehnten zu einer der ersten Städte, die den Tourismus als wichtige Einnahmequelle besass. Bereits zu Beginn des 18. Jahrhunderts bereisten bereits 30'000 Besucher die Stadt.

Im 19. Jahrhundert eroberte Napoleon die Stadt, der letzte Doge musste abdanken. Die Stadt wurde zum Spielball fremder Mächte (Italien, Österreich). Im Jahr 1866 schloss sich die Stadt dem geeinten Italien an und wurde sogleich Hauptstadt der Provinz Veneto.<sup>114</sup>

1987 erklärte die Organisation der vereinten Nationen für Bildung, Wissenschaft und Kultur (UNESCO) Venedig und die Lagune zum Weltkulturerbe der Menschheit.<sup>115</sup>

---

<sup>113</sup> vgl. Weiss 2013, S. 80-85.

<sup>114</sup> vgl. Fehr 2009, [http://www.planet-wissen.de/laender/italien/venedig/geschichte\\_geografie.jsp](http://www.planet-wissen.de/laender/italien/venedig/geschichte_geografie.jsp).

<sup>115</sup> vgl. Weiss 2013: S. 77.

### 2.3.5 Belgrad



Abb. 13: „Fotozeile Belgrad“. Q: Eigene Zusammenstellung aus Internetseiten.



#### Steckbrief Belgrad

<b>Staat:</b>	Serbien
<b>Okrug:</b>	Belgrad
<b>Fläche:</b>	359,96km <sup>2</sup>
<b>Einwohnerzahl:</b>	1 346 930 Einwohner (2011)
<b>Bevölkerungsdichte:</b>	3742 Einw./km <sup>2</sup>



Abb. 14 : „Lage und Steckbrief von Belgrad Q: <http://de.wikipedia.org/wiki/Belgrad>.

Die weisse Stadt an der Donau hat zwei Gesichter. Die zerstörten Fassaden der Gebäude, die an den Krieg erinnern, gehen Hand in Hand mit dem pulsierenden Nachtleben auf den Partybooten.

#### Allgemeine Informationen

Belgrad, wortwörtlich übersetzt „Weisse Stadt“ („Beograd“), ist die Hauptstadt von Serbien und eine der ältesten Städte Europas. Die Stadt wird oft als „Tor zum Balkan“ bezeichnet, obwohl umstritten ist, wo der Balkan beginnt.<sup>116</sup>

Mit seinen 1 347 000 Einwohnern (2011) ist Belgrad die bevölkerungsreichste Stadt Serbiens sowie deren politische, kulturelle und wirtschaftliche Metropole.<sup>117</sup> Zudem finden sich in Belgrad der Sitz der serbisch-orthodoxen Kirche und die Residenz des Serbischen Patriarchen. Die Kathedrale der Heiligen Sava (*Sveti Sava*) befindet sich in Belgrad, die das grösste christliche Gotteshaus auf der Balkanhalbinsel verkörpert.

Durch die zentrale Lage Belgrads an der Mündung der Save in die Donau, am Rand der Pannonischen Tiefebene und an der Nordgrenze der Balkaninsel, ist die Stadt Dreh- und Angelpunkt für den Verkehr zwischen Mittel- und Südosteuropa und dem Vorderen Orient.<sup>118</sup>

Wahrzeichen Belgrads und Herz der Stadt ist die Festung von Belgrad (Kalemegdan), die sich über der Save-Mündung in die Donau erhebt und in der Geschichte häufig umkämpft wurde.

<sup>116</sup> vgl. Dulovic 2011, S. 7f.

<sup>117</sup> vgl. ebd., S. 8

<sup>118</sup> vgl. <http://www.beograd.rs/cms/view.php?id=301024>.

Wenn man über Belgrad und dessen Flüsse spricht, denkt man sofort an die Donau und die Save.

„Nicht viele Orte auf der Welt haben eine so spektakuläre Szenerie am Zusammenfluss zweier mächtiger Wasserläufe zu bieten. Unzweifelhaft waren sie es, die die Geschichte der Stadt formten, indem sie Wohlstand und Handel, Entdecker (...), aber auch Niedergänge brachten, wie die Überflutungen oder die zahlreichen Armeen, die kamen, um den strategischen Punkt einzunehmen.“<sup>119</sup> Belgrad hat über 40km Flussufer und 16 Flussinseln.<sup>120</sup> Das berühmteste Vergnügen an Belgrads Flüssen sind die schwimmenden Restaurants und Hausboot-Clubs, die an den Ufern aufgereiht sind und jegliche Art von Programm im Angebot haben.

Die Donau ist nach der Wolga der zweitgrösste und zweitlängste Fluss in Europa.<sup>121</sup> Der Strom durchfließt 10 verschiedene Länder, das heisst, so viele wie kein anderer Fluss auf dieser Welt.

Ab der Vereinigung zweier Quellflüsse, der Brigach und der Breg, die beide im Mittleren Schwarzwald entspringen, führt die Donau ihren Namen.<sup>122</sup> Ihre Läufe durchqueren drei grosse Beckenlandschaften: das nördliche Alpenvorland und das Wiener Becken (Oberlauf), die Pannonische Tiefebene (Mittellauf) und das Rumänische Tiefland (Unterlauf). Die Gebirge durchschneidet sie in Engtäler, beispielsweise das Eiserne Tor. Zehn Staaten liegen an der Donau, die sogenannten Anrainerstaaten. Deutschland, Österreich, Slowakei, Ungarn, Serbien, Rumänien (auf beiden Ufern) sowie einseitig Kroatien, Bulgarien, Moldawien und die Ukraine.<sup>123</sup> Die Donau mündet in einem Delta ins Schwarze Meer.

In Belgrad gibt es über 150 Roma-Enklaven, die das Stadtbild prägen. Die Roma finden nur schwer Arbeit und leben zum Teil in grosser Armut. Viele Familien leben mehr schlecht als recht in Elendsvierteln in den Vororten von Belgrad.<sup>124</sup> Die Roma gehören laut Angaben der Menschenrechtsorganisationen zu den am stärksten benachteiligten Minderheiten in Serbien. Die Angst, aus ihren Behausungen vertrieben zu werden, begleitet die Roma ständig.

Die Roma leiden in Serbien unter gesellschaftlichem Ausschluss, beispielsweise erhalten Roma-Kinder nur begrenzten Zugang zu Kindergärten und Schulen.<sup>125</sup> Für die fehlende Schulbildung sind verschiedene Faktoren verantwortlich wie beispielsweise die schlechte ökonomische Lage der Eltern, fehlende Dokumente sowie ein langer Schulweg.<sup>126</sup>

Andererseits scheint eine systematische Ausgrenzung von Roma-Kindern in serbischen Schulen zu herrschen, aufgrund fehlender Integrationsmassnahmen. Wegen fehlender Sprachkenntnisse werden Roma-Kinder oftmals in Sonderschulen geschickt. Aufgrund dieser Diskriminierung gehen viele Roma-Kinder und Jugendliche unter 15 Jahren bereits einer Erwerbstätigkeit nach. Ein Bericht des United Nations

---

<sup>119</sup> Dulovic 2011, S. 22.

<sup>120</sup> vgl. ebd., S. 22.

<sup>121</sup> vgl. Wikipedia, <http://de.wikipedia.org/wiki/Donau>.

<sup>122</sup> vgl. ebd.

<sup>123</sup> vgl. ebd.

<sup>124</sup> vgl. Tagesschau Schweizer Fernseher, 25.02.2007, <http://www.arte.tv/de/elendsviertel-der-roma-in-belgrad-arte-info-25-01-2007/3224574,CmC=3439824.html>.

<sup>125</sup> vgl. Tagesschau Schweizer Fernseher, 09.04.2012m

<http://www.tagesschau.sf.tv/Nachrichten/Archiv/2012/04/09/International/Neuer-Gewaltausbruch-gegen-Roma-in-Serbien> .

<sup>126</sup> vgl. ebd.

Committee on Economic, Social and Cultural Rights hebt hervor, dass die Armut unter den Roma vier- bis fünfmal höher sei, als diese der Mehrheitsbevölkerung.<sup>127</sup>

### **Historischer Abriss**

Die Stadt blickt auf 7000 Jahre Geschichte zurück. Funde menschlicher Skelette und Schädel von Neandertalern, die im Gebiet um die Flüsse Donau und Save gemacht wurden, lassen darauf schliessen, dass bereits in der Altsteinzeit Menschen das Gebiet besiedelt haben. Zudem wurden Überreste der Kultur der Jungsteinzeit in Vinča, Žarkovo und in der Oberstadt, oberhalb der Mündung der Save in die Donau, gefunden. Diese Funde liefern den Beweis, dass der Raum Belgrad kontinuierlich besiedelt war und dass sich das Siedlungsaufkommen mit der Zeit verstärkte.<sup>128</sup> Die erste bekannte Besiedlung des Gebietes um Belgrad geht auf 4000 Jahre v. Chr. zurück; das erste namentlich erwähnte Volk, das in Belgrad lebte, war der thrakische Singi-Stamm. Die Kelten, die um 270 v. Chr. folgten, gaben der Siedlung ihren ersten Namen – Singidun, „Stadt der Singi“.

Um Christi Geburt übernahmen die Römer die Herrschaft in dieser Gegend und romanisierten den Namen zu „Singidunum“. Die Stadt trotzte den schweren Zeiten der barbarischen Invasionen.

Erneuerungen kamen mit dem Kaiser Justinian, der eine kleine Festung an der Stelle baute, wo heute das Siegerdenkmal steht.<sup>129</sup> 582 und 602 wurde Singidunum von den Awaren und Slawen eingenommen und zerstört, was das Ende der Geschichte des Singidunum's bedeutete.

Im Jahre 878 wurde, in einem Brief von Papst Johann VIII, die Stadt erneut erwähnt, dieses Mal unter dem Namen Belgrad. Belgrad wechselte im 11. Jahrhundert mehrmals die Herrscher, zudem passierten die Kreuzzüge Belgrad und brachten Unsicherheit und Plünderungen.<sup>130</sup>

„1284 trat König Istvan V. von Ungarn die Stadt an seinen serbischen Schwiegersohn König Dragutin ab und zum ersten Mal war Belgrad in serbischen Händen.“<sup>131</sup> Jahre später machte der Despot Stefan Lazarevic Belgrad zu seiner Hauptstadt und zu einer der stärksten Festungen Europas.

Im Laufe der Geschichte Belgrads wechselte dessen Herrschaft so oft wie in nur wenigen Städten Europas. Die Herrschaft des osmanischen Reiches dauerte über mehrere Jahrhunderte und prägte das Bild der Stadt massgeblich. Neben den Osmanen herrschten auch die Österreich-Ungaren über die Stadt, jedoch wesentlich kürzer und sporadisch.

1440 erlebte die Stadt die erste osmanische Belagerung, die nach sieben Monaten Widerstand abgebrochen wurde. 16 Jahre später, 1456, belagerte eine 150'000 Mann starke Armee die Stadt erneut und konnte hinter den Mauern nur mit vereinten Kräften und mit Hilfe der Kreuzritter abgewehrt werden. Die Macht der Osmanen wuchs weiter, während das Ungarische Königreich zerfiel. Als Süleyman der Prächtige 1521 gegen Belgrad marschierte, erhielt die Stadt keine Hilfe mehr von Aussen.<sup>132</sup> Zwei Monate

---

<sup>127</sup> vgl. ebd.

<sup>128</sup> <http://www.beograd.rs/cms/view.php?id=301024> (3.6.13).

<sup>129</sup> vgl. Dulovic 2011, S. 18.

<sup>130</sup> vgl. ebd., S. 18.

<sup>131</sup> ebd., S. 19.

<sup>132</sup> vgl. ebd., S. 19.



lang harrte Belgrad aus, von allen Seiten abgeschnitten, ehe es sich ergab.

Die gesamte serbische Bevölkerung wurde von den Osmanen versklavt und nach Istanbul gebracht. Mit dem Fall Belgrads wurde auch Ungarn angegriffen – die Osmanen standen 1529 vor Wien.

Das osmanische Belgrad entwickelte sich aufgrund seiner strategisch günstigen Lage zu einem mächtigen Zentrum des Handels und der Verwaltung. Die Stadt erlebte Wohlstand und die Bevölkerung wuchs auf über 100'000 Einwohner, was Belgrad in der damaligen Zeit zu einer der grössten Städte Europas machte.

Erst 1683 folgte ein Umbruch, nachdem Kara Mustafa-Pascha vor den Toren Wiens eine Niederlage erlitt. Die Habsburger nahmen 1688 die Stadt ein, deren Festungsanlagen vernachlässigt worden und unzeitgemäss waren. Zwei Jahre dauerte die österreichische Herrschaft, bis die Türken die Stadt zurückeroberten.

Die Wechsel der österreichischen und osmanischen Herrschaft wiederholten sich erneut, bis 1806 Belgrad von Aufständischen übernommen und wieder zur Hauptstadt Serbiens ernannt wurde.<sup>133</sup> Die Osmanen brachen 1813 den Aufstand nieder, konnten jedoch die Serben nicht unterwerfen. Diese erhoben sich 1815 ein zweites Mal. Diesmal wurde die Lösung in einer Vereinbarung gesucht, welche 1830 vom Sultan ratifiziert wurde. Die Vereinbarung bestand darin, dass Fürst Milos Obrenovic ein autonomes Serbien führte, während die Osmanen das Land verliessen und sich auf fünf Festungen beschränkten. 1841 wurde Belgrad erneut die Hauptstadt von Serbien.

Durch den osmanischen Einfluss entwickelte sich die Stadt jedoch nur schleichend.

Eine Auseinandersetzung zwischen Osmanen und Serben im Jahre 1862 liess das Problem der osmanischen Provinzen international durchsickern. 1867 mussten schlussendlich die Osmanen die Festung verlassen. Die Stadtmauern wurden abgerissen und die osmanischen Viertel nach europäischen Vorstellungen umgestaltet.

Der zunehmende Fortschritt der Stadt, welcher sich beispielsweise in neu geschaffenen Eisenbahnverbindungen mit Europa und einer ausreichenden Wasserversorgung äusserte, wurde durch den 1. Weltkrieg unterbrochen. Aufgrund des wirtschaftlichen Stillstands und der ökonomischen Ausbeutung war Belgrads Industrie 1918 nahezu vernichtet und die Bevölkerungszahl um die Hälfte gesunken.<sup>134</sup> Belgrads Lage besserte sich, als die Stadt zur Hauptstadt des Staates Jugoslawien wurde. Materielle Erneuerungen gingen einher mit kulturellen Ereignissen. Als sich Hitler 1941 gegen Jugoslawien wendete, wurde Belgrad vom Dritten Reich heimtückisch bombardiert und fiel in die Hände der Nazis.<sup>135</sup> Am 20. Oktober 1944 wurde Belgrad in einer gemeinsamen Offensive von jugoslawischen Partisanen und der Roten Armee zurückerobert. Die Nachkriegszeit äusserte sich in einer grossen Industrialisierung, der Zustrom von Arbeitern aus den Dörfern liess sich in Neu-Belgrad nieder, welches auf der anderen Seite der Save gegründet wurde.<sup>136</sup> Jugoslawien schaffte es, dem sowjetischen Block zu entrinnen, in den Sechzigern erreichten westliche Einflüsse Belgrad. Als 1991 Jugoslawien zerfiel, setzte das auch Belgrad

---

<sup>133</sup> vgl. ebd., S. 20.

<sup>134</sup> vgl. ebd., S. 21.

<sup>135</sup> vgl. ebd., S. 21.

<sup>136</sup> vgl. ebd., S. 21.

zu. „Das Belgrad Milosevics der 1990-er erlebte Flüchtlingsströme, die zweithöchste Inflationsrate der Welt (1993/94), Schiessereien der Mafia, Anti-Regime-Demonstrationen, prügelnde Polizisten und am Ende 1999 die NATO-Bombardierung, die viele Narben hinterliess und die heute noch sichtbar sind.“<sup>137</sup> Noch heute leckt die Stadt die Wunden der damaligen Isolierung und die Folgen des korrupten Regimes sind immer noch Ursache der allgegenwärtigen Probleme.

---

<sup>137</sup> ebd., S. 21.

### 2.3.6 Das Eiserne Tor



Abb. 15: „Bildzeile Eisernes Tor“. Q: Eigene Zusammenstellung aus Internetquellen.

Das Eiserne Tor ist ein Staudamm-Projekt der 1970-er Jahre und eine bedeutsame Schleuse für die Schifffahrt. Die bezaubernde Landschaft des Durchbruchstals kann beispielsweise vom Schiff aus bestaunt werden.

#### Allgemeine Informationen

Das Eiserne Tor ist ein Durchbruchstal an der Donau, welches in den südlichen Karpaten, an der Grenze zwischen Serbien und Rumänien liegt. Etwa 150km trennt das Eiserne Tor von Belgrad und es liegt in einer bezaubernden Landschaft. Es gilt als einer der imposantesten Taldurchbrüche Europas. Zwischen den Städten Orsova und Donji Minaovac wird die Anstauung des Flusses auf 200 Meter Breite und 80 Meter Tiefe reduziert. An den beiden Ufern der Donau wurden Schutzgebiete errichtet, in Serbien der Nationalpark „Derdap“, in Rumänien der Naturpark „Eisernes Tor“. Lange Zeit wurde das Eiserne Tor von den Schiffern gefürchtet und für dessen Passierung war stets ein ortskundiger Lotse nötig.

Das Eiserne Tor verfügt über zwei Laufwasserkraftwerke, ein drittes, kleineres ist bereits in Planung.<sup>138</sup>

#### Historischer Abriss

Serbische Archäologen entdeckten 2005 in einer unzugänglichen Höhle oberhalb des Flusses die Reste einer etwa 9000 Jahre alten Siedlung. Neben Knochen von Fischen und anderen Tieren wurden auch Überreste von Feuerstellen und Werkzeugen der damaligen Zeit ausgegraben. Der Fundort liegt unweit von Lepenski Vir entfernt. „Lepenski Vir“ meint die Überreste einer steinzeitlichen Siedlung mit kunstvollen Skulpturen, die in den 1960er-Jahren entdeckt wurde.

Der römische Kaiser Trajan liess eine Strasse bauen (im Jahr 100), woran die „Tabula Traiana“, ein bekannter Fund auf der serbischen Seite der Donau, hinweist. Apollodor von Damaskus, ein bedeutender römischer Architekt, liess zwischen 102 und 105 eine Brücke errichten, die so genannte Trajansbrücke, durch welche die strategisch wichtige Römerstrasse nun über den Grenzfluss führte und dadurch verlängert wurde.

Ungarn gab bereits in den 1830er-Jahren den Auftrag, erste Felssprengungen zur Verbesserung der Fahrtrinne durchzuführen.

Am rechten Donauufer wurde bis in die 60er-Jahre des 20. Jahrhunderts eine im Ersten Weltkrieg

<sup>138</sup> vgl. Wikipedia: [http://de.wikipedia.org/wiki/Eisernes\\_Tor](http://de.wikipedia.org/wiki/Eisernes_Tor).

errichtete Treidelbahn (treideln = ziehen) betrieben. Diese diente dazu, Frachtschiffe flussaufwärts gegen die starke Strömung zu ziehen.<sup>139</sup>

1971 wurden die Naturgewalten durch den Bau einer Staumauer mit Kraftwerk gebändigt. Das Stauwerk „Eisernes Tor 1“ umfasst eine Staumauer von circa 1000m Länge und 58m Höhe und verfügt über zwei Kraftwerke. An beiden Donaufern wurden Schleusen für die Schiffe eingebaut. Über den Staudamm selbst führt eine Strasse, die zugleich die Grenze nach Rumänien bildet. Nach der Fertigstellung der Bauarbeiten entstand mitten in der Donau ein See von rund 120km Länge und einer Breite, die zwischen 140 Metern und zwei Kilometern variiert. Durch den Eingriff in die Natur wurden die Infrastruktur sowie die Schifffahrt verbessert und es kann sogleich Strom produziert werden. Doch auch dieser Bau hatte seine Schattenseiten, denn ganze Dörfer und sogar Städte wie Orsova fielen den Fluten zum Opfer (Anstieg des Wasserspiegels um rund 30m). Die Ortschaften wurden verlegt und anderswo neu aufgebaut. Heute ist die Region ein Paradies für Vögel und ein Treffpunkt für Angler. Zahlreiche Kreuzfahrtschiffe durchqueren die optisch traumhafte Landschaft.

Dank des Baus des Wasserkraftwerkes wurde das geschichtsträchtige Donauufer von verschiedenen Wissenschaftlern und Archäologen durchforstet, wobei eindruckliche Funde gemacht wurden, die heute vor Ort oder im Belgrader Nationalmuseum bewundert werden können (siehe „Allgemeine Informationen“).<sup>140</sup>

---

<sup>139</sup> vgl. ebd.

<sup>140</sup> vgl. <http://reisetraavel.eu/reise-travel-voyage/reise-tips/eisernes-tor.html>.

### 2.3.7 Sofia

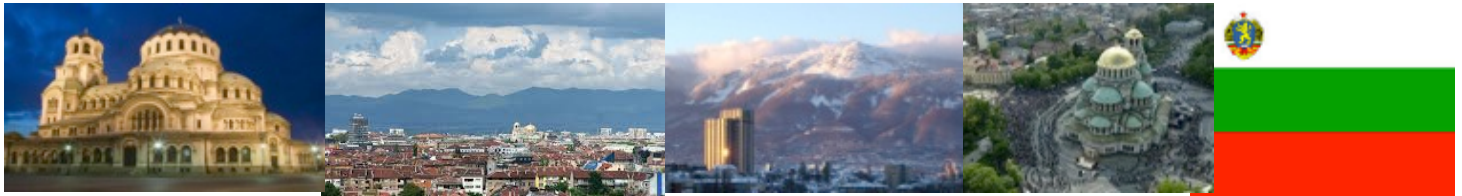


Abb. 17: Bildzeile Sofia“. Q: Eigene Zusammenstellung aus Internetseiten.



<b>Steckbrief Sofia</b>		
<b>Staat:</b>	Bulgarien	
<b>Oblast:</b>	Sofia-Stadt	
<b>Fläche:</b>	492,092km <sup>2</sup>	
<b>Einwohnerzahl:</b>	1 204 685 Einwohner (2011)	
<b>Bevölkerungsdichte:</b>	keine verlässlichen Daten	

Abb. 18: „Lage und Steckbrief von Sofia.“ Q: <http://de.wikipedia.org/wiki/Sofia>.

Die Stadt mit sozialistischer Vergangenheit gehört zu den ältesten Städten Europas und verbindet Okzident und Orient.

#### Allgemeine Informationen

Sofia präsentiert sich dem Besucher als Gemisch aus Europa und Orient, aus Modernität und Vergangenheit und aus fortwährender Armut und einer neuen, dick aufgetragenen Luxusschau. Besonders bekannt ist Sofia für seine heissen und kalten Mineralwasserquellen.

Sofia liegt im Westen des Landes, direkt in der Sofia-Ebene, am Fusse des Vitosha-Gebirges.<sup>141</sup> Fünf Bergpässe führen zu der Stadt, die nahe an der Grenze zu Serbien liegt. Der längste Fluss Bulgariens, die Iskar, fliesst durch den östlichen Teil der Stadt.<sup>142</sup>

Zu den grössten Attraktionen Sofias gehören die weltberühmten Schätze der Thraker. „Sofia ist Europa – der Rest ist Bulgarien!“, behaupten die Sofioter gerne und zeigen damit, dass sich Sofia schon immer an Europa orientiert hat.

Durch seine zentrale Lage ist die Stadt ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, der Westeuropa mit dem Nahen und Mittleren Osten verbindet. Sofia lag schon immer am Schnittpunkt zwischen Okzident und Orient – auf

<sup>141</sup> vgl. <http://bulgariatravel.org/de/object/234/sofia>.

<sup>142</sup> vgl. Wikipedia, <http://de.wikipedia.org/wiki/Sofia>.

der Handelsroute von Europa nach Istanbul und von der Donau an die ägäische Küste. Aufgrund ihrer Lage in der Mitte der Balkanhalbinsel erhielt die Stadt den Name Sredets (altbulgarisch für „Mitte“).

Unter den modernen Gebäuden und den Boulevards des Stadtkerns sind die Überreste der 7000-jährigen Geschichte einer der ältesten Städte Europas versteckt. Das heutige Zentrum war weitgehend schon immer das Zentrum – bei der Thermalquelle siedelten die ersten Thraker, später lag das historische Zentrum der antiken Stadt Serdica am heutigen Standort der Sofia-Statue.<sup>143</sup> Spuren des kulturhistorischen Erbes der Thraker, der Byzantiner, der Römer und schliesslich der Kommunisten sind in Sofia noch vorhanden und zu beobachten.

Heute zählt die Stadt offiziell 1,4 Mio. Einwohner, geschätzt überschreitet die Zahl jedoch bereits die Zwei-Millionen-Grenze. Das Wachstum der Stadt ist stetig, wild und unkontrolliert, ohne Regulierung.

Die Infrastruktur ist nur dürftig, als Folge legt der Verkehr die Stadt lahm. Der Bauboom hat das Gesicht Sofias in den letzten zwanzig Jahren grundlegend verändert. Viele alte Häuser wurden abgerissen, dafür zog man neue, gesichtslose Glasfassaden hoch. In den beliebten Gebieten Richtung Vitosha sind ganze Stadtviertel neu entstanden, die teilweise noch auf keinem Stadtplan zu finden sind. So ist es kein Wunder, dass die meisten Sofioter ein eher gespanntes Verhältnis zu ihrer Stadt haben. Die „echten“ Sofioter sind ohnehin in der Minderheit und die zugereisten „Provinzler“ wären meist liebend gerne im Haus in ihrem Heimatdorf geblieben, anstatt sich ein paar Quadratmeter in einer Plattenbauwohnung zu teilen.<sup>144</sup>

### **Historischer Abriss**

Der thrakische Stamm der Serdi siedelte etwa im 2. Jahrhundert vor Chr. auf dem Stadtgebiet, ausschlaggebend für die Ansiedlung war vermutlich die Thermalquelle. Im 1. Jahrhundert nach Chr. wurde die thrakische Siedlung ins Römische Reich eingegliedert und bekam den Namen Serdica. Kaiser Trajan und seine Nachfolger bauten Serdica zu einer bedeutenden Stadt aus. Der römische Kaiser Konstantin der Grosse besuchte die Stadt oft, baute im 4. Jh. einen riesigen Palast und soll sogar gesagt haben, Serdica sei sein zweites Rom.

Nach den Plünderungen durch die Hunnen und Goten im 5. und 6. Jahrhundert befestigte Kaiser Justinian die Stadt und sie wurde Teil von Byzanz. 809 gelang es dem bulgarischen Herrscher Serdica in das Erste Bulgarienreich einzugliedern. Im Zweiten Bulgarenkrieg wurde zum ersten Mal der Name Sofia im Zusammenhang mit der Stadt benutzt.

Ende des 14. Jahrhunderts eroberten die Osmanen Sofia. Während der folgenden 500 Jahre blieb die Stadt mit 12'000 Einwohnern weitgehend unbedeutend. Aufgrund seiner strategisch günstigen Lage in der Mitte der Balkanhalbinsel wurde Sofia 1879 zur Hauptstadt gewählt. Diese Entscheidung veränderte die kleine orientalische Stadt schnell und grundlegend. Die Bevölkerung wuchs in wenigen Jahren um mehr als das Zehnfache.

---

<sup>143</sup> Böcker / Palahutev 2011, S. 106.

<sup>144</sup> ebd., S. 106f.

Nachdem Bulgarien 1941 dem Dreimächtepakt beigetreten war und somit Verbündeter Hitlers wurde, bombardierten die USA und Grossbritannien die Hauptstadt zwischen 1943 und 1944. Das Zentrum war besonders stark von der Bombardierung betroffen.

Was vom Krieg bereits angeschlagen war, zerstörten die Kommunisten. An der Stelle der ehemaligen Altstadtgassen entstanden nun riesige Parteigebäude im Stil des sozialistischen Klassizismus. Auch sowjetische Denkmäler und breite Boulevards wurden von den Kommunisten errichtet. Die Hauptstadt entwickelte sich zum grössten industriellen Zentrum des Landes, was einen sprunghaften Anstieg der Bevölkerung mit sich brachte und die Entstehung der Plattenbausiedlungen, die Sofia umschliessen, ermöglichte. Ohne Bewilligung war der Zugang nach Sofia während der Zeit des Kommunismus nicht möglich. Nach dem Niedergang der UdSSR wurde aus der kommunistischen Regierung in Sofia eine Demokratie.

Heute strömen die Menschen in unüberschaubaren Mengen aus der „Provinz“ nach Sofia, auf der Suche nach Arbeit und in der Hoffnung auf bessere Lebensbedingungen.

Seit 2007 ist Bulgarien Mitglied der Europäischen Union, wird jedoch aufgrund der nicht erfüllten Bedingungen als „Mitglied zweiter Klasse“ betrachtet.<sup>145</sup> Besonders mit der Organisierten Kriminalität, die den Beitritt zum Schengen-Raum beeinträchtigt, hat Bulgarien mehr denn je zu kämpfen.

---

<sup>145</sup> vgl. <http://de.euronews.com/2012/07/18/rumaenien-und-bulgarien-bleiben-eu-mitglieder-zweiter-klasse/>.

### 2.3.8 Istanbul



Abb. 19: „Bildzeile Istanbul“. Q: Eigene Zusammenstellung aus Internetseiten.

„Allen Bewunderern dieser Stadt gemeinsam ist die Feststellung, dass Istanbul zu den schönsten Städten der Welt gehört. Vor allem der wasserseitige Zugang vom Marmara Meer her und über das Goldene Horn sowie die eindrucksvolle Silhouette der historischen Halbinsel wurden immer wieder als einzigartig schön empfunden.“<sup>146</sup>



#### Steckbrief Istanbul

<b>Staat:</b>	Türkei	
<b>Provinz:</b>	Istanbul	
<b>Fläche:</b>	5461km <sup>2</sup>	
<b>Einwohnerzahl:</b> (2012)	13'710'512 Einwohner	
<b>Bevölkerungsdichte:</b>	2511 Einw./km <sup>2</sup>	

Abb. 20: „Lage und Steckbrief von Istanbul.“ Q: <http://de.wikipedia.org/wiki/Istanbul>.

#### Allgemeine Informationen

Der eine Teil liegt in Europa, der andere in Asien. Bereits Mitte des 16. Jahrhunderts schrieb ein Reisender: „Der Bosphorus ist ein Schlüssel, der zwei Welten öffnet und schliesst.“<sup>147</sup>

Als einzige Metropole der Welt liegt Istanbul auf zwei Kontinenten, geteilt durch eine Wasserstrasse, den Bosphorus, der das Marmarameer und das Schwarze Meer miteinander verbindet. Die Dreiteilung der Stadt zwischen Bosphorus und dem Goldenen Horn sowie die in osmanischer Zeit entstandene Silhouette, bei der jeder der sechs Hügel der Altstadt von einer Moschee gekrönt ist, machen den unvergleichlichen Charakter der Stadt aus.<sup>148</sup> Die zahlreichen Fährboote und Schiffkutter, die den Bosphorus durchqueren, demonstrieren die intensive Verknüpfung der Stadtteile. In jüngerer Zeit hat sich die Verbindung der beiden Kontinente durch zwei Autobahnbrücken sowie das Tunnelprojekt („Marmaray“) verstärkt.<sup>149</sup>

Der Ballungsraum Istanbul erstreckt sich über etwa 5500km<sup>2</sup> und erreicht eine Nord-Süd-Ausdehnung von 40km, Ost-West sind es sogar über 100km. Bezüglich der Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte findet man je nach Quelle sehr unterschiedliche Angaben. Dies veranschaulicht das schnelle, eher unkontrollierte Wachstum der Stadt. Nach offiziellen Angaben beträgt die Einwohnerzahl 9,6 Millionen (2011),

<sup>146</sup> Seger 2006, S. 3.

<sup>147</sup> ebd., S. 2.

<sup>148</sup> vgl. Gorys 2003, S. 13.

<sup>149</sup> vgl. Seger 2006, S. 1.



Schätzungen gehen jedoch von etwa 13 Millionen aus. Im Landesvergleich folgt die Hauptstadt Ankara mit gerade einmal 3,5 Millionen Einwohnern. Jeder sechste Türke lebt in Istanbul. Täglich kommen neue Zuwanderer aus dem östlichen Anatolien hinzu. Der jährliche Zuwachs wird von Experten auf 3,5% geschätzt.<sup>150</sup>

Die Kernbereiche der Stadt liegen beidseits des Bosphorus dort, wo dieser sich südwärts zum Marmarameer hin öffnet. Auf der westlichen Seite der Meerenge befindet sich ein durch die Bucht des Goldenen Horns gebildete Halbinsel. Auf dieser Halbinsel entwickelten sich das antike Byzanz, das spätere Konstantinopel und schliesslich das osmanische Istanbul. Ein Grund für die Kontinuität ist der optimale Standort der Stadt, die Kreuzung zweier wichtiger Verkehrswege.<sup>151</sup>

Istanbul ist eine Stadt der Gegensätze und eine Stadt, der es immer gelungen ist, verschiedene Kulturen miteinander zu vereinen.<sup>152</sup> Der weitaus grösste Teil der Bevölkerung bekennt sich zum Islam. Doch die Stadt war schon immer kosmopolitisch. So prägen auch Protestanten, Katholiken, Armenier, Griechen und Juden das Stadtbild. In der Stadt findet man fast 2000 Moscheen. Die 157 Kirchen, 17 Synagogen und 10 Klöster werden grösstenteils nicht mehr genutzt.

„Heute ist es vor allem die Mischung aus Orient und Moderne, die ins Auge fällt. Tief in schwarzem Tuch verschleierte orthodoxe Muslima, Frauen in langen Mänteln und mit farbigen Kopftüchern, aber auch junge Türkinnen mit blond gefärbten Haaren, kurzen Röcken und engen Tops leben nebeneinander in der Stadt. Hier wird nach orientalischer Sitte gehandelt, dort sind die Waren in amerikanischen Dollars angeschrieben. Es gibt die traditionellen Cayhane (Teehäuser), in denen Frauen nur in Begleitung ihrer Männer zugelassen werden, aber auch Cafés nach westlichem Muster.“<sup>153</sup>

Istanbul ist unbestritten das Handels-, Banken- und Verkehrszentrum der gesamten Türkei. 38% der Industriebetriebe und 55% aller Handelsfirmen sind in der Stadt angesiedelt, die zusammen 28% des türkischen Inlandproduktes erwirtschaften. Besonders gewinnbringend ist die Textilindustrie, gefolgt von der Chemieindustrie sowie der Leder- und Schuhfabrikation. Istanbuls Hafen ist der wichtigste des Landes.<sup>154</sup>

Die Stadt wächst weiter, wie bereits erwähnt wurde. Im Norden und Süden bilden das Schwarze Meer und das Marmarameer natürliche Grenzen. Westlich und östlich ist jedoch noch Spielraum vorhanden. Jährlich ziehen Hunderttausende Menschen aus Ostanatolien nach Istanbul, mit der Hoffnung, im grössten Wirtschaftsstandort der Türkei Arbeit zu finden. Die Ursachen der Landflucht sind vielseitig, wobei das enorme Bevölkerungswachstum eine zentrale Rolle spielt. Dazu kommen die landwirtschaftliche Unproduktivität im Osten sowie das Ost-West-Gefälle hinsichtlich sozialer Einrichtungen und Bildungsinstitutionen. Die Menschen kommen mit wenig Geld, ohne grosse berufliche Qualifikationen und brauchen eine Unterkunft in der neuen Heimat. So schieben sich Neubauten an Neubauten. Dazwischen

---

<sup>150</sup> vgl. Gorys 2003, S. 10ff.

<sup>151</sup> vgl. Seger 2006, S. 12.

<sup>152</sup> vgl. Maier-Bode 2013, [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/tuerkei/istanbul/index.jsp](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/tuerkei/istanbul/index.jsp).

<sup>153</sup> vgl. Gorys 2003, S. 10, Seger 2006, S. 13.

<sup>154</sup> vgl. ebd., S. 11.

stehen Armensiedlungen, die so genannten Gecekodu.<sup>155</sup> Gecekondular heissen die informellen Siedlungen am Stadtrand, bestehend aus kleinen, einfachen Häusern und Hütten, die „auf die Schnelle“ gebaut wurden. Übersetzt heisst dieses Wort „über Nacht gebaut“. Hier machen sich die Zuwanderer ein altes Gewohnheitsrecht zu Nutze, welches besagt, dass ein Haus, das über Nacht auf öffentlichen Grund gebaut wurde, dem Erbauer gehört und somit nicht mehr abgerissen werden darf. Um über Nacht ein Haus aufzubauen, packen viele Leute, Verwandte und Bekannte, gemeinsam an. In vielen Gecekodu halten die Bewohner ihre herkömmliche Lebensweise aufrecht und leben nach traditionellen Sitten und vertreten eine starke islamische Grundhaltung. In Istanbul erstrecken sich die Armensiedlungen hinter der alten Stadtmauer, um die Industriegebiete und in Arnavutköy am Bosphorus. So ist das Bild der Stadt steht durch einen krassen Unterschied von arm und reich sowie von traditionell und arm geprägt.<sup>156</sup>

### **„Zwei Kontinente, ein Tunnel“<sup>157</sup>**

Am 29. Oktober 2013 wurde der „Marmaray“-Bahntunnel in Istanbul eingeweiht, welcher nun Europa mit Asien verbindet. Unter dem Bosphorus verbindet nun eine S-Bahn die beiden Kontinente. Das „Jahrhundertprojekt“ befördert stündlich 75'000 Menschen durch den Bosphorus. „Marmaray“ besteht als Begriff aus den beiden Teilen „Marmara“ (Marmara-Meer) und „ray“ (türkisch: Gleis). Der Tunnel unterquert die Wasserstrasse in 56 Metern Tiefe auf eine Länge von 1.4 Kilometern. Die Fahrt dauert vier Minuten. Die neue Verbindung soll das Verkehrschaos der Stadt entschärfen. Vorerst verkehrt die S-Bahn durch den Tunnel, ab 2015 soll er auch von Zügen für den Fernverkehr benutzt werden. Das gesamthaft 13,6 Kilometer lange Bauwerk zählt weltweit zu den grössten Infrastruktur-Projekten der letzten Jahre. Das Marmaray-Projekt kostete 2,5 Milliarden Euro und soll nach Angaben der Konstrukteure eines der sichersten Bauwerke überhaupt sein. Unabhängige Experten haben jedoch ihre Zweifel, denn die Region ist stark erdbebengefährdet.

### **Historischer Abriss**

Istanbul, Byzanz oder Konstantinopel wie die Stadt früher hiess, hat eine mehr als zweitausend Jahre alte Geschichte und gehört zu den ältesten, kontinuierlich bestehenden Städten der Welt.<sup>158</sup> Istanbul war „Weltstadt durch zweieinhalb Jahrtausende“ und Hauptstadt zweier grosser Weltreiche (Byzantinisches und Osmanisches Reich)<sup>159</sup>. Beide Reiche besaßen in ihren Blütezeiten Gebiete auf drei Kontinenten (Osteuropa, westliches Asien und Nordafrika).<sup>160</sup> Die Kontrolle des Seewegs vom Schwarzen Meer ins Mittelmeer sowie der wichtigsten europäischen Landesverbindungen nach Vorderasien und das Vorhandensein eines geschützten Hafens (Goldenes Horn), förderten den schnellen Aufstieg der Stadt zu einem nicht unbedeutenden Handelszentrum.<sup>161</sup> Nur die Reichweite sowie die Einflussosphäre der Stadt haben sich im Verlauf der historischen Epochen verändert.<sup>162</sup>

---

<sup>155</sup> vgl. ebd., S. 13ff.

<sup>156</sup> vgl. ebd., S. 28f.

<sup>157</sup> vgl. Der Bund vom 30.10.2013.

<sup>158</sup> vgl. Seger 2006, Vorwort.

<sup>159</sup> ebd., S. 4.

<sup>160</sup> vgl. ebd., S. 51.

<sup>161</sup> vgl. Gorys 2003, S. 13.

<sup>162</sup> vgl. Seger 2006, S. 51.

„Die Wurzeln der heutigen Stadt gehen auf drei ursprünglich selbstständige Siedlungen zurück, die im Laufe der Jahrhunderte zu einer Grossstadt zusammengewachsen sind“.<sup>163</sup> Konstantinopel als Hauptstadt des Römischen Reiches breitete sich landeinwärts aus, später wurde auch das Gebiet jenseits des Goldenen Horns besiedelt. Die Ortschaften auf der anderen Seite des Bosporus, auf der asiatischen Seite, wurden erst im 16. Jahrhundert mit einbezogen. Auf die einzelnen historischen Epochen wird nun genauer eingegangen.

660 v. Chr. gründeten dorische Griechen aus Megara eine Kolonie am europäischen Ufer des Bosporus. Nach einer Sage holte ihr Anführer Byzas vor der „Abreise“ Rat beim Orakel von Delphi und erkundigte sich, welcher Ort sich am besten für eine Kolonie eignen würde. Dieser nannte ihm eine Siedlung „gegenüber der Stadt der Blinden“. Byzas und seine Gefolgsleute brachen auf und fanden im Norden des Marmarameers eine günstige Stelle für eine neue Stadtgründung. Byzas entdeckte eine Halbinsel (das Goldene Horn), die sich ideal für eine befestigte Anlage eignete, liess sich dort nieder und errichtete die Siedlung Byzantion.<sup>164</sup>

Durch die günstige geografische Lage gelang es der Kolonie, sich zu einer florierenden Handelsstadt zu entwickeln, um die sich wechselnde Herrscher stritten (Perser, Athen usw.).<sup>165</sup> 146 v. Chr. schloss Byzantion mit dem aufblühenden Römischen Reich ein Bündnis, um sich gegen weitere Angriffe von aussen zu wehren.<sup>166</sup> Für weitere 400 Jahre hatte Byzantion (oder Byzanz) eine relative Selbstständigkeit.<sup>167</sup> Der römische Kaiser Konstantin der Grosse, der zwischen 306 – 337 n. Chr. regierte, führte das Christentum als neue Staatsreligion ein und wollte im Osten des Römischen Reiches ein neues „Rom“ (Nova Roma), eine neue Hauptstadt, errichten. Dafür schien Byzanz bestens geeignet. 330 n. Chr. wurde die Stadt nach ihm Konstantinopel genannt. Man sprach auch einfach von „der Stadt“, denn es gab zur damaligen Zeit keine vergleichbare Ortschaft. „Mit Konstantin begann die Ära des byzantinischen Reiches“, denn während das alte Rom und das Weströmische Reich dem Untergang geweiht waren, wuchs das Byzantinische Reich und mit ihm seine Hauptstadt.<sup>168</sup> Im 6. Jahrhundert erreichte das Byzantinische Reich unter Justinian (527-565) seine grösste Ausdehnung, in welches sogar weite Teile Italiens eingegliedert waren, und stellte das religiöse sowie wirtschaftliche Zentrum der westlichen Welt dar. Dies dokumentiert auch der Bau der Kirche Hagia Sophia.<sup>169</sup> Noch heute ist die Hagia Sophia eine wichtige Stätte des Christentums.

Der Erfolg hatte ebenso seine Schattenseiten, denn immer wieder wurde die Stadt angegriffen. So kam es, dass der byzantinische Hof Bundesgenossen suchte und es kam ein Bündnis mit Venedig zustande. Diese Freundschaft war jedoch nur von kurzer Dauer, 1204 griffen die Venezianer die Stadt an und plünderten sie. Rund 50 Jahre später gelang es dem byzantinischen Hof erneut die Macht zu erlangen, gewisse

---

<sup>163</sup> ebd., S. 2.

<sup>164</sup> vgl. <http://xago.org/tuerkei/welterbe/byzanz.html>.

<sup>165</sup> vgl. ebd.

<sup>166</sup> vgl. ebd.

<sup>167</sup> vgl. Maier-Bode 2013, [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/tuerkei/istanbul/index.jsp](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/tuerkei/istanbul/index.jsp).

<sup>168</sup> [http://xago.org/tuerkei/welterbe/konstantinopel\\_1.html](http://xago.org/tuerkei/welterbe/konstantinopel_1.html).

<sup>169</sup> vgl. Maier-Bode 2013, [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/tuerkei/istanbul/](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/tuerkei/istanbul/).

Gebiete mussten jedoch an die Italiener abgetreten werden. Bereits 200 Jahre später kam es erneut zu einer grundlegenden Veränderung der Machtverhältnisse, die Osmanen eroberten Konstantinopel.

Bereits seit dem 13. Jahrhundert drangen die Osmanen immer weiter nach Süden und nach Westen vor, doch mehrere Angriffe auf die Stadt blieben erfolglos. 1453 gelang es den Osmanen schliesslich, unter der Führung des jungen Sultans Mehmet II. das durch Seuchen, Bürgerkriege und Erdbeben geschwächte Konstantinopel einzunehmen. Nach der Eroberung nannten die Osmanen die Stadt „Islambol“ (türk.: Islamreich). Ab wann die Stadt Istanbul genannt wurde, ist nicht ganz klar. Offiziell hiess die Stadt jedoch bis 1930 Konstantinopel. Wahrscheinlich kommt ihr Name vom griechischen Ausdruck "ei stan polis", („in die Stadt“), der dann ins Türkische übersetzt wurde. Doch auch diesbezüglich gibt es verschiedenste Theorien.<sup>170</sup>

Sultan Mehmeds grösstes Ziel war es, aus Konstantinopel eine muslimische Stadt zu machen. So liess er beispielsweise die Hagia Sophia zu einer Moschee umwandeln und errichtete den Topkapi-Palast. Die Eroberung und Plünderung führten jedoch dazu, dass unzählige Menschen aus der Stadt vertrieben wurden. Die Stadt wurde mit Türken aus den eroberten Gebieten neu besiedelt. Mehmet II. versprach den zurückgebliebenen Griechen die freie Ausübung ihrer Religion. Im Weiteren kurbelte er die Wirtschaft an, indem er Markthallen bauen liess. Für die Stadt begann eine neue Blütezeit.<sup>171</sup> Das Osmanische Reich entwickelte sich während des 16. Jahrhunderts zu einer Weltmacht, die Stadt war wieder Zentrum von Kultur und Wirtschaft geworden und vereinte viele Kulturen. Neben den Persern, Armeniern und anderen Volksgruppen fanden auch jüdische Zuwanderer aus Spanien und Portugal in der Stadt eine Bleibe. Dennoch verfügten nicht alle Bevölkerungsgruppen über dieselben Rechte. Von einer Verfolgung aus religiösen Gründen war jedoch nie die Rede. Während die Stadt zusehends an Bedeutung gewann, verloren die Sultane an Macht. Mit dem fortschreitenden Zerfall des Osmanischen Reiches wuchsen in Europa bedeutende Staaten heran, die ihren Aufschwung der Industrialisierung verdankten. Diese wurden zunehmend zum Vorbild Istanbuls. So wurde beispielsweise die Galata-Brücke (1836) gebaut und die Stadt erhielt eine von Pferden gezogene Strassenbahn. Im Weiteren wurde das Eisenbahnnetz ausgebaut und immer mehr Touristen besuchten mit dem Orient-Express die Stadt. Die Gestalt Istanbuls erhielt ein neues Gesicht: viele moderne Gebäude wurden gebaut und Istanbul wurde „das Paris des Ostens“, mit Künstlervierteln und Kaffeehäusern.<sup>172</sup> Der Erste Weltkrieg brachte das Ende des Osmanischen Reiches, was auch Folgen für Istanbul mit sich brachte. Lange war Istanbul die Hauptstadt unterschiedlichster Regierungen. 1923 beschloss die erste Regierung des neuen türkischen Staates, dass die Hauptstadt nach Ankara, ins Landesinnere, verlegt werden soll.

Als wenig glanzvolles Ereignis folgte die Vertreibung von Hunderttausenden Griechen und Armeniern, die Istanbul verlassen mussten, da das Land „türkisch sein soll“. Trotz dieser Umsiedlungen und Vertreibungen konnte die Stadt die kosmopolitische Atmosphäre beibehalten und blieb das wirtschaftliche Zentrum des Landes. Istanbul verzeichnet einen gewaltigen Zuwachs. So ist die Stadt in nur wenigen Jahrzehnten von

---

<sup>170</sup> vgl. Wikipedia, <http://de.wikipedia.org/wiki/Istanbul>.

<sup>171</sup> vgl. ebd.

<sup>172</sup> Maier-Bode 2013, [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/tuerkei/istanbul/](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/tuerkei/istanbul/)

einer Millionenstadt zu einer Stadt mit weit mehr als zwölf Millionen Einwohnern gewachsen. Diese Bevölkerungszunahme ist vor allem auf den Zuzug aus dem türkischen Hinterland zurückzuführen. Die Landbevölkerung strömt in die Metropole, ganze Viertel entstehen neu (siehe Allgemeine Informationen – Gecekondü).<sup>173</sup>

Die „Stadt der Gegensätze“ (modern-traditionell, arm-reich) birgt noch heute unzählige Schätze aus der bewegten Geschichte.

## 2.4 Grundlagen der Stadtgeografie

„Seit Jahrtausenden existieren Städte und stellen sich heute als eine der komplexesten Probleme der Menschheit dar.“<sup>174</sup>

### 2.4.1 Der Begriff „Stadt“ – Versuch einer Definition

Der Begriff „Stadt“ wird sowohl von verschiedenen Fachwissenschaften (z.B. in der Geografie, Demografie, Soziologie, Statistik) verwendet wie auch umgangssprachlich gebraucht. Folglich scheint es notwendig, sich über den wissenschaftlichen Begriff „Stadt“ und seinen Gebrauch Gedanken zu machen. Ein Problem stellt dabei dar, dass „die Stadt“ als multidisziplinärer Forschungsbereich in den verschiedenen Wissenschaften bisher weder eindeutig noch allgemein definiert wurde.

Es ist nur eine abstrakte und verallgemeinernde Definition möglich, denn die Funktion von Städten wandelt sich im Laufe der Zeit und zwischen den einzelnen Kulturräumen existieren grundlegende Unterschiede. Aus diesem Grund kann es keinen für alle Zeiten und Länder gültigen Stadtbegriff geben.<sup>175</sup>

Aus geografischer Sicht können folgende Merkmale zur Orientierung dienen:<sup>176</sup>

- Verhältnismässig kompakter, **dicht** bebauter **Siedlungskörper**
- **Grösse** der Siedlung (Bewertung entsprechend der Einwohnerzahl)
- Erwerbsstruktur der Stadtbevölkerung: Dominanz **nichtagrarischer Tätigkeiten** (2. und 3. Sektor der Wirtschaft)
- hoher / überdurchschnittlicher Anteil an **Einpersonenhaushalten**
- **Städtische Lebens- und Kulturformen** (z.B. kulturelle Angebote)
- **Verkehrsbündelung** (wichtige Verkehrswege, hohe Verkehrsdichte)
- Starke **räumliche und funktionelle Differenzierung**
- Bedeutungsüberschuss gegenüber ländlichen Siedlungen. (**Zentralität**, d.h. die städtischen Einrichtungen werden auch von Bewohnerinnen und Bewohnern des Umlands genutzt.)
- **Kern-Rand-Gefälle** (z.B. die Wohn- und Arbeitsplatzdichte, Miet- und Lebenshaltungskosten u. Ä.)

---

<sup>173</sup> vgl. ebd.

<sup>174</sup> Delfante, S. 13.

<sup>175</sup> vgl. Paesler 2008, S. 6.

<sup>176</sup> ebd., S. 8ff.

## 2.4.2 Gründungs- und Entwicklungsphase der europäischen Stadt

Seit Langem wird in der Stadtgeografie der Frage nach typischen Lagen von Städten nachgegangen. Entsprechend wurden verschiedene Theorien entwickelt, die den Grund der Entstehung einer städtischen Siedlung diskutieren. Doch in den seltensten Fällen geht die Entstehung einer Stadt auf einen einzelnen Grund zurück, meistens sind verschiedene Faktoren zu berücksichtigen.<sup>177</sup>

Es gibt zahlreiche Ansätze von Historikern, welche versuchen die Stadtentstehung zu belegen. Für die Geografie ist die Theorie von H. Carter zentral. Harald Carter hat 1977 folgende vier Stadtentstehungstheorien aufgestellt.<sup>178</sup>

- **Hydraulische Theorie:** Die örtlich begrenzte Verfügbarkeit von Wasser entscheidet, wo sich städtische Siedlungen entwickeln.
- **Theologische Theorie:** Die Existenz eines zentralen, räumlich fixierten Heiligtums führt dazu, dass Städte an bestimmten Standorten entstehen.
- **Ökonomische Theorie:** Ökonomische Gedanken und Prozesse wie das Wachstum von Handel und Markt. Die Lage an Handelsstrassen, die Positionierung um Märkte herum sind entscheidend bei der Entstehung und Entwicklung einer städtischen Siedlung.
- **Militärische Theorie:** Die Schutzfunktion einer Stadt ist entscheidend bei der „Standortwahl“. Hierfür optimale Lagevoraussetzungen sind beispielsweise Anhöhen, Halbinseln usw.

Die europäische Stadt blickt auf eine über siebentausendjährige Geschichte zurück und hat in diesem Zeitraum eine durchaus vielschichtige Entwicklung erfahren.<sup>179</sup> Die meisten historischen Städte in Europa wurden während des 13. und 14. Jahrhunderts gegründet. Oftmals ist die räumliche Stadtanlage aus den Gründungszeiten noch heute ersichtlich.<sup>180</sup>

„Die historisch-genetische Stadttypisierung beruht auf der Tatsache, dass seit dem frühen Altertum bis in die jüngste Vergangenheit Städte gegründet wurden, die aus der Kultur, dem Herrschafts- und Gesellschaftssystem sowie der Wirtschaft der betreffenden Zeit heraus entstanden sind und die in ihrer Struktur, ihrer Physiognomie und ihrer Funktionen durch die jeweilige Epoche geprägt wurden.“<sup>181</sup>

Die Stadtentstehung erfolgte in bestimmten Phasen. Hierbei wird unterschieden zwischen:<sup>182</sup>

- **Älteste Städte** (ab 8 000 v. Chr.: z.B. Jericho, im heutigem Palästina)
- **Griechische Städte** (z.B. Athen)

<sup>177</sup> vgl. ebd., S. 11.

<sup>178</sup> [http://www.e-geography.de/module/stadt\\_2/html/Stadtentstehungl.swf](http://www.e-geography.de/module/stadt_2/html/Stadtentstehungl.swf)

<sup>179</sup> Lichtenberger 2002, S. 193.

<sup>180</sup> vgl. Hasler / Egli 2004, S. 274

<sup>181</sup> Paesler 2008, S. 100-102.

<sup>182</sup> vgl. Wikipedia, <http://de.wikipedia.org/wiki/Stadt>.

- **Römische Städte** (z.B. Rom, Köln oder Wien)
- **Mittelalterliche Städte** (z.B. Bern oder Bonn)
- **Frühneuzeitliche Städte** (16. - 18. Jh.: z.B. Kolonialisationsstädte, Bergbaustädte, Exilantenstädte und absolutistische Fürstenstädte)
- **Städte des Industriezeitalters** (ab dem 19. Jh.: z.B. Verwaltungsstädte, Industriestädte und neue Städte der Nachkriegszeit)

Ein wichtiger „Wegbereiter“ der abendländischen Stadt war die griechische Polis (Stadtstaat). Zwischen 800 bis 400 v. Chr. entwickelten sich griechische Städte im so genannten Synoikismus, das heisst in einem mehr oder weniger freiwilligen Zusammenschluss der Bewohner und Bewohnerinnen dörflicher Siedlungen. Typisch war beispielsweise die Errichtung einer Akropolis, einer Wehranlage auf einer Erhöhung beziehungsweise auf einem Hügel, wodurch die Verteidigung der Stadt erleichtert wurde und das Gymnasion, die Bildungs- und Trainingsstätte.<sup>183</sup>

### **2.4.3 Stadtentwicklungsphasen**

#### **Verstädterung**

Der Begriff „Verstädterung“ bezeichnet die Vergrösserung und Vermehrung der Städte eines Raums nach Fläche, Einwohnerzahl und Anzahl.

Der Begriff wird einerseits absolut, andererseits relativ gebraucht, d.h. im Verhältnis zu den nicht-städtischen Siedlungen. Zudem dient er zur Kennzeichnung eines Entwicklungsprozesses wie auch zur Beschreibung eines erreichten Zustandes, ausgedrückt im Verstädterungsgrad.<sup>184</sup>

#### **Urbanisierung**

Im Gegensatz zum Begriff „Verstädterung“ wird der Terminus „Urbanisierung“ meistens qualitativ verwendet. Damit gemeint ist die Ausbreitung der städtischen Lebensformen und „Verhaltensweisen“ der Bevölkerung von den städtischen in die umgebenden ländlichen Räume.<sup>185</sup>

Einige Autoren verwenden die beiden Begriffe, Verstädterung und Urbanisierung, unterschiedslos. Die Gleichsetzung der beiden Begriffe wird zweifellos dadurch gefördert, dass beispielsweise im Englischen nur ein Begriff für die beiden Sachverhalte existiert (engl. urbanization).<sup>186</sup>

#### **Suburbanisierung (Stadt-Rand & Stadt-Umland-Wanderung)**

Suburbanisierung meint die flächenhafte Ausdehnung (Expansion) einer Stadt in ihr Umland. Dabei werden drei Arten von Suburbanisierung unterschieden<sup>187</sup>:

- **Bevölkerungssuburbanisierung:** Die Ursachen für die Bevölkerungssuburbanisierung an den Stadtrand und ins Umland der Städte sind vielfältig: Dazu gehören beispielsweise die „schlechten“ Wohnverhältnisse in der Stadt (Lärm, Abgase, Mangel an Freiräumen sowie Spiel- und

<sup>183</sup> Paesler 2008, S. 100-102.

<sup>184</sup> vgl. ebd., S. 18.

<sup>185</sup> vgl. ebd., S. 22.

<sup>186</sup> vgl. ebd., S. 22.

<sup>187</sup> vgl. ebd., S. 24-33.

Bewegungsmöglichkeiten), die geringeren Miet- und Bodenpreise sowie die Verfügbarkeit für Wohneigentum.<sup>188</sup>

- **Industriesuburbanisierung:** Die Tendenz zur Wanderung an den Stadtrand und ins Umland ist auch in der Industriebranche zu beobachten. Als Push-Faktoren werden die Unverträglichkeit der industriellen Produktion mit der angrenzenden Wohnnutzung (Lärm-, Geruchs- und Abgasemissionen), die Verkehrsprobleme (erschwerter An- und Abtransporte von Rohstoffen und Fertigwaren) sowie der zunehmende Platzbedarf angesehen. Die tieferen Gemeindesteuern sind ein zusätzlicher Anreiz (Pull-Faktor).<sup>189</sup>
- **Dienstleistungssuburbanisierung:** In Westeuropa begann die Dienstleistungssuburbanisierung im grösseren Umfang erst in den 1970er-Jahren. Ähnlich wie bei der Industriesuburbanisierung ist die Verfügbarkeit grosser geeigneter Flächen die Hauptursache für die Verlagerung. Im Weiteren kommen die Agglomerationsvorteile (Steuern, Bodenpreise) sowie der nicht zwingende Kundenkontakt, die eine „Abwanderung“ aus dem Stadtkern fördern.<sup>190</sup>

Die Suburbanisierung ist häufig auch mit einem Bevölkerungsrückgang in der Stadt selbst verbunden. Das Wachstum des Umlandes erfolgt somit zu einem grossen Teil auf Kosten der Stadt.<sup>191</sup>

### **Desurbanisierung**

Desurbanisierung bezeichnet eine echte Abwanderung aus Städten, Agglomerationsräumen in periphere Räume. Eine wirkliche Umverteilung von Bevölkerung sowie Arbeitsplätzen durch die Abwanderung in ländliche Räume ist in Westeuropa jedoch nicht spürbar.<sup>192</sup>

### **Reurbanisierung**

Die "Reurbanisierung" meint eine erneute Konzentration der Bevölkerung in den Kernstädten und die damit verbundene Aufwertung innenstadtnaher Wohngebiete. Dies geschieht meist in Folge von politischen und planerischen Massnahmen wie beispielsweise die Verbesserung des Wohnumfeldes innerhalb der Stadt.<sup>193</sup>

#### **2.4.4 Spezifische Stadtmodelle: die west- und mitteleuropäische, orientalische und sozialistische Stadt im Vergleich**

Grundsätzlich lassen sich für die west- resp. mitteleuropäische, die sozialistische und die traditionell orientalisches-islamische Stadt Modelle festmachen, die sich durch bestimmte Charakteristika voneinander unterscheiden. Ein Modell ist eine vereinfachende Betrachtung, die der Veranschaulichung dienen soll.

---

<sup>188</sup> vgl. ebd., S. 25-30.

<sup>189</sup> vgl. ebd., S. 30f.

<sup>190</sup> vgl. ebd., S. 31f.

<sup>191</sup> vgl. ebd., S. 26.

<sup>192</sup> [http://www.geo.fu-](http://www.geo.fu-berlin.de/geog/fachrichtungen/anthrogeog/teas/medien/download/publikationen/metar/METAR_37_Hesse_2000.pdf)

[berlin.de/geog/fachrichtungen/anthrogeog/teas/medien/download/publikationen/metar/METAR\\_37\\_Hesse\\_2000.pdf](http://www.geo.fu-berlin.de/geog/fachrichtungen/anthrogeog/teas/medien/download/publikationen/metar/METAR_37_Hesse_2000.pdf).

<sup>193</sup> vgl. Hasler / Egli 2004, S. 280.



### Die west- und mitteleuropäische Stadt

Eine grosse Vielfalt auf kleinem Raum ist typisch für die Städte im westlichen und mittleren Europa. Aus diesem Grund ist es schwierig einen „eigenen Typ“ zu bilden. Dennoch lassen sich einige gemeinsame Merkmale festmachen. Hierzu gehören beispielsweise die kompakte Form der Innenstadt als Folge der Raumenge und die Zunahme des tertiären Wirtschaftssektors vom Rand zum Zentrum. Damit einher geht zudem meistens eine Zunahme des Bodenwertes.<sup>194</sup>

Ernest W. Burgess publizierte 1925 das Zonen- bzw. Ringmodell (siehe Abb. 21), das erste klassische Stadtstrukturmodelle der modernen Stadtforschung, welches durch empirische Untersuchungen in Chicago entstand. Burgess geht davon aus, dass der Central Business District (CBD) das wirtschaftliche, kulturelle sowie politische Zentrum darstellt. Ums Stadtzentrum herum dehnt sich die Stadt in Kreisen gleichmässig von innen nach aussen aus, wobei die verschiedenen Zonen (Ringe) unterschiedlich genutzt werden.<sup>195</sup> Die Industriezone um den Stadtkern herum wird heutzutage oftmals umfunktioniert und als citynahes Wohnviertel genutzt (z.B. die Länggasse in Bern, früher Standort der „Tobler“. Der Sozialstatus der Bevölkerung nimmt von innen gegen aussen zu.<sup>196</sup>

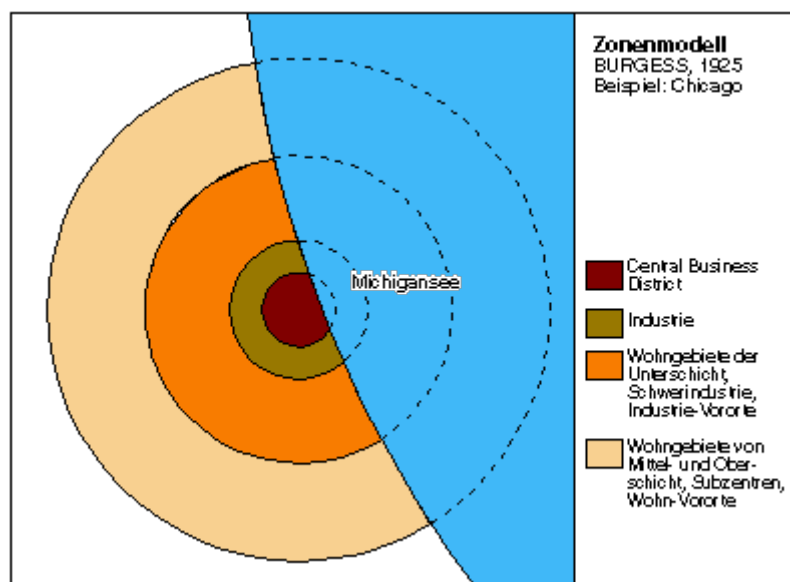


Abb.:21 Zonenmodell nach Burgess. Q:

[http://www.mygeo.info/skripte/skript\\_bevoelkerung\\_siedlung/siedl3.htm](http://www.mygeo.info/skripte/skript_bevoelkerung_siedlung/siedl3.htm).

### Die orientalisch-islamische Stadt

Bei der Stadt des islamisch geprägten Orients muss zwischen dem Modell der traditionellen Stadt und den modernen Strukturelementen (19. und 20. Jahrhundert) unterschieden werden, die die Städte mit unterschiedlicher Intensität überformt haben.

<sup>194</sup> vgl. Paesler 2008, S. 115ff.

<sup>195</sup> vgl. Wikipedia, <http://de.wikipedia.org/wiki/Zonenmodell>.

<sup>196</sup> Paesler 2008, S. 112.

Zu den älteren Strukturelementen gehören<sup>197</sup>:

- die typische Grundrissform und die Sackgassen
- die Moschee im Mittelpunkt der Stadt
- der Sûk oder Basar als wirtschaftliches Zentrum
- die strenge Segregation der Wohnviertel nach Nationen, Regionen, Konfessionen usw.

Sieht man sich eine orientalische Stadt genauer an, so fällt auf, dass es nur wenige Hauptdurchgangsstrassen gibt. Es dominieren Sackgassen, durch die eine strikte Trennung von Öffentlichkeit (Verkehrswege) und der Privatheit (Wohnungen) erreicht wird.<sup>198</sup>

Wie bereits vorangehend aufgezählt, ist der Basar ein typisches Strukturelement der orientalischen Stadt. Er ist der historische zentrale Geschäftsbereich, in dem in überdachten Gassen Händler und Handwerker ihre Waren anbieten. In den grösseren Städten haben sich schon früh Subzentren mit kleineren Basaren entwickelt.<sup>199</sup>

Die Segregationsprinzipien der (west-)europäischen und orientalischen Stadt unterscheiden sich grundlegend. Während in Mittel- und Westeuropa die soziale Segregation (Vermögen, Beruf, Prestige) dominiert, werden in der orientalischen Stadt die Wohnvierteln nach dem ethnischen Segregationsprinzip (ethnische und religiöse Gruppen, Stammesgruppen) voneinander abgetrennt.<sup>200</sup>

Bereits im 19. und frühen 20. Jahrhundert begannen Veränderungen im Sinne von Modernisierung und Verwestlichung. Diese traten zuerst dort auf, wo europäische Kolonialmächte ihre „Besitze“ hatten (Britten und Franzosen in Nordafrika und Vorderasien). In nicht kolonisierten Ländern blieben die historischen Strukturen bis nach dem Zweiten Weltkrieg beinahe unverändert (z.B. Iran, Jemen und Saudi Arabien).

Der westeuropäische Einfluss zeigt sich vor allem darin, dass sich ein zweites Geschäftszentrum herausgebildet hat. Neben dem traditionellen Basar existiert nun auch eine City nach europäisch-nordamerikanischem Vorbild (Central Business District). Vielerorts trägt die moderne City inzwischen die Hauptversorgungsfunktion und der Basar dient touristischen Zwecken.<sup>201</sup>

---

<sup>197</sup> vgl. ebd., S. 122.

<sup>198</sup> vgl. Lichtenberger 2002, S. 118f.

<sup>199</sup> vgl. Paesler 2008, S. 122.

<sup>200</sup> vgl. ebd. 122f.

<sup>201</sup> vgl. ebd., S. 122ff.

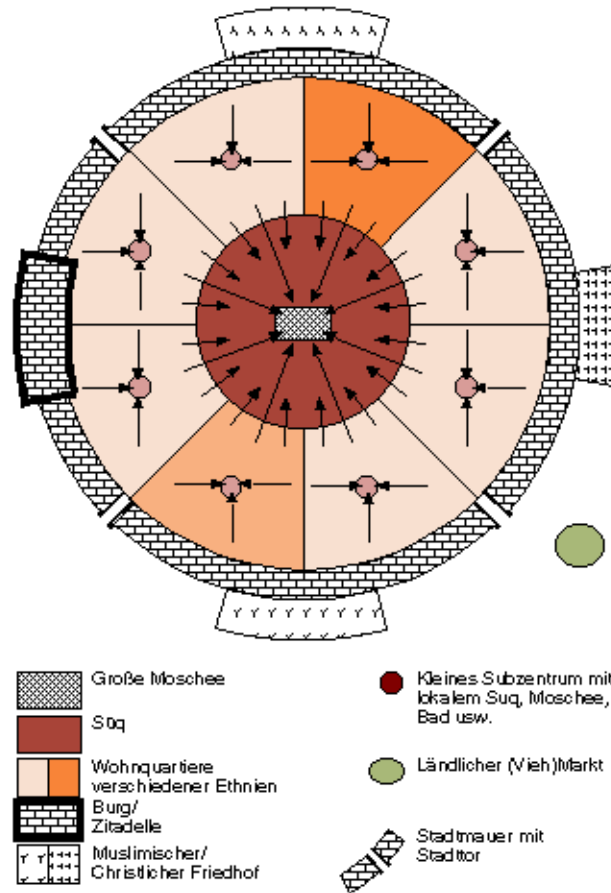


Abb. 22: „Aufbau der orientalischen Stadt.“ Q:

[http://www.mygeo.info/skripte/skript\\_bevoelkerung\\_siedlung/siedl3.htm](http://www.mygeo.info/skripte/skript_bevoelkerung_siedlung/siedl3.htm)

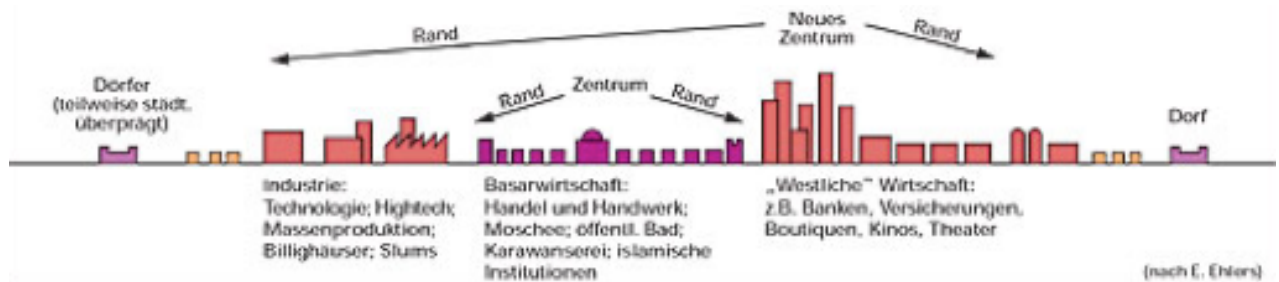


Abb. 22: „Der Verwestlichungsprozess.“ Q:

[http://www2.klett.de/sixcms/list.php?page=geo\\_infothek&node=Stadtypen&miniinfothek=&article=Infoblatt+Die+orientalische+Stadt](http://www2.klett.de/sixcms/list.php?page=geo_infothek&node=Stadtypen&miniinfothek=&article=Infoblatt+Die+orientalische+Stadt)

### **Die sozialistische Stadt**

Das Gesellschaftsmodell des Sozialismus schlug sich auch in den städtebaulichen Vorstellungen der Städte der Sowjetunion nieder.

Es gibt kein exaktes Modell der sozialistischen Stadt, vielmehr existieren drei Haupttypen:

- Die Überformung bereits bestehender Städte (z.B. Dresden oder Warschau)
- Eine Stadtneugründung (z.B. Eisenhüttenstadt)
- Eine Stadterweiterung (z.B. Berlin-Marzahn)

Die Vision eines Totalabrisses und eines anschliessenden Wiederaufbaus der Städte nach sozialistischen Vorstellungen war aus ökonomischen Gründen nicht umsetzbar. Daher wurde versucht, die bestehenden Stadtstrukturen zu überprägen. Die Überprägungen sind unterschiedlich stark.

Der zweite Typ stellt die Stadtneugründung dar, es wurden neue Städte nach sozialistischen Idealen erbaut. Jedoch wurden nur wenige Städte neu gegründet.

Es kam häufiger vor, dass bestehende Städte durch Grosswohnsiedlungen erweitert wurden oder, dass neben der „alten“ Stadt eine „neue“ Stadt entstand (z.B. Halle-Neustadt in der ehemaligen DDR oder Berlin-Marzahn).

Die typischen Merkmale einer sozialistischen Stadt sind<sup>202</sup>:

- Bau eines zentralen Platzes
- Grossbauten
- Eine Magistrale (Hauptverkehrslinie) mit repräsentativen öffentlichen Bauten und Wohnkomplexen.
- Verfall der Altbauten in den Innenstädten durch Plattenbausiedlungen und gleichzeitige Verdichtung.
- Hoher Anteil freier Flächen in der Innenstadt

---

<sup>202</sup> Ellrich 2012.

## 2.4.5 Städtetypen und weitere zentrale Begriffe - Glossar

### Megastädte

Megastadt bezeichnet man eine Stadt mit über 5'000'000 Einwohnern. Beispiel für Megastädte:

- Mexico-City: 12 Mio. Einwohner
- Sao Paolo 12 Mio. Einwohner
- Rio de Janeiro 9 Mio Einwohner
- Kairo 10 Mio. Einwohner
- Delhi 7 Mio. Einwohner

Jährlich werden es immer mehr. 1975 gab es weltweit 90 Megastädte, 2000 erlangten bereits 300 Städte diesen Status.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren die Megastädte ein Phänomen der Industrieländer (z.B. London, Paris). Im Verlauf der letzten hundert Jahren ist eine zunehmende Metropolisierung in den Ländern der Dritten Welt zu beobachten. Ursachen hierfür sind die Landflucht, die Konzentration der Wirtschaft auf ein Zentrum sowie die niedrigere Sterberate in der Stadt im Vergleich zum Land. Dieser Prozess bringt Probleme mit sich. Dazu gehören beispielsweise die hohe Arbeitslosigkeit, die extreme Segregation sowie Seuchen und Krankheiten. Nach Bevölkerungsprognosen der Vereinten Nationen werden im Jahr 2015 12 der 15 grössten Städte der Welt in Entwicklungsländern liegen.<sup>203</sup>

### Millionenstadt und Weltstadt

Die Bezeichnung Millionenstadt spricht für sich: Es handelt sich dabei um eine Grossstadt mit mindestens einer Million Einwohnern. Anfang bis Mitte des 20. Jahrhunderts, als Millionenstädte weltweit noch eher gering verbreitet waren und überwiegend Hauptstädte der europäischen Staaten diese Grösse erreichten (z.B. Berlin, Paris, London und Wien), kam auch die Bezeichnung „Weltstadt“ als Synonym für Millionenstadt in Gebrauch. Mit dieser Bezeichnung sollte angedeutet werden, dass es sich um eine Grossstadt in herausgehobener Position, mit übernationalen sozio-ökonomischen Beziehungen und Verflechtungen und entsprechenden Funktionen in den Bereichen Wirtschaft, Gesellschaft, Kultur und Kunst, meist auch in der Politik handelt. In der Regel spielte auch die historische Bedeutung der Stadt eine Rolle.<sup>204</sup>

### Metropole

Generell ist Metropole die Bezeichnung für die Hauptstadt eines Landes, besonders wenn diese das politische, wirtschaftliche, kulturelle und gesellschaftliche Zentrum darstellt. Bundesstaaten wie Deutschland, die Schweiz oder auch die USA weisen i.d.R. keine eindeutigen Metropolen auf, da hier die entsprechenden Funktionen auf mehrere Städte verteilt sind. Dagegen besitzen insbesondere zentralistisch regierte Staaten sowie viele Entwicklungsländer eine allen anderen Grossstädten an Einfluss und Bedeutung weit überragende Metropole wie beispielsweise London, Paris, Lagos, Buenos Aires u.a.<sup>205</sup>

---

<sup>203</sup> vgl. Paesler 2008, S. 108f.

<sup>204</sup> vgl. ebd., S. 107f.

<sup>205</sup> vgl. ebd., S. 108.

## Global Cities

Der Begriff „global city“ ist relativ neu. Er ergab sich aus der Diskussion über die wirtschaftsgeografischen Auswirkungen der Globalisierung heraus. Die Bezeichnung ist vom älteren Terminus „Weltstadt“ zu unterscheiden. Weltstadt wird über die Einwohnerzahl, gelegentlich auch über die Wirtschaftskraft definiert. Der Begriff global city verweist hingegen auf die Entwicklung eines globalen Städtesystems. Einzelne Städte bzw. grossstädtische Agglomerationen wirken als Steuerungszentren der globalisierten Weltwirtschaft.<sup>206</sup> Es liegen diverse Studien über global cities und ihre Rangordnung vor, dabei wird meist von einer dreistufigen Hierarchie ausgegangen: den Alpha-, Beta- und Gamma-Weltstädte. Einigkeit herrscht darüber, dass New York, London und Tokio an der Spitze der Hierarchie stehen.<sup>207</sup>

Wie in vielen Bereichen der Stadtgeographie existiert auch für den Begriff „global city“ keine eindeutige Definition.

## City

Der zentrale, primär durch tertiäre Funktionen (Versorgungsfunktionen wie Kaufhäuser, Banken, Ärzte, Anwälte usw.) geprägte Bereich einer Grossstadt wird auch in deutschsprachigen Raum als City bezeichnet. Heute wird City allgemein als Kern einer grösseren Stadt gesehen, der neben den Versorgungsfunktionen auch Behörden-, Verwaltungs- und Bürostandorte sowie kulturelle Einrichtungen (Theater, Museen) und touristische Infrastruktur (Gastronomie und Hotellerie) aufweist. Wohnbevölkerung gibt es aufgrund des Verdrängungseffekts durch die hohen Bodenpreise kaum. Es sind jedoch, durch die hohe Arbeitsplatzdichte, umfangreiche Pendlerströme zu beobachten (Tagesbevölkerung).<sup>208</sup> In grossen Städten lässt sich die City weiter unterteilen, in einen City-Kern, City-Mantel und City-Rand.<sup>209</sup>

---

<sup>206</sup> vgl. ebd., S. 65.

<sup>207</sup> ebd., S. 65.

<sup>208</sup> ebd. S. 95f.

<sup>209</sup> vgl. ebd.

### 3 Fachdidaktische Grundlagen

#### 3.1 Wissenserwerb und räumliche Orientierung im Geografie-Unterricht

Begriffe sind die Basis unseres Wissens und Denkens. Wir benötigen Begriffe, damit wir über Sachverhalte u.Ä. sprechen können. Die Begriffsbildung ist ein aktiver Strukturierungsprozess. Die neu erworbenen Begriffe werden im Vorwissen verankert, was als Assimilation bezeichnet wird. Ausgehend von den Begriffen wird ein „Gerüst“ aufgebaut.

Von grosser Bedeutung für den Geografie-Unterricht sind die mentalen Modelle oder mental maps. „Mentale Modelle sind subjektive Vorstellungen, die auf Alltagserfahrungen beruhen, die die Handlungen eines Menschen leiten und, die teils nur begrenzte Ähnlichkeiten zur Realität aufweisen.“<sup>210</sup> Gelegentlich wird auch vom „naiven Wissen“ oder von Alltagsvorstellungen gesprochen. Subjektive Theorien entstehen in der Regel unbewusst, wodurch eine Lenkung, eine Veränderung erschwert wird. Die Lernenden kommen mit ihren subjektiven Theorien in den Unterricht und verknüpfen diese mit dem neu erworbenen Wissen. Dabei entstehen neue Konstruktionen, die von der Lehrperson nicht beabsichtigt waren. Es kommt auch vor, dass die subjektiven Theorien neben dem Fachwissen weiterexistieren, ohne dass sie von den Schülerinnen und Schülern als Widerspruch wahrgenommen werden. Als Lehrpersonen muss man sich bewusst sein, dass die subjektiven Vorstellungen nicht einfach durch wissenschaftliches Wissen ersetzt werden können. Viel eher können die subjektiven Theorien verändert werden.<sup>211</sup>

Ein beachtlicher Teil des Geografie-Unterrichts ist die Kartenkompetenz, welche unverzichtbar ist. Weshalb ist diese Kompetenz so zentral? „Die Kartenarbeit in der Schule dient der Vermittlung und Erarbeitung von räumlichen Informationen sowie des Aufbaus eines topografischen Orientierungsrasters.“<sup>212</sup> Die Schülerinnen und Schüler sollen sich durch die Aneignung eines Lagebildes von der Welt zurechtfinden und orientieren können. Im Weiteren sollen in der Schule auch Kenntnisse über Karten sowie die Fähigkeit mit diesen umzugehen vermittelt werden. Letztere Fertigkeit wird als Kartenkompetenz bezeichnet. Zentral scheint, dass diese nicht nur das Dekodieren der Karten beinhaltet. Die Kartenkompetenz umfasst neben dem Dekodieren (lesen, verstehen, interpretieren) auch die Bewertung von Karten (Reflexion) sowie die eigene Anfertigung einfacher Karten. Beim Aufbau eines geografischen Weltbilds müssen auch wieder die mental maps der Schülerinnen und Schüler beachtet werden.<sup>213</sup> In diesem Zusammenhang wird auch von der räumlichen Orientierung gesprochen. Ein zentrales Anliegen der Unterrichtseinheit „Unterwegs mit dem Simplon-Orient-Express“ ist der „Aufbau“ einer räumlichen Orientierung. Damit gemeint ist die Fähigkeit, sich als Person mental und in realen Situationen im Raum zurechtzufinden.

---

<sup>210</sup> Haubrich 2006, S. 63.

<sup>211</sup> vgl. ebd., S. 62ff.

<sup>212</sup> ebd. S. 196f.

<sup>213</sup> vgl. ebd. S. 196f.

## **3.2 Didaktische Wertanalyse nach Klafki (1996)**

### **Gegenwartsbedeutung**

Durch die Globalisierung und die Entwicklung der Verkehrs- und Transportmöglichkeiten steht den Schülerinnen und Schülern die Welt offen. Nie war es einfacher zu reisen, in fremde Welten und Kulturen einzutauchen und neue Horizonte zu erschliessen.

Durch die Allgegenwärtigkeit der relativ billigen Flugangebote rückt das Reisen mit dem Zug in den Hintergrund, obwohl viele Destinationen in Europa ebenso praktisch und problemlos mit diesem, anstelle des Flugzeugs, erreicht werden könnten.

Die Mobilität spielt in der heutigen Lebensweise eine zentrale Rolle. Die Lernenden sollen sich bewusst werden, welche Veränderungen und Verbesserungen im Verkehr im letzten Jahrhundert erzielt wurden. Während die Menschen früher mehrere Tage benötigten, um beispielsweise nach Italien zu gelangen, gelingt uns dies heute innerhalb weniger Stunden. Zudem besteht in der heutigen Zeit ein vielfältiges Angebot an Reismöglichkeiten, welches stetig ausgebaut und verbessert wird.

Paris, Lausanne, Venedig, Belgrad und Istanbul sind Städte, die die Lernenden in ihrem Alltag antreffen und vielleicht sogar auch schon besucht haben. Durch die Thematisierung dieser Städte im Unterricht, erfahren sie diese in einer neuen Dimension, lernen neue Aspekte kennen und sehen die Stadt möglicherweise in einem neuen Licht.

Aufgrund der Migration und der Entwicklung der Schweiz vom Auswanderungs- zum Einwanderungsland, treten die Lernenden beinahe täglich mit fremden Kulturen und Menschen aus anderen Ländern in Kontakt. Das Vorwissen, das sich die Lernenden im Bezug auf die Länder und Kulturen angeeignet haben, wird durch die Erarbeitung im Unterricht gefestigt, angepasst, erneuert und vertieft.

In der Schulklasse, an der die Unterrichtseinheit durchgeführt wird, hat es Schülerinnen und Schüler aus dem Balkan, der Türkei sowie aus Italien. Der multikulturelle Aspekt kann somit als Ressource genutzt werden, indem die Lernenden von ihren Erfahrungen erzählen können und die Lehrperson deren Vorwissen für den Unterricht nutzen kann.

Einige Lernende haben sicherlich bereits vom Orient-Express gehört, möglicherweise schon Agatha Christie's Buch „Mord im Orient-Express“ gelesen oder den James Bond Film gesehen, der sich im Orient-Express abspielt.

Durch die Reise mit dem Simplon-Orient-Express lernen die Schülerinnen und Schüler den Luxuszug des späten 19. und des 20. Jahrhunderts besser kennen und können dessen Bedeutung für die Menschen der damaligen Zeit und die Bedeutung des Zuges als (neues) Transportmittel reflektieren.

Die räumliche Orientierung ist ein grosses Anliegen des Geografie-Unterrichts. Mittels der Unterrichtseinheit lernen die Schülerinnen und Schüler, sich in Europa zurechtzufinden und kennen wichtige Länder und Städte im Raum Europa.



### **Zukunftsbedeutung**

Die Thematisierung von Venedig als UNESCO-Weltkulturerbe soll die Schülerinnen und Schüler für einzigartige, authentische und unverwechselbare Städte sensibilisieren, damit die Schülerinnen und Schüler in Zukunft feinfühlig und bewusst mit Informationen und Begegnungen eines Weltkulturerbes umgehen und dessen Wert anerkennen.

Die Art des Reisens hat sich im letzten Jahrhundert grundlegend weiterentwickelt. Wie die Art des Reisens und die Reisemöglichkeiten in Zukunft aussehen werden, ist noch ungewiss.

Aufgrund der zunehmenden Auseinandersetzung zum Thema „Verkehr und Verkehrsmittel“ im ökologischen Sinne, wird vermutlich in Zukunft der Benutzung des öffentlichen Verkehrs eine noch grössere Bedeutung zugeschrieben.

Durch die Reise mit dem Simplon-Orient-Express soll bei den Lernenden ein Interesse für verschiedene Städte und auch deren Sehenswürdigkeiten ausgelöst werden, so dass sie in Zukunft bei ihren Reisen in fremde Städte genauer und kritischer hinschauen. Mittels der Unterrichtseinheit sollen die Lernenden in Zukunft neugierig sein für neue, eher unbekanntere Städte, wie dies beispielsweise bei Belgrad oder Sofia der Fall ist.

Die Förderung der Fähigkeit „Karten zu lesen“ wird den Lernenden von grosser Hilfe sein. Sei es bei einem Orientierungslauf, während eines Städtebesuchs oder wenn sie mit dem Auto, zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind und sich mit Hilfe einer Karte orientieren müssen.

Die zunehmende Verstädterung, die Landflucht und die Phänomene in den Städten werden die Lernenden, wenn sie älter sind, verstärkt tangieren. Die Kenntnis dieser Phänomene und das kritische Hinterfragen der Gegebenheiten ermöglichen den Lernenden eine differenzierte und eigenständige Meinung zum Thema Stadt/Land zu entwickeln.

### **Exemplarität**

Anhand der Reise mit dem Simplon-Orient-Express werden verschiedene geografische Kerninhalte und Lehrplanthemen exemplarisch ausgewählt und behandelt.

Die Schülerinnen und Schüler werden anhand der vorgegebenen Route des Simplon-Orient-Express verschiedene Städte in Europa sowie Istanbul, das Europa und Asien miteinander verbindet, kennenlernen. Anhand dieser ausgewählten Städte werden mit den Lernenden die Merkmale einer westeuropäischen, einer sozialistischen und einer orientalischen Stadt erarbeitet.

Die im Unterricht behandelten Städte weisen Merkmale und Prozesse auf, die sich auch auf die anderen Städte übertragen lassen. Paris wird als Beispiel einer westeuropäischen Stadt betrachtet. Im Gegensatz dazu steht Istanbul als ehemals typisch orientalische Stadt. Dennoch wird Istanbul, wie viele andere Städte auch, von westlichen Einflüssen geprägt.

Zudem sollen die Lernenden die Gründe kennenlernen, die dazu führen, dass sich eine Stadt an einem bestimmten Ort entwickelt, beziehungsweise entsteht. Städte sind Relikte vergangener Zeiten und mischen jeweils Tradition und Moderne. Alt und neu. Geschichte und Gegenwart.

Die Arbeit mit Karten und anderen neuen Orientierungsmitteln (Google Earth, Swisstopo – Zeitreise) nimmt zudem einen zentralen Stellenwert in der Unterrichtseinheit „Unterwegs mit dem Simplon-Orient-Express“ ein. Die Lernenden sollen sich einerseits in Europa orientieren können und wissen, in welchem Land und an welchem Standpunkt sich die besuchten Städte befinden, andererseits lernen sie, einen Stadtplan zu lesen, sich mit Koordinaten auseinanderzusetzen und die Entwicklung einer Stadt (bei dieser Unterrichtseinheit handelt es sich um Lausanne) anhand von Karten zu verfolgen und in eigene Worte zu fassen.

Durch die Reise mit dem Simplon-Orient-Express wird ein für die Geografie wichtiger Aspekt immer wieder hervorgehoben – die Mobilität.

Heutzutage ist Mobilität allgegenwärtig, das Auto, der Zug und das Flugzeug sind selbstverständliche Fortbewegungsmittel. Dass dies nicht immer so war und die Stellung des Transportmittels Zug zu Beginn des 20. Jahrhunderts eine ganz andere war, wird durch die Unterrichtseinheit verdeutlicht.

### **Struktur des Inhalts**

Im Zentrum der Thematik steht die Erkundung verschiedener Städte Europas. Diese werden durch die Strecke des Simplon-Orient-Express vorgegeben und auch in der entsprechenden Reihenfolge behandelt. Eine Änderung der Reihenfolge der Städte und Unterrichtsinhalte ist aus diesem Grund nicht sinnvoll.

Die Lektionen werden durch die Geschichte, die aufgrund der Anlehnung an die Ansätze der Lehrkustdidaktik entstand, strukturiert und gegliedert. Das heisst, die selbst verfasste Geschichte führt durch die Lektionen und bildet den roten Faden der Reise mit dem Simplon-Orient-Express. Der Zug verkörpert den Hauptdarsteller der Geschichte und bringt die Lernenden in die verschiedenen Städte Europas.

Die Inhalte werden so aufbereitet, dass die Geschichte die Lernenden in das jeweilige Land beziehungsweise in die jeweilige Stadt einführt und dadurch Präkonzepte, Erfahrungen und Erlebnisse der Lernenden aktiviert werden. Die Vertiefung in die Hauptthemen erfolgt schliesslich während des Unterrichts.

Dadurch, dass die Strecke durch den Simplon-Orient-Express vorgegeben ist, werden die jeweiligen Schwerpunkte anhand dieser Route behandelt und erarbeitet, Exkurse sind, auch aufgrund der knappen Zeit, begrenzt möglich.

Ziel ist, dass sich die Lernenden handlungsorientiert und eigenständig mit den Unterrichtsinhalten auseinandersetzen. Am Ende der Auseinandersetzung mit einer Stadt halten die Lernenden ihre wichtigsten Erkenntnisse mittels Bildern und eigenen Einträgen in ihrem persönlichen Reisetagebuch (in Form eines Falthefts) fest.

Eine im Schulzimmer aufgehängte Karte von Europa bietet den Schülerinnen und Schülern jeweils einen Überblick, wo sie sich zurzeit auf ihrer Reise befinden. Die Stationen werden jeweils von einem/einer der Lernenden eingetragen.

Aus zeitlichen Gründen, aus persönlichen Interessen und aus der Vielfältigkeit der möglichen Themen, wurden Schwerpunkte bei Paris und Istanbul gesetzt, indem diese beiden Städte vertiefter und länger als die anderen behandelt wurden.

Bei diesen beiden Städten werden parallel dieselben Themen behandelt: Orientierung in einer neuen Stadt, Entstehung und Lage der Stadt, Problembezirke (Banlieues vs. Gecekondu) sowie der typische Aufbau der jeweiligen Stadt als Modell (westeuropäische Stadt und orientalische Stadt).

### **Unterrichtliche Zugänglichkeit**

Die Thematik der Reise mit dem Simplon-Orient-Express sowie die Behandlung verschiedener Städte Europas bieten interessante und abwechslungsreiche Punkte, die im Unterricht aufgegriffen werden können. Unterschiedliche Klimazonen, Städtegeografie, Flüsse & Berge in Europa oder kulturelle oder soziogeographische Aspekte bieten vielfältige Möglichkeiten zur Betrachtung des Raums Europa.

Der Unterricht wird lebensnah und handlungsorientiert vorbereitet, die Lernenden sollen zum Denken angeregt werden.

Oftmals ist bereits ein Vorwissen bei den Lernenden vorhanden, an das man als Lehrperson anknüpfen sollte. Das Thema bietet zudem fächerübergreifende Inhalte an, die beispielsweise mit Geschichte, Deutsch, Naturkunde oder Hauswirtschaft vertieft behandelt werden könnten. In dieser Unterrichtseinheit wird der Schwerpunkt auf die Geografie gesetzt und auf eine fächerübergreifende Arbeit verzichtet.

Dadurch, dass die Geschichte, welche durch die Lektion führt, aus Sicht einer Familie mit zwei Jugendlichen geschrieben ist, wird es den Schülerinnen und Schülern erleichtert, sich mit den Personen zu identifizieren und sich aktiv mit dem Stoff auseinanderzusetzen.

Die Lernenden sollen die zu den Ländern gehörenden Unterrichtsinhalte am eigenen Leib erfahren, indem häufig mit Quellen und Gegenständen gearbeitet wird. Musik, Flaggen, Esswaren oder Bilder ermöglichen das Lernen mit unterschiedlichen Sinnen. Somit wird das Gelernte besser verarbeitet und behalten.

Um den Schülerinnen und Schülern verschiedene Zugänge zu den Inhalten zu ermöglichen, bieten sich für die Erarbeitung von Inhalten neben den oben genannten Materialien auch die neuen Medien an. Filmmaterial sowie das Internet als Recherchemittel, Google Earth (Street View) und auch die „Zeitreise“ von Swisstopo sollen von der Lehrperson genutzt werden, um den Lernenden die Städte anschaulich näher zu bringen.

Frontalunterricht ist effizient in der Vermittlung von Wissen. Geht es jedoch um die Arbeit an Haltungen und Einstellungen, erzielt ein offener, handlungsorientierter Unterricht grösseren Erfolg. Denn durch „blosses“ Wissen werden das Handeln und das eigene Denken nicht ganzheitlich gefördert.

Frei nach Pestalozzi sollen also Hand, Herz und Kopf bei den Lernenden aktiviert werden.

Neben einer intensiven Einzelarbeit sind die Partnerarbeit und die Arbeit in Gruppen sinnvoll, um die Inhalte zu erschliessen, sich auszutauschen, eigene Überlegungen zu präsentieren oder über das Gelernte bzw. Gehörte hinauszugehen (über den Tellerrand schauen).

Im Sinne der heutigen Didaktik wird in der Unterrichtseinheit auf kooperative Lernformen zurückgegriffen.

Abwechslungsreicher, spannender, motivierender, handlungsorientierter, fordernder, gut und lebensnah vorbereiteter Unterricht mit einer hohen Schüleraktivität ist nötig um den Lernenden Freude am Unterricht und an der Geografie zu vermitteln. So lassen sich auch mögliche Gefahren wie mangelndes Interesse am Stoff oder keine Motivation sein Wissen im Unterricht mitzuteilen, verstärkt ausblenden.

### 3.3 Lehrplanbezug

NMM	Zusammenarbeiten
	Selbständig arbeiten
	Situationen und Sachen begegnen
Fähigkeiten und Fertigkeiten	Analysieren, systematisieren, vernetzen, in Modellen denken
	Sich orientieren
	Mit Medien arbeiten
	Mit Geräten und Hilfsmitteln sachgerecht umgehen
NMM	Darstellen und umsetzen

Die Themen und Schwerpunkte dieser Unterrichtseinheit lassen sich vielerorts im Lehrplan 95 des Kantons Bern verorten. Da neben den kognitiven Lernzielen ebenso Fähigkeiten und Fertigkeiten gefordert und gefördert werden sollen, werden auch diese nun aufgelistet.

#### Fähigkeiten und Fertigkeiten

**Selbstständig arbeiten:** Beispiel: Die Schülerinnen und Schüler sind in der Lage, eigenständig ihr Reisetagebuch zu gestalten und mit den wichtigsten Informationen zu versehen.

**Situationen und Sachen begegnen:** Beispiel: Die Lernenden begegnen verschiedenen Lebenssituationen, die von klimatischen, geografischen oder religiösen Motiven geprägt sind.

**In Modellen denken:** Beispiel: Modell Aufbau einer Stadt selber entwickeln.

**Sich orientieren:** Beispiel: Die Schülerinnen und Schüler lernen, sich in Europa zu orientieren und erhalten verschiedene Gelegenheiten in fremde Länder und Kulturen einzutauchen.

**Mit Medien arbeiten:** Beispiel: Die Lernenden sind in der Lage, wichtige Informationen aus Dokumentarfilmbeiträgen, Filmaufnahmen, Interviews und Bildern zu entnehmen.

**Darstellen und umsetzen:** Beispiel: Die Schülerinnen und Schüler geben die gelernten Inhalte nach eigenen Interessen im persönlichen Reisetagebuch wieder.

#### Behandelte Themenfelder

Schwerpunktmässig orientiert sich die Unterrichtseinheit an folgenden Themenfeldern aus dem Bereich Natur-Mensch-Mitwelt (7.-9. Schuljahr) des Lehrplan 95 des Kantons Bern.

- **Menschen einer Welt (übergreifend)**

Sich mit Menschen in schwierigen Verhältnissen beschäftigen, NMM46

- **Bevölkerung – Menschen unterwegs (übergreifend)**  
Über Begegnungen mit Menschen auf Ferienreisen berichten. Sich überlegen, wie wir Land und Leuten auf Reisen begegnen, NMM50
- **Typische Räume – Länder (Geografie)**  
Lebenssituationen von Menschen in unterschiedlichen Räumen der Erde kennenlernen, NMM 51

Zu einem ausgewählten Land mit unterschiedlichen Informationsmitteln Merkmale zusammentragen. Lernen, ein Land nach verschiedenen Gesichtspunkten zu charakterisieren, NMM51

Sich eine Auswahl von typischen Räumen und Ländern einprägen und sich einen Überblick über deren Lage und Dimension auf dem Globus verschaffen, NMM51

### 3.4 Didaktische Reduktion

In der didaktischen Reduktion werden erstmals Schwerpunkte gesetzt, welche Städte auf der Route des Simplon-Orient-Express thematisiert und welche geografischen Inhalte mittels der Städte didaktisch und methodisch erarbeitet werden.



Abb. 23: „Orient-Express 3“. Q: selber fotografiert, im Restaurant Orient Express, Belgrad.

#### Einstieg in die Unterrichtseinheit

Um die Lernenden in die Unterrichtseinheit „Unterwegs mit dem Simplon-Orient-Express“ einzuführen, wird eine Powerpoint-Präsentation von der Lehrperson gezeigt, in der der Simplon-Orient-Express und alle Städte, in denen der Zug während der Reise Halt macht, vorgestellt werden. Die Namen der Städte werden in der Powerpoint-Präsentation nicht genannt, sondern Übernamen, unter denen die Städte auch bekannt sind (zum Beispiel Paris: Stadt der Liebe). Neben den Namen werden zu jeder Stadt eine oder mehrere

Sehenswürdigkeiten gezeigt. Nach der Präsentation erhalten die Lernenden ein Quiz, in dem sie anhand der Bilder und der Übernamen erraten müssen, in welchen Städten der Simplon-Orient-Express hält.

Die gesamte Unterrichtseinheit erfolgt durch die induktive Vorgehensweise. Das bedeutet, dass von einem exemplarischen Beispiel zum Allgemeinen, zu den Regeln gelangt wird.

## **Paris**

Paris ist neben Istanbul die Stadt, die schwerpunktmässig mit den Lernenden behandelt wird.

Die Verfolgungsjagd eines Diebes soll die Lernenden spielerisch an das Lesen von Koordinaten in Karten heranführen. Didaktisch ist die Einführung ins Kartenlesen so aufbereitet, dass die Koordinaten relativ einfach zu lesen sind (A1 / B4 / etc.), um den Lernenden einen motivierenden Einstieg zu ermöglichen und sie Schritt für Schritt ins Kartenlesen einzuführen. Bei diesem Arbeitsauftrag werden die Schülerinnen und Schüler nicht nur instrumentell gefördert, der inhaltliche Wissenszuwachs besteht darin, dass die Lernenden die bedeutsamen Sehenswürdigkeiten von Paris kennenlernen.

Einerseits werden am Beispiel Paris die Merkmale der westeuropäischen Stadt erarbeitet, andererseits die verschiedenen Theorien betrachtet, aus welchen Gründen eine Stadt erbaut wird. Die Schülerinnen und Schüler befassen sich in vereinfachter Form mit den Theorien und übertragen schliesslich ihr erarbeitetes Wissen auf die Stadt an der Seine. Die Arbeit mit alten Karten lässt die Lernenden zudem Beobachtungen festhalten, so dass es ihnen ermöglicht wird, Hypothesen zu bilden.

Um den Kreis zu schliessen, werden der Aufbau und die Struktur der westeuropäischen Stadt zuletzt mit denen der sozialistischen und der orientalischen Stadt verglichen.

Die Problematik der Banlieues wird in einem ersten Schritt in Paris aufgegriffen. Die Lernenden begegnen sozialen Unruhen, die sie in der Schweiz in diesem Ausmasse nicht kennen.

Ebenso wie die westeuropäische mit der orientalischen Stadt, werden auch die Probleme mit den Banlieues (sogenannte Gecekondus) in Istanbul erneut aufgegriffen und verglichen.

## **Lausanne**

Lausanne ist eine interessante Stadt, die am Hang gebaut ist.

Mit dem Programm Zeitreise von Swisstopo wird die (Weiter-)Entwicklung und Veränderung der Stadt zwischen 1864 und 2011 beleuchtet und nach Ursachen dieser Veränderung gefragt.

Mittels eines Quiz lernen die Schülerinnen und Schüler verschiedene Schweizer Städte kennen, indem sie Bilder von bekannten Gebäuden und Sehenswürdigkeiten der Schweizer Städte erhalten und diese zuordnen müssen.

Für Schnelle liegt zudem ein Kreuzworträtsel als Zusatzaufgabe bereit.

Da die Reise von der Schweiz nach Italien über den Simplonpass führt und auch der Name des Passes im Namen des Zuges vorkommt, sollen sich die Schülerinnen und Schüler mit dem Simplonpass und dessen Gegebenheiten mittels einer Internet-Recherche (Blütezeiten, Stockalper) auseinandersetzen.

Da Lausanne die einzige Stadt in der Schweiz ist, die über eine Metro verfügt, kann an diesem Punkt das Thema Verkehrsmittel früher und heute sowie die Ablösung des Simplonpasses durch den Tunnelbau behandelt werden.

### **Venedig**

Die Fragen nach der Entstehung sowie nach der Zukunft Venedigs stehen bei der Thematisierung dieser Stadt im Zentrum. Zudem werden am Beispiel Venedigs der Begriff und die Bedeutung des UNESCO-Weltkulturerbes erarbeitet. Die Schülerinnen und Schüler lernen ein bedeutendes UNESCO-Weltkulturerbe kennen und tauchen ein in die unvergleichliche Lage der italienischen Stadt, die in einer Lagune gebaut worden ist. In Venedig wird ausserdem die Bedeutung des Tourismus für eine Stadt und für deren Bewohner angeschaut und diskutiert.

Mittels eines Gruppenpuzzles werden die Probleme der Stadt (Hochwasser, Bevölkerung/„Alterung“, Kreuzfahrtschiffe, Verschmutzung und Tourismus) von den Lernenden erarbeitet.

### **Belgrad**

Erinnerungen und Erzählungen eines etwa gleichaltrigen Secondos über Belgrad sowie das Leben der serbischen Stadt- und Landbevölkerung, sollen den Lernenden einen anderen Blickwinkel auf die Hauptstadt Serbiens und deren Bevölkerung ermöglichen. Die Lehrperson schreibt zugleich wichtige Begriffe an die Wandtafel, die die Lernenden mit Hilfe des Interviews und ihrem Vorwissen erläutern und definieren sollen (zum Beispiel Saisonier, Kommunismus, etc.).

Dadurch, dass der erzählende Jugendliche ursprünglich aus Serbien stammt und aufgrund des Krieges in der Schweiz geboren wurde, erfahren die Schülerinnen und Schüler neue Aspekte über Belgrad durch eine Person, die die Stadt, deren Geschichte und Bevölkerung sehr gut kennt.

Dass der Erzähler im Alter der Jugendlichen ist, kann das Interesse und die Motivation der Lernenden steigern, da sie sich verstärkt mit einer gleichaltrigen Person identifizieren können.

In Belgrad fliessen die Donau und die Save ineinander. Anhand einer Dokumentation von SFR, die sich ebenfalls in Belgrad abspielt, wird der zweitgrösste und zweitlängste Fluss Europas im Unterricht behandelt. Mit Hilfe des Atlas' befassen sich die Schülerinnen und Schüler intensiv mit der Donau, ermitteln ihren Ursprungs- und Mündungsort und betrachten die Länder, welche die Donau entweder durchfliesst oder als Grenzfluss tangiert.

Zudem wird am Beispiel Belgrads das Thema Minderheiten, also Menschen, die eine Ausgrenzung erfahren, beleuchtet. Im Balkangebiet sind dies die Fahrenden (Roma).

Die Lernenden sollen sich bewusst werden, was es heisst, in einer Gesellschaft ausgegrenzt zu werden und unter welchen Lebensumständen ganze Familien leben müssen. Der Verweis zu anderen Minderheiten und Vergleiche mit dem eigenen, privilegierten Leben ermöglichen den Lernenden, sich ein kritisch reflektiertes Denken anzueignen.

### **Sofia**

In Sofia liegt der Fokus auf den Merkmalen der sozialistischen Stadt, die mit den Lernenden erarbeitet werden.

Sofia ist eine der ältesten Städte Europas. Da sie eher unbekannt ist für die Lernenden, eignet sich hier die Lokalisierung eines Staates in Europa (Lage, Nachbarländer, Gebirge). Somit lernen die Schülerinnen und Schüler zudem das Gebiet des Balkans besser kennen und können sich im östlichen Teil Europas besser orientieren.

### **Istanbul**

In Istanbul bieten sich enorm viele und differenzierte Unterrichtsinhalte an, die mit den Lernenden thematisiert und erarbeitet werden können. Neben den Merkmalen einer orientalischen Stadt und damit verbunden dem Basar, sollte die einzigartige Lage Istanbul, welche mittels einer Brücke über den Bosphorus Europa und Asien miteinander verbindet, mit den Lernenden im Unterricht betrachtet werden.

Die türkische Metropole ist eine Stadt der Gegensätze. Die Stadt zeigt den Tanz zwischen Tradition und Moderne, zwischen Islam und Christentum, zwischen alt und neu. Denn obwohl Istanbul ursprünglich eine orientalische Stadt ist, erfährt sie eine Modernisierung und eine Angleichung an den Westen.

Am Beispiel Istanbul erhalten die Lernenden Einblicke in den Islam, indem beispielsweise die fünf Säulen des Islams betrachtet werden.

In der Unterrichtseinheit „Unterwegs mit dem Simplon-Orient-Express“ werden wichtige Begriffe zur Stadtgeografie mit den Lernenden behandelt.

Der Begriff „City“ wird im Zusammenhang mit dem Aufbau der westeuropäischen Stadt verwendet und insofern behandelt, dass die Lernenden erklären können, was eine „City“ ist. Ebenso werden die Begriffe „Vorort“, im Zusammenhang mit den Banlieues sowie der Begriff „Millionenstadt“ eingeführt.

Um die Urbanisierung den Lernenden näherzubringen, wird bewusst der Begriff „Verstädterung“ verwendet.

Auf Begriffe wie CBD, global city, Urbanisierung, Suburbanisierung und Ähnliche wird aufgrund des Alters und des Niveaus der Lernenden verzichtet, damit diese zu einem späteren Zeitpunkt eingeführt werden können.



## **4 Umsetzung – Praktischer Teil**

### **4.1 Situationsanalyse**

Die Unterrichtseinheit wird an einer 7. Klasse der Sekundarstufe I in Neuenegg durchgeführt. Die Klasse besteht aus zehn Mädchen und sieben Jungen, welche neu zusammengewürfelt wurden.

Die Lernenden kommen aus zwei verschiedenen Gemeinden, welche unterschiedlicher nicht sein könnten. Durch das grosse Einzugsgebiet der Schule hat es in der Klasse Jugendliche, welche in einem sehr ländlichen Umfeld aufwachsen (Bramberg und Süri), Thörishaus hingegen weist sehr städtische Züge auf (Agglomeration Bern).

In der Sekundarstufe I Neuenegg wird seit ein paar Jahren nach dem Spiegel-Modell unterrichtet. Das bedeutet, dass in den Stammklassen Sek- und Real-Schülerinnen und –Schüler gemischt werden und jeweils in den Hauptfächern Niveau-Unterricht angeboten wird.

Entsprechend gross ist die Heterogenität hinsichtlich der schulischen Leistungen und des Arbeits- und Lernverhaltens. Diese Gegebenheiten stellen eine grosse Herausforderung für die Lehrperson, die in jedem Fach über differenzierte Lernziele und Lerninhalte verfügen muss.

Die Unterrichtseinheit wurde als Einstieg in den Geografie-Unterricht genutzt, die Schülerinnen und Schüler ins kalte Wasser geworfen. Das Fach NMM Kultur bietet der Lehrperson die Möglichkeit, je nach Bedürfnis und Vorliebe, blockweise zu arbeiten.

Durch die Nutzung dieser Möglichkeit konnten die Schwerpunkte der Unterrichtseinheit innerhalb des 1. Quartals effizient und vertieft erarbeitet werden.

Nachträglich lässt sich festhalten, dass es sich bei dieser Klasse um eine eher durchschnittlich bis leistungsmässig schwache Klasse handelt, wodurch mehr Zeit investiert werden musste.

### **4.2 Beurteilungsanlässe und Produkte**

Im Rahmen dieser Unterrichtseinheit haben zwei unterschiedliche Beurteilungsanlässe stattgefunden.

Einerseits ist eine kurze Lernzielkontrolle durchgeführt worden. Andererseits haben die Schülerinnen und Schüler an einem persönlichen Reisetagebuch, in Form eines Falthefts (Leporello), gearbeitet.

Das Reisetagebuch als Produkt entspricht den didaktischen Vorstellungen der Individualisierung. Die Lernenden haben die Möglichkeit, nach eigenen Bedürfnissen, Interessen und nach eigenem Können ihr Wissen festzuhalten.

Nachdem die Thematisierung der besuchten Stadt abgeschlossen ist, erhalten die Lernenden die Aufgabe, einen Eintrag zu ihren erworbenen Kenntnissen zu gestalten.

Auf der Vorderseite haben sie den klar vorgegebenen Auftrag, Bilder und den Namen der jeweiligen Stadt festzuhalten. Zu Beginn der Unterrichtseinheit stellt die Lehrperson die Bilder zur Verfügung, gegen Ende der Unterrichtseinheit müssen die Lernenden die Bilder selber zusammentragen. Auf der Rückseite können die Schülerinnen und Schüler für sie interessante Aspekte notieren. So ist es durchaus möglich, dass eine

Person in Paris behandelte Sehenswürdigkeiten aufschreibt, eine andere Person ihre Aufmerksamkeit den Banlieues widmet.

Die Titelseite besteht aus einer Europakarte, auf welcher die Reiseroute mit kleinen Stickern Schritt für Schritt markiert wird.

Die Lernzielkontrollen sowie Beispiele eines Reisetagebuchs werden dem Anhang beigelegt.

### **4.3 Grobplanung zur Unterrichtseinheit**

#### **Inhalte:**

- der Simplon-Orient-Express
- Paris (Frankreich)
- Lausanne (Schweiz)
- der Simplonpass (Schweiz-Italien)
- Venedig (Italien)
- Belgrad (Serbien)
- Zwischenstopp: das Eiserne Tor
- Sofia (Bulgarien)
- Istanbul (Türkei)

#### **Lernziele:**

Die kognitiven, affektiven und instrumentellen Lernziele werden jeweils bei den einzelnen Stationen genannt.

Der Unterrichtsverlauf beinhaltet alle Lektionspräparationen, die während der Unterrichtseinheit mit den Lernenden durchgeführt worden sind.

Zu Beginn werden die Inhalte der jeweiligen Station (zum Beispiel Paris) aufgeführt, damit sich die Lehrperson einen Überblick verschaffen kann.

Die Lernziele, welche in kognitive, instrumentelle und affektive Lernziele eingeteilt werden, zeigen auf, was bei der jeweiligen Station von den Schülerinnen und Schülern erwartet wird.

Nach den Lernzielen zeigen Einstiege, wie die Lehrperson die Einführung in die behandelte Stadt gestalten könnte.

Der jeweils unterstrichene Einstieg ist in dieser Unterrichtseinheit verwendet und erprobt worden.

Der anschliessende Unterrichtsverlauf dient als Beispiel, wie die Lektion gestaltet worden ist.

Diese Präparation dient als Möglichkeit einer Umsetzung, sie muss jedoch nicht wie vorgegeben umgesetzt werden. Jede Lehrperson kann individuell entscheiden, was sie aus den vorgeschlagenen Lektionen herauspicken möchte, welche Einstiege sie ansprechend findet und welche Inhalte und Teilaspekte sie in ihrem eigenen Unterricht behandeln möchte.

Um Einblicke in die selbst geschriebene Geschichte zu gewährleisten, werden Ausschnitte der Geschichte bei den dazugehörigen Stationen angeführt.

Die vollständige Geschichte, eine kommentierte Linkliste zu den Filmbeiträgen sowie sämtliche Arbeitsblätter und deren Lösungen sind im Anhang und auf einer CD-Rom zu finden.

**4.3.1 Unterrichtssequenz „Einstieg in die Unterrichtseinheit“**

**Inhalte:**

- der Simplon-Orient-Express als Verkehrsmittel
- die verschiedenen Stationen im Überblick
- Kennenlernen der „Familie“ aus der Geschichte

**Lernziele:**

- Die SuS können den Simplon-Orient-Express anhand von drei Stichworten beschreiben (z.B. Luxuszug, Bindeglied zwischen Europa und Asien, Streckenverlauf, etc.)
- Die SuS können die Reiseroute in groben Zügen in eigenen Worten beschreiben.

**Denkbare Einstiege:**

- **Powerpoint-Präsentation mit Bildern des Simplon-Orient-Express und den Reisestationen**
- **Quiz**
- Bildband „Orient-Express“
- Karte mit eingetragener Route
- „Guten Tag“ in den Landessprachen
- Flaggen der verschiedenen Staaten

**Möglicher Unterrichtsablauf:**

Lektion	Inhalte	Vorgehensweise	Unterrichtsmaterialien
1. Lektion	<p>Kennenlernen des Simplon-Orient-Express (<b>1.Begegnung</b>)</p> <p>Bilderreihe (Powerpoint) mit anschliessendem Quiz</p> <p>Grobe Lokalisierung auf der Karte</p>	<p>LP zeigt den SuS Fotos vom Simplon-Orient-Express, fragt SuS nach Vermutungen betreffend der Reiseroute (KA).</p> <p>Die PPP mit den verschiedenen Reisestationen und dazugehörigem Quiz wird gezeigt. (KA).</p> <p>SuS sollen der Reiseroute auf einer Europakarte im Atlas folgen, dann Übertragung auf</p>	<p>Laminierte Fotos</p> <p>Laptop, Beamer, PPP, AB „Quiz Orient-Express“, Europa-Karte, Atlanten (Diercke Weltatlas, S. 42/43)</p>

	Beginn mit Geschichte (Teil 1)	Europakarte an Wand.  LP liest den ersten Abschnitt der Klasse vor und fragt die SuS, was die Familie wohl alles erleben und antreffen wird (Ideen in der Klasse sammeln), danach Teil 1 fertig lesen	
--	--------------------------------	---	--

**Ausschnitte aus der Geschichte – 1. Einheit (Teil 1)**

Aufgeregt stehen Olivier und Lucie am Perron der Pariser Gare de Lyon.

In einigen Minuten wird es soweit sein und ihre erste grosse, aufregende Reise beginnt.

Oliviers Begeisterung kennt keine Grenzen, denn gemeinsam mit ihren Eltern fahren die Geschwister mit dem Simplon-Orient-Express von Paris nach Istanbul. Endlich wird er selber erleben, wie es sich anfühlt mit dem berühmten Luxuszug durch etliche Länder zu fahren und in den alten Geschichten zu schwelgen, die ihm sein Vater über den König der Züge erzählt hat.

(...)

Der Vater wirft nochmals einen Blick auf die Route, die sie in den kommenden Tagen erwarten wird.

Innerhalb von etwa 56 Stunden werden sie von Paris in die Schweiz, danach nach Italien, Slowenien, Kroatien, Serbien und Bulgarien fahren, um schliesslich Istanbul zu erreichen.

Damit sie nicht die ganze Zeit im Zug verbringen, hat die Familie kleine Zwischenstopps eingeplant, um die Städte zu erkunden.

„Eigentlich komisch, dass Istanbul früher Konstantinopel hiess“, überlegt sich Lucie, während sie ihren Rollkoffer durch den Bahnhof schiebt. „Ich werde Vater fragen, aus welchem Grund der Name geändert wurde.“ Das Pfeifen des Schaffners unterbricht ihre Gedanken.

Endlich! Der bekannte Zug fährt in den Bahnhof ein.

(...)

Der Simplon-Orient-Express steht nun in seiner vollen Pracht in der Gare de Lyon.

Die Wagen, welche aus Metall gefertigt wurden, sind grösser als Lucie und Olivier es sich jemals vorgestellt haben.

Die Schaffner öffnen die Wagentüren, um den Gästen Eintritt in den König der Züge zu gewähren. Von allen Seiten drängen sich Menschen in Richtung der Türen, Koffer werden gehievt, kleine Kinder an der Hand genommen, überall wird eifrig marschiert.

Lucie greift nach ihrem Koffer, als ein heftiger Ruck ihr diesen aus den Händen reisst. Ein Mann schnappt sich ihren Koffer und rennt mit ihm durch den ganzen Bahnhof. Verblüfft sieht Lucie ihm hinterher, ehe sie mit Olivier die Verfolgungsjagd aufnimmt.

### 4.3.2 Unterrichtssequenz „Paris“

#### Inhalte:

- Orientierung in einer fremden Stadt und berühmte Sehenswürdigkeiten in Paris (Verfolgungsjagd)
- Stadtentstehung, Stadtentwicklung
- der Aufbau einer (west-)europäischen Stadt
- soziale Probleme in den Vororten der Französischen Grossstädte (Banlieue)

#### Lernziele:

##### Kognitiv

- Die SuS können fünf besonders bekannte Sehenswürdigkeiten von Paris aufzählen.
- Die SuS können vier Theorien, weshalb Städten an bestimmten Standorten entstehen / wachsen, in eigenen Worten beschreiben.
- Die SuS können wesentliche Merkmale einer westeuropäischen Stadt nennen.

##### Instrumentell

- Die SuS können mit einem vereinfachten Koordinationssystem arbeiten, indem sie Standorte aufgrund ihrer Koordinaten (z.B. B4 / A1) finden.
- Die SuS können Karten vergleichen, indem sie Unterschiede und Gemeinsamkeiten erkennen und festhalten.
- Die SuS können einem Zeitungsartikel die wichtigen Informationen entnehmen.

##### Affektiv

- Die Jugendlichen sind in der Lage ihre eigene Lebenssituation mit jener von Jugendlichen in den Banlieues zu vergleichen und entsprechende Schlussfolgerungen zu ziehen.

#### Denkbare Einstiege:

- **Flagge**
- Bildreihe mit Sehenswürdigkeiten
- Nationalhymne
- Satellitenbild der Stadt / Paris bei Nacht
- Reisekatalog
- Reisebericht

#### Möglicher Unterrichtsablauf:

Zeit	Inhalte	Vorgehensweise	Unterrichtsmaterial
2. Lektion	Verfolgungsjagd durch Paris  „Sich zurechtfinden in einer	SuS machen sich in 4er-Gruppen auf die Suche nach dem Dieb, der die Tasche geklaut hat.	Laminierte Pariskarten (5x), AB „Auftrag 1_Paris“

	fremden / unbekanntem Gegend“	Wer zuerst am Ziel ist, bekommt einen Preis.	Sugus
	<b>Sehenswürdigkeiten von Paris</b>	In EA / PA beschriften die SuS die Sehenswürdigkeiten auf dem AB (Teil 2)	
	<b>Abschluss</b> Geschichte (Teil 2)		Geschichte (Teil 2)

**Ausschnitte aus der Geschichte – 1. Einheit (Teil 2)**

(...)

Im Innern der Wagen staunen alle über die elegante und teure Ausstattung. Während sich die Mutter und die Kinder auf die ihnen zugeteilten Plätze setzen, versorgt der Vater die Koffer in ihrem Abteil.

Als es sich alle bequem gemacht haben, hören sie das Pfeifen des Schaffners, welches die etwas verspätete Abfahrt des Zuges ankündigt.

Lucie wirft einen letzten Blick auf den Bahnhof in Paris und sinniert über die Stadt nach, in der sie geboren und nun seit 13 Jahren aufgewachsen ist.

Paris ist nicht nur die Stadt der Liebe, die jede Person mit Romantik und Zweisamkeit verbindet. Es ist die Stadt der Mode, die Stadt der Kultur, Politik und Wirtschaft.

(...)

Olivier teilt die Interessen seiner Schwester nicht. Er kann nicht verstehen, weshalb sie stundenlang vor sich hin träumend durch Viertel und Quartiere schlendert, die Sacré-Coeur, die Notre-Dame oder den Eiffel Turm wieder und wieder bestaunt oder sich mit ihren Freundinnen in den zahlreichen Parks zu einem Picknick trifft.

Ihm sind Sport, Unterhaltung und Spannung, abenteuerliche Entdeckungen und auch gewisse Mutproben wichtiger als das kulturelle Erbe der Stadt.

Aus diesen Gründen verspricht sich der Fünfzehnjährige sehr viel von der Reise mit dem Simplon-Orient-Express. Abenteuer. Entdeckung. Spass. Raus aus Paris, rein in eine neue, vollkommen unbekannte Welt.

<p>3. Lektion</p>	<p><b>Stadtentwicklung / -entstehung</b></p> <p>Welche Gründe sind entscheidend, dass sich eine Stadt an einem bestimmten Standort entsteht?</p>	<p>LP fragt SuS, weshalb eine Stadt an einem bestimmten Standort „entsteht“. Vorwissen abfragen / Hypothesen bilden lassen.</p> <p>SuS lernen mit dem AB verschiedene Theorien kennen und sollen mithilfe von historischen Karten herausfinden, welche Gründe bei Paris entscheidend waren.</p> <p>SuS überprüfen ihre Antworten mit dem Videoausschnitt</p>	<p>AB „Auftrag 2_Paris“</p> <p>Historische Karten</p> <p>Beamer, Laptop</p>
<p>4. Lektion</p>	<p><b>Aufbau einer westeuropäischen Stadt</b></p> <p><b>„Ringmodell“</b></p>	<p>LP verteilt den SuS Bilder mit „Elementen“ einer Stadt (Wohnhäuser, Geschäfte (CBD), Restaurants / Cafés, Fabriken, Hochhaussiedlung) und die SuS sollen sich Gedanken machen, wo diese „Gebäude“ in einer Stadt anzutreffen sind (Im Stadtzentrum, eher am Stadtrand, ...)</p> <p>An der Tafel wird dann gemeinsam mit diesen Bildern ein vereinfachtes Modell entworfen (Ringe)</p> <p>SuS lösen dann das dazugehörige AB</p>	<p>Bilder / Fotos, AB „Auftrag 3_Paris“</p>
<p>5. Lektion</p>	<p><b>Leben in den Banlieue</b></p>	<p>LP zeigt den Videoausschnitt über Zustände in den Banlieue.</p> <p>SuS diskutieren über die Gründe / Ursachen, anschliessend sammeln in der Klasse</p> <p>Gemeinsames Lesen und Diskutieren des Zeitungsartikels (KA)</p>	<p>Laptop, Beamer</p> <p>AB „Auftrag 4_Paris“</p>



		Gegenüberstellung „Mein Alltag und der Alltag der Jugendlichen in den Banlieue“ (mdl. PA)  Zeitungsartikel	
--	--	--	--

### 4.3.3 Unterrichtssequenz „Lausanne“

**Inhalte:**

- Die eher unbekannte Schweizer Stadt
- Stadtentwicklung (Veränderungen erkennen und festhalten)

**Lernziele:**

Kognitiv

- SuS kennen zwei Merkmale und Sehenswürdigkeiten von Lausanne.
- SuS wissen, dass sich die Stadt zwischen 1864 und 2011 enorm vergrößert hat.
- SuS können zwei bis drei Gründe für das Wachstum der Stadt Lausanne nennen.

Instrumentell

- SuS können das „Programm“ Zeitreise von Swisstopo anwenden und eigene Beobachtungen schriftlich festhalten.

**Denkbare Einstiege:**

- **Rätsel / Quiz**
- Schweizer Hymne
- Mindmap Schweizer Städte – Vorwissen aktivieren
- 3-4 bekannte Schweizer Städte -> Stichwortsammlung / Schlagworte dazu (z.B. Lausanne, Bern, Zürich, Luzern...) an WT sammeln

**Möglicher Unterrichtsablauf:**

Zeit	Inhalte	Vorgehensweise	Unterrichtsmaterial
6. Lektion	Einstieg Geschichte (Teil 3)  Schweizer Städte – welche Bilder gehören zu Lausanne?	LP liest Geschichte vor  SuS lösen das AB. Dabei sollen sie die Bilder von Lausanne markieren und die restlichen anderswo in der Schweiz verorten.	Geschichte (Teil 3)  AB „Auftrag 5_Lausanne“

	Zusatz Kreuzworträtsel	Die „schnellen“ SuS lösen das Kreuzworträtsel	Kreuzworträtsel
--	------------------------	---	-----------------

**Ausschnitte aus der Geschichte – 2. Einheit (Teil 3)**

Der Simplon-Orient-Express ist bereits seit einiger Zeit in Bewegung, als der Vater den Kindern eine alte, etwas vergilbte Reisekarte zeigt.

"Seht her. Das ist die Karte, als der Orient-Express seine Reise von Paris nach Konstantinopel startete. Das war am 4. Oktober 1883. Der Zug überquerte damals sieben Grenzen und die Reise dauerte bei der ersten Fahrt über 80 Stunden, also fast 4 Tage."

Gespannt linsen die Kinder über den Kartenrand und bestaunen das alte Gemälde. Olivier fällt sofort auf, dass der Orient-Express bei seiner ersten Fahrt andere Länder durchquerte, als es die Familie nun tun wird.

(...)

„Während der Zeit des Ersten Weltkriegs war die Strecke des Orient-Express zuerst nur eingeschränkt befahrbar und dann wurde der Zugbetrieb ganz eingestellt. Nach dem Krieg mussten die zerstörten Gleise und Bahnhöfe einerseits wieder aufgebaut werden, andererseits wurden Deutschland und Österreich von den Grossmächten Frankreich und England gemieden, da ihnen die Schuld am Krieg gegeben wurde.“ Gebannt hören Lucie und Olivier den Erklärungen des Vaters zu, wie immer, wenn er von den Kriegen in Europa zu Beginn des 20. Jahrhunderts erzählt.

„Die grossen Mächte Frankreich und Grossbritannien erarbeiteten eine neue, etwas abgeänderte Strecke, um einerseits die Verlierermächte Deutschland und Österreich zu umgehen, andererseits um die Schweiz und Italien in die Strecke zu integrieren. Dadurch, dass der Simplon-Tunnel, bis heute einer der längsten Tunnel der Welt, für den Verkehr freigegeben wurde, schaffte man durch ihn eine neue Reisestrecke.“

(...)

„Olivier, schau aus dem Fenster! Habt ihr in der Schule den Genfersee auch thematisiert? Dort sieht man ihn bereits!“ Aufgeregt schaut Lucie aus dem Fenster, während sich der Simplon-Orient-Express dem Bahnhof von Lausanne stetig nähert.

(...)

In der Schule hat Lucie die Schweizer Städte mit dem Lehrer angeschaut und mit Paris verglichen. Aber ausser Zürich kommt ihr kein anderer Schweizer Städtenamen in den Sinn.

7. Lektion	Einstieg Geschichte (Teil 4)	LP liest Geschichte vor	Geschichte
------------	------------------------------	-------------------------	------------

	Entwicklung der Stadt (Swisstopo) 1864-2011	Im Computerraum erhalten die SuS den Auftrag unter Anleitung der LP sich einen Überblick bzgl. Der Veränderungen der Stadt Lausanne ein Bild zu machen. Dabei wird mit dem Programm „Zeitreise“ von Swisstopo gearbeitet. Im Anschluss wird in der Klasse die Frage geklärt, weshalb es zu einem solchen Wachstum kam.	Computerraum, AB „Auftrag 6_Lausanne“
--	--	--	--

**Ausschnitt aus der Geschichte – 2. Einheit (Teil 4)**

In Lausanne angekommen, verlässt die Familie den Zug und die Wagen, um während der kurzen Pause die Stadt zu erkunden.

Die Mutter verweist die Kinder auf die malerische Lage der Stadt, die auf drei Hügeln gebaut wurde und von Weinbergen umgeben ist.

Viel interessanter als die Weinberge findet Olivier jedoch die Tatsache, dass die Stadt am Hang liegt und durch eine Metro verbunden wird, wie es auch in Paris der Fall ist. Die vielen verschiedenen Häuser beeindruckten die Kinder und sie fragten sich, wie Lausanne wohl vor 100 Jahren ausgesehen hat.

#### 4.3.4 Unterrichtssequenz „der Simplonpass“

##### Inhalte:

- Historische Verkehrswege der Schweiz
- Bedeutung des Simplons für die Schweiz und das restliche Europa
- Verkehr früher und heute

##### Lernziele:

###### Kognitiv

- Die SuS kennen die Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität in groben Zügen.
- Die SuS können wichtige Stationen in der Geschichte des Simplonpasses in eigenen Worten wiedergeben.

###### Affektiv

- Die SuS können die Strapazen der anstrengenden Reise nachvollziehen und beschreiben.

##### Denkbare Einstiege:

- Bericht der Alpenüberquerung (Quelle)
- Bilder der beschwerlichen Reise
- **Frage in den Raum stellen, Brainstorming**
- Bilder des Simplonpasses – was war früher?

##### Möglicher Unterrichtsablauf:

Zeit	Inhalte	Vorgehensweise	Unterrichtsmaterial
8. Lektion	<b>Einstieg</b> Geschichte (Teil 5)  <b>Verkehr früher und heute</b>	LP liest Geschichte vor  LP fragt die Klasse: Wie reisen wir heute? Wie reisten die Menschen früher?  Brainstorming an der Wandtafel, LP ergänzt durch Bilder verschiedener Verkehrsmittel und ordnet das Ganze chronologisch.  LP zeigt eine	Geschichte (Teil 5)          Panorama-Karte der Alpen, Bilder_Verkehr

	<p><b>Rechercheauftrag zu wichtigen Stationen in der Entwicklung des Simplonpasses</b></p> <p><b>Rollenspiele</b></p>	<p>Panoramakarte der Alpen: Wie wurde dieses „Hindernis“ überquert?</p> <p>Rechercheauftrag zum Pass und dem Tunnel</p> <p>Ergebnissicherung: SuS sollen die gewonnenen Erkenntnisse in Form eines kurzen Dialogs (3er-Gruppen) wiedergeben.</p>	<p>Computerraum, AB „Auftrag 7_Simplon“</p>
--	---	--	---

**Ausschnitte aus der Geschichte – 3. Einheit (Teil 5)**

Der Simplon-Orient-Express ist seit einigen Stunden wieder unterwegs und durchquert die Alpen, um von der Schweiz nach Italien zu gelangen. Der Simplon-Tunnel erstreckt sich lange, so lange, dass Lucie das Gefühl hat, nie wieder Tageslicht zu erblicken.

Knapp 20km ist der Tunnel lang und damit war er bis in die 1970er Jahre der längste Gebirgstunnel der Erde.

Im Tunnel ist es stickig und warm. Beeindruckend dabei ist, dass 2000 Meter über ihnen die Gipfel des Alpenkamms ragen.

(...)

Auf jeden Fall findet er es sehr praktisch, dass nun der Tunnel vorhanden ist und sie nicht über den Simplon-Pass fahren oder noch schlimmer, wandern müssen, um nach Italien zu gelangen.

#### 4.3.5 Unterrichtssequenz „Venedig“

##### Inhalte:

- Stadtentstehung (weshalb wurde die Lagune bewohnt?)
- Einzige Stadt im Wasser – naturgeografische Gegebenheiten
- UNESCO-Weltkulturerbe
- Alltag der Menschen in Venedig
- Probleme der Stadt (Hochwasser, Zerfall der Gebäude, Altersstruktur, Verschmutzung durch Schwerindustrie in Mestre, Tourismus).

##### Lernziele:

###### Kognitiv

- Die SuS können in eigenen Worten beschreiben, inwiefern sich Venedig von anderen Städten unterscheidet.
- Die SuS können vier Probleme nennen, gegen welche die Stadt in Zukunft ankämpfen muss.
- Die SuS können erklären, wie die Stadt (inkl. die Lagune an sich) entstanden ist.

###### Instrumentell

- Die SuS können mit dem Atlas arbeiten und gesuchte Orte finden.
- Die SuS können einem Zeitungsartikel wichtige Informationen entnehmen.
- Die SuS können eine einfache Skizze der Stadt anfertigen.

###### Affektiv

- Die SuS können sich in die Lage der Venezianer versetzen und deren Lebensumstände in eigenen Worten beschreiben.

##### Denkbare Einstiege:

- **Postkarte**
- UNESCO-Weltkulturerbe
- Glas aus Murano
- Buch „Der Tod von Venedig“
- Masken vom Karneval
- 3D-Ansicht von Venedig

##### Möglicher Unterrichtsablauf:

Zeit	Inhalte	Vorgehensweise	Unterrichtsmaterial
9. Lektion	<b>Einstieg</b> Geschichte (Teil 6)	LP liest die Geschichte vor	Geschichte (Teil 6)
	<b>UNESCO-Kulturerbe – weshalb gehört Venedig dazu?</b>	Auf einer Folie zeigt die LP Bilder von verschiedenen	Folie „Bilder Weltkulturerbe“ + AB

	<p><b>Lage der Stadt und Besonderheiten der Stadt</b></p> <p><b>Warum wurde die Lagune überhaupt bewohnt?</b></p>	<p>Weltkulturerben. Welche erkennen die SuS? Was ist ein UNESCO-Weltkulturerbe überhaupt? Diese Fragen werden in der Klasse geklärt.</p> <p>SuS sollen mithilfe ihres Vorwissens und mit dem Atlas der Frage nachgehen, weshalb Venedig ein Weltkulturerbe ist.</p> <p>SuS zeigt den SuS anschliessend die besondere Lage der Stadt im Atlas und auf einer grossen Karte und erklärt ihnen, was erstens eine Lagune ist und zweitens warum diese „bewohnt“ wurde.</p> <p>Zur Veranschaulichung dient das Video (3D-Ansicht von Venedig)</p> <p>SuS sollen im Anschluss eine einfache Skizze der Stadt anfertigen</p>	<p>„Auftrag 8_Venedig</p> <p>Atlanten</p> <p>AB „Auftrag 8_Venedig, Atlanten</p> <p>Bleistift, Papier, evt. Transparentpapier, Atlanten</p>
--	---	--	---

**Ausschnitt aus der Geschichte – 3. Einheit (Teil 6)**

(...)

Während die Familie auf ihr Essen wartet, wendet sich Olivier an seinen Vater. „Ich habe gelesen, dass Venedig ein UNESCO Weltkulturerbe ist. Die Stadt wurde inmitten einer Lagune gebaut und hat immer wieder Probleme mit Überschwemmungen.“ Der Vater bäugt Olivier interessiert, erstaunt über das Wissen und das Interesse seines Sohnes. „Das ist wahr, mein Junge.“

Lucie unterbricht die beiden, indem sie eifrig nachhakt „Was ist denn ein UNESCO Weltkulturerbe? Wie kann eine Stadt oder ein Ort das werden?“

Und was passiert mit Venedig, wenn der Meeresspiegel weiter ansteigt?“

<p>10. und 11. Lektion</p>	<p><b>Einstieg</b> Geschichte (Teil 7)</p> <p><b>Alltag der Menschen in</b></p>	<p>LP liest Geschichte vor</p> <p>LP lässt eine PPP anlaufen, dabei</p>	<p>Geschichte (Teil 7)</p> <p>Computer, Beamer,</p>
----------------------------	---	---	---





#### 4.3.6 Unterrichtssequenz „Belgrad“

##### Inhalte:

- Alltag in Belgrad, Alltag in Serbien (Interview)
- Das Leben der Roma („Fahrende auf dem Balkan“)
- Die Donau als zweitgrösster Fluss Europas

##### Lernziele:

###### Kognitiv

- Die SuS können fünf Merkmale des Alltags in Belgrad nennen.
- Die SuS können in eigenen Worten beschreiben, was Fahrende sind.
- Die SuS können die Situation der Romas auf dem Balkan erklären.
- Die SuS können acht Länder nennen, durch welche die Donau fliesst.

###### Instrumentell

- Die SuS können einen Flussverlauf in einer Karte einzeichnen.
- Die SuS können einem Interview und einem Filmbeitrag wichtige Informationen entnehmen.

###### Affektiv

- Die SuS vergleichen den Alltag der Roma mit ihrem eigenen und erkennen grundlegende Unterschiede.

##### Denkbare Einstiege:

- **Interview mit einem Einheimischen**
- Flagge
- Fussballtrikot
- Nationalhymne

##### Möglicher Unterrichtsablauf:

Zeit	Inhalte	Vorgehensweise	Unterrichtsmaterial
12. Lektion	<b>Einstieg</b> Geschichte (Teil 8)	LP liest die Geschichte vor	Geschichte (Teil 8)
	<b>Alltag in Belgrad (Interview)</b>		
	Bedeutsame Begriffe:	LP spielt den SuS das Interview ab. Nach einem ersten Anhören sollen die SuS zu zweit versuchen, die Bedeutungen der Begriffe an der WT (Saisonnier usw.) herzuleiten.	CD-Player, CD, Foto Srdjan
	Saisonnier		
	Kommunismus		
	Jugoslawien		
	Selbstversorgertum		
		Im Anschluss wird das Interview in der Klasse diskutiert (was hat	

	<b>Belgrad in der Europakarte</b>	euch erstaunt, was versteht ihr nicht, etc.)  Als Abschluss der Lektion wird die Stadt Belgrad mit einer Europa-Karte verortet.  Reisetagebuch-Eintrag	Atlanten
--	-----------------------------------	--	----------

**Ausschnitt aus der Geschichte – 4. Einheit (Teil 8)**

(...)

Mittlerweile befindet sich der Simplon-Orient-Express auf dem Gebiet des Balkans. Olivier hat in einem Buch über die erste Fahrt des Orient-Express gelesen, dass auf jener nur Männer anwesend waren. Frauen durften nicht mitreisen, da man sich vor Überfällen auf dem Balkangebiet fürchtete. Lucie räuspert sich und fragt Olivier: „Kommt dir diese Reise auch vor, als würdest du träumen?“ Olivier nickt bedächtig und sinniert darüber, welche neuen Perspektiven sich ihm durch die Fahrt mit dem Simplon-Orient-Express eröffnet haben. Doch dies scheint kein Vergleich zu sein mit der Erfahrung, welche die Menschen Ende des 19. Jahrhunderts machten, als erstmals mit dem Orient-Express Zugang zu einer neuen Welt geschaffen wurde.

Der Zug rattert, zischt und verringert sein Tempo. Die Einfahrt in den Bahnhof von Belgrad steht an. Die Mutter hat bereits einmal Belgrad besucht und ihren Kindern mit leuchtenden Augen von der „Weissen Stadt“ erzählt, wie sie wörtlich übersetzt heisst.

<p>13. Lektion</p>	<p><b>Einstieg</b> Geschichte (Teil 9)</p> <p><b>Fahrende auf dem Balkan – die Romas</b></p> <p>SRF Doku: Entlang der Donau (22:39-28:46 // 22:33-34:43)</p>	<p>LP liest Geschichte vor</p> <p>LP legt eine Folie mit Schlagzeile aus den News auf. In einem erarbeiteten Gespräch wird das Vorwissen der SuS abgerufen: Wer weiss, wer die Roma sind, gegen welche Probleme sie kämpfen müssen, wo sie leben etc.</p> <p>Videobeitrag (SRF Doku): Dazu erhalten die SuS einen Beobachtungsauftrag, welchen sie arbeitsteilig mit einem Mitschüler, einer Mitschülerin ausführen müssen (Teil A, Teil B). AB wird während dem Zuschauen, Zuhören ausgefüllt. In einer zweiten Phase tauschen sich die „Teams“ aus, so dass alle letztlich Teil A und B ausgefüllt haben.</p> <p>Korrektur: LP legt eine Folie mit Stichworten auf, die wichtig sind und in irgendeiner Art auf den ABs der SuS vorhanden sein müssen.</p>	<p>Geschichte (Teil 9)</p> <p>Folie „Schlagzeilen“</p> <p>AB „Auftrag 12_Belgrad“</p>
--------------------	--	--	---

**Ausschnitte aus der Geschichte – 4. Einheit (Teil 9)**

Im Bahnhof in Belgrad herrscht reges Treiben. Viele Leute stehen um den Simplon-Orient-Express und bewundern den Zug, der zu Beginn des 20. Jahrhunderts den Luxuszug schlechthin darstellte.

Unter dem Volk sehen die beiden Jugendlichen auch Frauen und Kinder, welche gebückt und gekrümmt umhergehen und betteln.

(...)

Lucie weiss die Antwort, denn sie hat kürzlich einen Bericht über die Roma gelesen. Die Roma haben unterschiedliche Namen. Sie werden auch Fahrende oder Zigeuner genannt.

In Belgrad fliesst die Sava in die Donau, was dazu führt, dass Belgrad der Dreh- und Angelpunkt ist für den Verkehr zwischen Mittel- und Südosteuropa sowie dem Vorderen Orient.

14. Lektion	<p><b>Der zweitlängste Fluss Europas – die Donau</b></p>	<p>Brainstorming: Welche Flüsse in Europa kennt ihr?</p> <p>Antworten in der Klasse sammeln, der Länge nach ordnen und die Flüsse gleich auf einer Karte verorten (von einem Schüler machen lassen).</p> <p>Die Donau: SuS erhalten eine Karte Mittel- und Osteuropas, tragen mithilfe eines Atlas den Verlauf der Donau in die Karte ein, färben die Länder, durch welche sie fliesst oder einen Grenzfluss bildet, mit verschiedenen Farben an.</p>	<p>AB „Auftrag 13_Belgrad“, Atlanten, Farbstifte</p>
15. Lektion	<p><b>Exkurs: das Eiserne Tor</b></p> <p>Anknüpfung an die SRF Doku: Was ist das Eiserne Tor? Wie muss man sich diese Staumauer vorstellen?</p> <p>Durchbruchstal, „versunkene“ Städte</p>	<p>LP-Input:</p> <p>Mit Fotos und Aufzeigen der Dimensionen im „bekannten Gelände“ bringt die LP den SuS das Eiserne Tor als kurzer Exkurs auf der Reise näher.</p>	

#### 4.3.7 Unterrichtssequenz „Sofia“

##### Inhalte:

- Aufbau einer sozialistischen Stadt

##### Lernziele:

###### Kognitiv

- Die SuS kennen den typischen Aufbau einer ehemals sozialistischen Stadt und können drei Merkmale nennen.

###### Instrumentell

- Die SuS können Thesen verifizieren und falsifizieren.

**Denkbare Einstiege:**

- „Guten Tag“ in verschiedenen Sprachen (französisch, deutsch (Schweiz), italienisch, serbisch, bulgarisch)
- Karte ohne Beschriftungen (welches Land ist das?)
- Bildreihe
- Quiz
- Flagge

**Möglicher Unterrichtsablauf:**

Zeit	Inhalte	Vorgehensweise	Unterrichtsmaterial
16 + (evt. 17.) Lektion	<p><b>Die Lage der Stadt</b></p> <p><b>Die sozialistische Stadt</b></p> <p><b>Aufbau einer ehemals sozialistischen Stadt kennenlernen – Hypothesen veri- oder falsifizieren</b></p> <p><b>Abschluss</b> Geschichte lesen (Teil 10)</p>	<p>LP schreibt „Guten Tag“ in verschied. Landessprachen an die WT. SuS sollen die Ausdrücke den besuchten Ländern zuordnen. Eine bleibt übrig, wo gehört die wohl hin?</p> <p>Verortung auf der Europakarte. SuS lösen das Rätsel mithilfe der Atlanten.</p> <p>SuS sollen mit einer Karte von Sofia dem typischen Aufbau einer ehemals sozialistischen Stadt auf die Schliche kommen. Dabei sollen die typischen Merkmale in einer Karte markieren.</p> <p>Korrektur in der Klasse.</p> <p>Die LP liest die Geschichte vor</p>	<p>AB „Auftrag 14_Sofia“, Atlanten</p> <p>Atlanten, AB „Auftrag 15_Sofia“</p> <p>Geschichte (Teil 10)</p>

**Ausschnitt aus der Geschichte – 5. Einheit (Teil 10)**

Ein letztes Mal hält der Simplon-Orient-Express in Sofia, bevor er die letzte Etappe in Angriff nimmt.

In Sofia besucht die Familie die Alexander-Newski-Kathedrale, Sofias bekannteste Sehenswürdigkeit und eines der Wahrzeichen der Stadt. Olivier staunt ab der Grösse der Kathedrale und den vergoldeten Kuppeln.

Bevor die Reise weitergeht, stärkt sich die Familie in einem gemütlichen Restaurant.

Die Spezialitäten des Landes klingen sehr komisch, die Kinder wissen kaum, für welches Gericht sie sich entscheiden sollen.

Lucie und ihre Mutter wählen einen Schopska-Salat, welcher aus Tomaten, Gurken, Peperoni und Weisskäse besteht. Lucie ist enttäuscht, der Weisskäse schmeckt ihr gar nicht.

Der Vater und Olivier hingegen greifen zu gewürztem und gegrilltem Hackfleisch, welches Kebapcheta genannt wird.

Zum Dessert gönnt sich die Familie einen süssen, bulgarischen Joghurt, der weltweit durch seinen einzigartigen und köstlichen Geschmack bekannt ist.

Olivier ist froh, dass der Zug nun Kurs nach Istanbul nimmt und die Reise sich dem Ende zu neigt. Die Familie hat einen enormen Komfort genossen, das Zugspersonal hat sich um sie gekümmert, als wären sie Könige, die Betten waren weich und das Essen mehr als gut.

Dennoch freut sich Olivier darauf, Istanbul zu Fuss zu erkunden und neue Entdeckungen zu machen, in einer Stadt, die auf zwei Kontinenten liegt.

#### **4.3.8 Unterrichtssequenz „Istanbul“**

##### **Inhalte:**

- Lage der Stadt
- Die Stadt der Gegensätze (Alltag in Istanbul)
- Street View kennenlernen
- Grundzüge des Islams
- Die traditionell-orientalische Stadt
- Die Gecekondu

##### **Lernziele:**

###### **Kognitiv**

- Die SuS können die einmalige Lage von Istanbul in eigenen Worten beschreiben.
- Die SuS können die Namen Byzanz, Konstantinopel und Istanbul verorten.
- Die SuS können zwei „Gegensätze der Stadt“ (modern-traditionell, arm-reich) mit Beispielen erläutern.
- Die SuS können die fünf Säulen des Islams nennen.
- Die SuS kennen die wesentlichen Elemente einer traditionell orientalischen Stadt (Moschee, Basar, Sackgassenstruktur etc.)

###### **Instrumentell**

- Die SuS können das Programm Street-View bedienen.

**Affektiv**

- Die SuS können sich in die Lebenssituation der Zuwanderer aus Ostanatolien hineinversetzen und die Lebensbedingungen mit ihren eigenen vergleichen.

**Denkbare Einstiege:**

- **Türkisches Volkslied**
- Datteln essen
- Flagge
- Beschreibung Istanbuls von Mark Twain

**Möglicher Unterrichtsablauf:**

Zeit	Inhalte	Vorgehensweise	Unterrichtsmaterial
17. Lektion	„ <b>Willkommen in Istanbul</b> “	LP spielt ein türkisches Volkslied ab. Frage: Was verbindet ihr mit einem solchen Lied? Versteht jmd. etwas? (1 Junge kommt aus der Türkei).	CD, CD-Player
	<b>Geschichte Teil 11</b>	LP liest Geschichte vor.	Geschichte Teil 11
	<b>Street-View / Lage der Stadt</b>	Die LP zeigt den SuS im Computerraum das Programm „Street-View“ kurz. Dann erarbeiten sie selbstständig das AB.	Computerraum, AB „Auftrag 16_Istanbul“
	<b>Vom Nahen zum Fernen</b>		
	<b>Bedienung des Programms</b>	AB als Kontrolle der LP zeigen	

**Ausschnitte aus der Geschichte – 6. Einheit (Teil 11)**

Endlich ist es soweit! Der Simplon-Orient-Express hat den Bahnhof von Istanbul sicher und ohne grosse Komplikationen erreicht.

Eine glühende Hitze breitet sich aus, die Sonne brennt auf die Stadt, die im Westen der Türkei liegt.

(...)

Nachdem das Hotelzimmer bezogen und die Koffer abgestellt sind, begibt sich die Familie nach draussen, um die Stadt zu besichtigen.

Da der Vater die Karte von Istanbul in Paris vergessen hat, müssen sie sich auf eine andere Art und Weise einen Überblick über die Millionenmetropole verschaffen.

Wie könnten sie dies nur am besten anstellen?

➔ *Wer hat eine Idee?*

Auf den Galata-Turm zu steigen, um die Stadt und deren Teile von oben zu sehen, begeistert Olivier enorm. Der Turm liegt 48m über dem Meeresspiegel und dominiert das Nordufer des Goldenen Horns. Lucie kann gut verstehen, dass er ab dem 16. Jahrhundert als Wachturm diente und bis zu den 1960er Jahren als Feuerwache verwendet wurde. Die Aussicht ist phänomenal, das Stadtviertel Karaköy, in dem der Turm liegt, befindet sich auf der europäischen Seite Istanbuls.

Voller Vorfreude hüpfte Olivier beinahe die Treppen hinauf, um so schnell wie möglich ganz oben zu sein. Oben angekommen, bietet sich ein spektakulärer Ausblick. Olivier erblickt die Hagia Sophia, das Wahrzeichen Istanbuls in ihrer ganzen Pracht, welches im europäischen Stadtteil Istanbuls liegt. Er ist sich zudem fast sicher, den Bosphorus zu sehen, die Meerenge zwischen Europa und Kleinasien.

18. Lektion	<b>Die Stadt der Gegensätze</b>	LP zeigt den SuS Fotos der Stadt, die auf bestimmte Gegensätze (arm-reich, traditionell-modern) hinweisen. In PA sollen die SuS verschiedene Gegensätze erkennen.  Auswertung in der Klasse.	AB „Auftrag 17_Istanbul“
19. Lektion	<b>Der Islam</b>  <b>5 Säulen als Grundlage dieser Weltreligion</b>	Brainstorming: Welche Weltreligionen kennt ihr? Welches ist die grösste?  SuS nähern sich durch das Ausfüllen des ABs dem Islam, lernen dessen Grundsätze kennen (5 Säulen)	AB „Auftrag 18_Istanbul“
20. Lektion	<b>Geschichte</b> (Teil 12)  <b>Aufbau der orientalischen Stadt</b>  <b>Erkenntnissicherung</b>	LP liest Geschichte vor  SuS lesen einen Text zum Aufbau einer orientalischen Stadt und beantworten die Fragen dazu. (LP nimmt Real-SuS nach vorne und liest den Text mit ihnen gemeinsam) Erkenntnissicherung:	Geschichte (Teil 12)  AB „Auftrag 19_Istanbul“, Fotos



	<b>mittels Fotos</b>	Anschliessend verteilt LP verschied. Fotos den SuS. SuS nennen das, was ihnen geblieben ist und was auf dem Foto zu sehen ist.	
--	----------------------	--	--

**Ausschnitt aus der Geschichte – 6. Einheit (Teil 12)**

Nachdem sich der Vater auf dem Turm einen Überblick über die Stadt verschafft hat, flaniert die Familie zum "Grossen Basar", um sich dort vom Treiben der Menschen, den fremdländischen Düften, den orientalischen Gewürzen und von den kulinarischen Spezialitäten verzaubern zu lassen.

Der "Grosse Basar" liegt, wie die Hagia Sophia, im europäischen Stadtteil "Eminönü" und beherbergt verschiedenste Geschäfte mit unterschiedlichsten Waren.

Lucie ist fasziniert von all den exotischen Früchten, die hier in grosser Menge aufgelegt werden. Die Verkäuferinnen bieten ihr getrocknete Datteln und frische Feigen an, die köstlicher nicht sein könnten. Die Mutter kann sich in der Zwischenzeit kaum sattsehen an den schönen Teppichen, die ein Händler ausgestellt hat.

Um den Tag abzurunden geht die Familie in ein kleines türkisches Restaurant essen. Sie probieren zahlreiche türkische Spezialitäten und sind begeistert von der türkischen Küche.

Lucie findet vor allem die süssen Baklava köstlich und schlägt sich damit den Bauch voll. Zufrieden und erschöpft gehen die Vier zurück ins Hotel und freuen sich bereits auf den nächsten Tag in Istanbul.

21. Lektion	<b>Gecekonu</b>  <b>Lückentext</b>  <b>Ursachen und Folgen der Landflucht aus Anatolien</b>  <b>Zusatz: Trinomino Istanbul</b>	SuS füllen in PA den Lückentext aus, selbstständiges Korrigieren (Lösungen sind bei LP abzuholen)  Wer fertig ist, holt sich das Trinomino und löst dieses.	AB „Auftrag 20_Istanbul“          Trinomino
22. Lektion	<b>Geschichte</b> (Schluss)  <b>Abschluss der Reise</b>  <b>Postkarte</b>	LP liest den Schluss vor  SuS überlegen sich, welche Stadt ihnen am besten gefallen hat. Sie basteln / gestalten eine Postkarte, die sich an ihre Eltern richtet (was gefällt mir gut, was haben wir dort erlebt, warum auch die Eltern die Stadt besuchen sollen usw.)	Geschichte (Schluss)  A6-Karten, Farbstifte

		Fertigstellen des Reisetagebuchs	
--	--	-------------------------------------	--

**Ausschnitt aus der Geschichte – Schluss**

Die Zeit vergeht wie im Flug, so dass die Familie richtiggehend enttäuscht ist, bereits nach einer Woche wieder aus Istanbul abreisen zu müssen.

Als Olivier und Lucie in den Zug steigen, um ihre Heimreise anzutreten, sind sie überzeugt davon, die interessanteste und abwechslungsreichste Reise durch Europa gemacht zu haben.

Gemeinsam diskutieren sie über die verschiedenen Städte, die sie besucht haben, die unterschiedlichen Menschen, denen sie begegnet sind, die schönen Sehenswürdigkeiten, die sie täglich gesehen haben und das köstliche Essen, das ihnen im Zug und in den Restaurants serviert wurde. Während Olivier am meisten beeindruckt von Istanbul ist, hat es Lucie in Venedig am besten gefallen. Die Mutter ist nach wie vor sehr begeistert von Belgrad und der Vater kann sich nicht zwischen Venedig und Sofia entscheiden.

Einig ist sich die Familie aber in der Überzeugung, dass jeder Mensch einmal die Chance haben müsste, wie sie mit dem Simplon-Orient-Express in neue Welten eintauchen zu können und all die tollen Städte und Orte kennen zu lernen.

## 5 Evaluation

Um den Erfolg der Unterrichtseinheit hinsichtlich Wissenszuwachs und Lernerfolg zu analysieren wurde ein Fragebogen als Evaluationsinstrument erstellt, der sich nicht nur auf reines Wissen beschränkt.

Dieser Fragebogen hat zu Beginn der Unterrichtseinheit, also in der 1. Lektion, das Vorwissen der Lernenden erhoben. Die Erhebung des Vorwissens diente der Lehrperson, um zu sehen, wo die Schülerinnen und Schüler stehen, was im Unterricht bereits vorausgesetzt werden kann und wo die Lernenden abgeholt werden können.

Nachdem die Unterrichtseinheit durchgeführt wurde, haben die Lernenden denselben Fragebogen ein zweites Mal erhalten und erneut ausfüllen müssen. In diesem Stadium zeigte sich, was die Schülerinnen und Schüler während der Reise mit dem Simplon-Orient-Express gelernt haben und wo noch Lücken sind, beziehungsweise was noch konkreter mit den Lernenden geübt oder betrachtet werden muss und was allenfalls bei einer erneuten Durchführung der Unterrichtseinheit beachtet werden sollte.

Die Ergebnisse der Erhebung des Vorwissens und die Ergebnisse aus der Erhebung des Wissens wurden analysiert, miteinander verglichen und aus den Resultaten Schlussfolgerungen gezogen.

### 5.1 Inhalte des Geografie-Unterrichts

#### Vorwissen Geografie-Unterricht

##### Was beinhaltet Geografie-Unterricht

(Häufig) genannte Antworten:

Kognitives Wissen

##### Geografie allgemein

- Länder / Kontinente / Städte / Orte kennenlernen IIII IIII I
- Mehr über die Erde erfahren I
- Die Welt erkunden IIII

##### Umwelt

- Über die Natur lernen I
- Flüsse kennenlernen IIII
- ...

##### Kultur

- Kulturen kennenlernen IIII
- Sehenswürdigkeiten betrachten I
- Über Geschichte reden, z.B. Europas Geschichte IIII
- ...

#### Wissen Geografie-Unterricht

##### Was beinhaltet Geografie-Unterricht

(Häufig) genannte Antworten:

Kognitives Wissen

##### Geografie allgemein

- Länder / Städte / Kontinente / Orte kennenlernen IIII IIII IIII IIII IIII
- Über die Welt lernen II

##### Umwelt

- Flüsse kennenlernen IIII
- Berge kennenlernen I

##### Kultur

- Sehenswürdigkeiten kennenlernen I
- Über die Vergangenheit lernen I

- Fahnen kennenlernen I
- Die Schweiz I

#### Instrumentelles Wissen

##### **Arbeit mit Karten**

- (Welt-)Karte(n) lesen IIII
- ...
- Wegbeschreibungen lesen I

#### Instrumentelles Wissen

##### **Arbeit mit Karten**

- Karten lesen IIII
- Mit dem Atlas arbeiten I

### **Vergleich Vorwissen – Wissen**

Bei der Erhebung des Vorwissens haben die Lernenden unterschiedlichste Punkte und Inhalte erwähnt, die sie mit dem Geografie-Unterricht verbinden.

Diese lassen sich grob in die Bereiche Geografie allgemein, Umwelt, Kultur beim kognitiven Wissen und Arbeit mit Karten beim instrumentellen Wissen einteilen.

Bei der Erhebung des Wissens sind die Bereiche immer noch abgedeckt, jedoch haben die Lernenden verstärkt die Unterrichtseinheit fokussiert. Es werden hauptsächlich Inhalte des Geografie-Unterrichts genannt, die während der Reise mit dem Simplon-Orient-Express aufgegriffen wurden. Dies hat zur Folge, dass viele Inhalte, die bei der Erhebung des Vorwissens erwähnt worden sind, wegfallen.

Erfreulich ist, dass die Lernenden bereits von Anfang an kognitive und instrumentelle Aspekte des Geografie-Unterrichts aufgreifen und beispielsweise die räumliche Orientierung in den (Prä-)Konzepten bei den Lernenden vorhanden ist.

Dies zeigt sich einerseits beim kognitiven Wissen über Länder, Städte und Kontinente, andererseits im Bereich des instrumentellen Wissens und der Arbeit mit Karten (Karten lesen, mit dem Atlas arbeiten, etc.).

Folgende Punkte hätten die Lernenden zusätzlich aufgreifen können, wenn sie darüber nachdenken, was Geografie-Unterricht alles beinhaltet:

- **Klima & Wetter:** Jahreszeiten, Wetterstationen, Wetterberichte, Niederschläge, Klimaelemente und -faktoren, Klimazonen, Vegetationszonen, Klimaveränderung, Klimawandel, Klimadiagramme
- **Umwelt:** Naturrisiken & Umweltkatastrophen (Erdbeben, Überschwemmungen, Lawinen, Stürme, Hurrikan, Tsunami, Erdbeben, etc.)
- **Geologie:** Kontinentalverschiebung, Erdbeben, Vulkanismus
- **Geomorphologie & Gletscher**
- **Rohstoffe der Welt:** z.B. Handel mit Kaffee, Tee, Schokolade, etc.
- **Bevölkerung:** Wachstum, Verteilung, Armut, Lebensweisen
- **Rund um die Welt:** Wüsten, Inseln, Meere, Gradnetz
- **Planet Erde:** Himmelsrichtungen, Zeitzonen

## 5.2 Wissen über Europa

### Vorwissen über Europa

#### Europa allgemein

- Europa ist ein Kontinent ~~III~~ III
- ...

#### Staaten/Länder

- 5-6 Länder, die ich kenne I
- *12 Länder in dem Kontinent I*
- *Europa hat 43 Länder I*
- *Europa 46 Länder I*
- *Europa hat 26 Kontinente I*
- Schweiz gehört zu Europa III

#### Städte

- ...
- ...
- ...
- ...

#### Flüsse

- Der Rhein fliesst durch Europa I
- ....

#### Handel

- ...
- Währung: Euro oder SFR II
- *Alle Länder ausser die Schweiz und Lichtenstein haben den Euro II*
- Handel mit Gewürzen I

### Europas Flagge

Alle SuS haben Europa die richtige Flagge zugeteilt

### Vergleich Vorwissen – Wissen

Alle Schülerinnen und Schüler verfügen über ein (Vor-)wissen zum Thema Europa, welches sich in die Bereiche Europa, Staaten und Länder, Städte, Flüsse und Verschiedenes einteilen lässt. Bei der Erhebung des Vorwissens fällt auf, dass Angaben zum Teil nicht richtig sind (kursiv hervorgehoben).

### Wissen über Europa

#### Europa allgemein

- Europa ist ein Kontinent III
- Europa hat 700 Mio. Einwohner I

#### Staaten/Länder

- Europa hat 44 Länder ~~III~~ ~~III~~
- Europa hat 45 Länder III

#### Städte

- In Europa gibt es reiche und arme Städte I
- Istanbul verbindet Europa und Asien I
- Die grösste Stadt ist Moskau I

#### Flüsse

- Die Donau ist der zweitlängste Fluss I

#### Handel

- In fast jedem Land eine andere Sprache III

Beispielsweise wissen die Lernenden nicht genau, wie viele Länder Europa besitzt und die Zahlenangaben variieren zwischen 12-46 Länder. Ein Schüler oder eine Schülerin scheint zudem nicht unterscheiden zu können, was ein Kontinent und was ein Land ist (siehe Staaten/Länder).

In der Erhebung des Wissens zeigt sich, inwiefern die Lernenden ihre Aussagen und ihre Nennungen der Unterrichtseinheit „Unterwegs mit dem Simplon-Orient-Express“ anpassen.

Der Bereich Verschiedenes fällt beinahe komplett weg, indem die Währungen Europas im Wissens-Teil nicht mehr erwähnt werden und auch der Rhein im Bereich Flüsse wird nicht mehr genannt.

Erfreulich ist, dass die Lernenden nun wissen, dass Europa 44/45 Länder hat (siehe Staaten/Länder).

Die Schülerinnen- und Schüler-Aussagen zeigen zudem, dass sie in der Unterrichtseinheit durchaus viel gelernt haben, indem beispielsweise aufgezeigt wird, dass die Donau, welche in der Erhebung des Vorwissens gar nicht erwähnt wurde, der zweitlängste Fluss ist oder dass Europa 700 Millionen Einwohner hat (siehe Europa allgemein). Zudem wurde den Schülerinnen und Schülern klar, dass Europa unterschiedlichste Länder mit unterschiedlichsten Menschen und Sprachen beheimatet und dass sowohl reiche als auch arme Länder in Europa vertreten sind (siehe Städte und Verschiedenes).

Anhand des Wissenszuwachses bei den Lernenden und der Behebung der falschen Präkonzepte kann der Forschungsfrage 1 („Ist die Anlehnung an Ansätze der Lehrkunstdidaktik eine lehrreiche und gewinnbringende Variante, um mit den Schülerinnen und Schülern Inhalte des Geografie-Unterrichts zu erarbeiten?“) im Bereich des Allgemeinwissens über Europa zugestimmt werden.

### **5.3 Städte in Europa**

#### **Vorwissen - 6 Städte in Europa (Paris, Lausanne, Venedig, Belgrad, Sofia, Istanbul) in Karte eintragen**

Paris: **15 von 17** in Frankreich eingezeichnet / **6 von 17** am richtigen Standort

Lausanne: **14 von 17** in der Schweiz eingezeichnet / **11 von 17** am richtigen Standort

Venedig: **9 von 17** in Italien eingezeichnet / **2 von 17** am richtigen Standort

Belgrad: **1 von 17** in Serbien eingezeichnet / **0 von 17** am richtigen Standort

Sofia: **0 von 17** in Bulgarien eingezeichnet

Istanbul: **1 von 17** in der Türkei eingezeichnet / **0 von 17** am richtigen Standort

#### **Wissen - 6 Städte in Europa (Paris, Lausanne, Venedig, Belgrad, Sofia, Istanbul) in Karte eintragen**

Paris: **15 von 17** in Frankreich eingezeichnet / **11 von 17** am richtigen Standort

Lausanne: **14 von 17** in der Schweiz eingezeichnet / **10 von 17** am richtigen Standort

Venedig: **16 von 17** in Italien eingezeichnet / **12 von 17** am richtigen Standort

Belgrad: **12 von 17** in Serbien eingezeichnet / **9 von 17** am richtigen Standort

Sofia: **14 von 17** in Bulgarien eingezeichnet / **9 von 17** am richtigen Standort

Istanbul: **15 von 17** in der Türkei eingezeichnet / **9 von 17** am richtigen Standort

#### **Vergleich Vorwissen – Wissen**

Bei der Erhebung des Vorwissens wussten die Lernenden bei einigen Städten schon relativ genau, in welchem Land und wo auf der Karte sich die Stadt befindet.

Vor allem Paris, Lausanne und auch Venedig konnten mehr als die Hälfte der Schülerinnen und Schüler im richtigen Land verorten. Das Einzeichnen des richtigen Standorts gestaltete sich als schwieriger. Lediglich Lausanne konnte mehr als die Hälfte der Lernenden richtig einzeichnen.

Belgrad, Sofia und Istanbul konnte nur eine Person oder niemand im richtigen Land und dementsprechend auch nicht am richtigen Standort einzeichnen. Hier zeigt sich, dass die Lernenden grosse Mühe haben, sich im östlichen Teil Europas räumlich zu orientieren.

Die Erhebung des Wissens verdeutlicht die Fortschritte, welche die Lernenden gemacht haben und bestätigt somit erneut die Forschungsfrage 1.

Deutlich mehr als die Hälfte der Lernenden haben jede Stadt im richtigen Land eingetragen. Es handelt sich um eine grosse Steigerung, wenn man beispielsweise die Resultate von Sofia (Vorwissen: 0 von 17 in Bulgarien / Wissen: 14 von 17 in Bulgarien eingezeichnet) oder Istanbul (Vorwissen: 1 von 17 in der Türkei / Wissen: 15 von 17 in der Türkei eingezeichnet) vergleicht.

Die Städte sind nun auch von mehr als der Hälfte der Lernenden am richtigen Standort eingetragen worden. Folglich verfügen die Lernenden nun über einen besser geschulten Blick über die Lage der einzelnen Länder Europas und wissen, wo sich die besuchten Städte befinden.

Erstaunlich, beinahe bedenklich, ist dennoch die Tatsache, dass in der Erhebung des Vorwissens und in der Erhebung des Wissens nur 14 von 17 Schülerinnen und Schüler Lausanne in der Schweiz eingezeichnet haben. Zudem haben in der Erhebung des Vorwissens 11 von 17 Schülerinnen und Schüler

gewusst, an welchem Standort sich Lausanne befindet, während es in der Erhebung des Wissens nur noch 10 von 17 Schülerinnen und Schüler sind.

Die Lehrperson muss sich fragen, woran das liegen könnte. Wurde möglicherweise Lausanne und dessen Standort in der Unterrichtseinheit vernachlässigt, da davon ausgegangen wurde, dass jeder Schüler und jede Schülerin weiss, wo die Schweiz und deren Städte liegen? Oder haben einige Lernende im Unterricht bei der Thematisierung Laussannes weniger aufgepasst, da sie entweder das Gefühl hatten, bereits alles zu wissen oder es sie nicht so interessierte?

Dieses Resultat zeigt deutlich, dass fehlerhafte Präkonzepte bei den Lernenden vorhanden sind und dass diese nur mit explizitem, vertieftem Unterricht behoben werden können.



## 5.4 Arbeit mit Karten

Ich kann .....

### Vorwissen

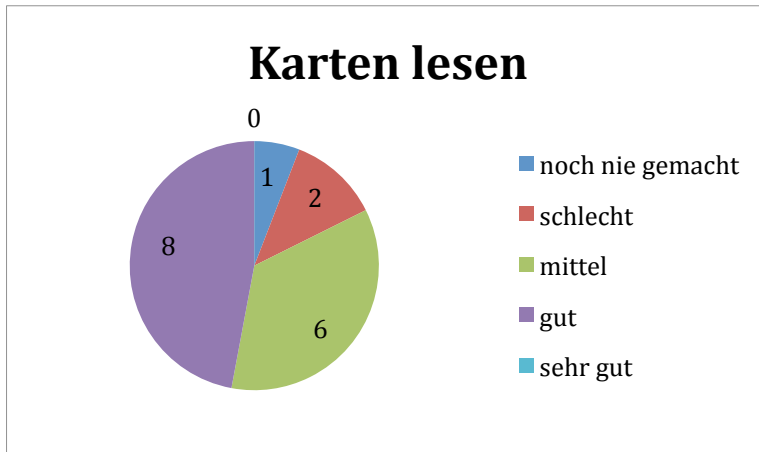


Abb. 24: „Vorwissen – Karten lesen.“ Q: Eigene Grafik.

### Wissen

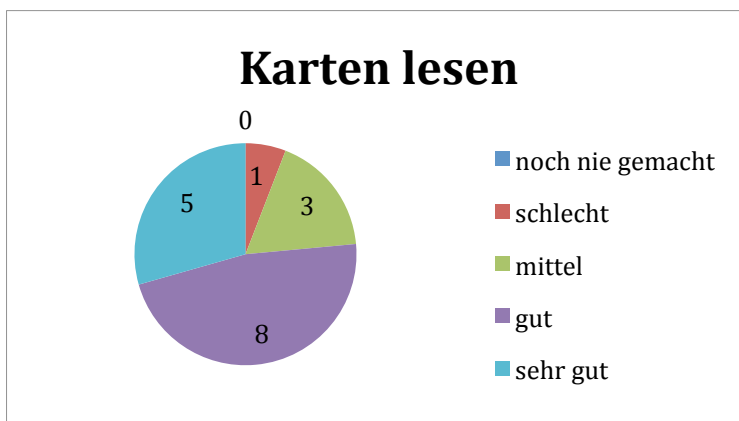


Abb. 25: „Wissen – Karten lesen.“ Q: Eigene Grafik.

### Vergleich Vorwissen – Wissen

Im Bereich „Karten lesen“ haben die Lernenden, gemäss ihrer eigenen Einschätzung, grosse Fortschritte gemacht. Nach der Unterrichtseinheit sind zwei Drittel der Lernenden überzeugt, Karten „gut“ bis „sehr gut“ lesen zu können.

Fünf Lernende sind der Meinung „sehr gut“ Karten lesen zu können. Zu Beginn der Unterrichtseinheit glaubte dies keine/r der Lernenden. In der ersten Umfrage überwog die Einschätzung Karten entweder „gut“ (8 Lernende) oder „mittel“ (6 Lernende) lesen zu können.

Während in der Erhebung des Vorwissens zwei Lernende angaben, Karten „schlecht“ lesen zu können, ist es bei der Erhebung des Wissens nur noch eine Person, die von ihrem Können nicht überzeugt ist.

Die Lernenden haben ihre instrumentellen Fähigkeiten und ihr Können im Bereich „Karten lesen“ verbessert und weiterentwickelt. Bei jenen vier Schülerinnen und Schülern, welche sich „mittel“ oder

„schlecht“ eingeschätzt haben, müsste man als Lehrperson nun anknüpfen und schauen, inwiefern sie noch Mühe beim Karten lesen haben und wie man ihre Schwierigkeiten beheben kann.

### Vorwissen



Abb. 26: „Vorwissen – Statistiken und Grafiken lesen.“ Q: Eigene Grafik.

### Wissen



Abb. 27: „Wissen – Statistiken und Grafiken lesen.“ Q: Eigene Grafik.

### Vergleich Vorwissen – Wissen

Der Vergleich der Erhebung des Vorwissens und der Erhebung des Wissens ergibt erstaunliche Resultate. Bei beiden Erhebungen haben vier Lernende angegeben, Statistiken und Grafiken „gut“ lesen zu können, acht Lernende beurteilten ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten in diesem Bereich als „mittel.“

In der Erhebung des Vorwissens haben fünf der Lernenden angegeben „noch nie“ Statistiken und Grafiken gelesen zu haben. „Schlecht“ und „sehr gut“ haben bei dieser Erhebung keine/r der Schülerinnen und Schüler die eigenen Kenntnisse eingeschätzt.

Anders sind die Resultate bei der Erhebung des Wissens. Drei der Lernenden glauben immer noch, „noch nie“ Statistiken und Grafiken gelesen zu haben. Eine Person ist überzeugt, „sehr gut“ Statistiken und Grafiken lesen zu können, eine andere Person schätzt ihre Fähigkeiten in diesem Bereich als „schlecht“ ein.

Interessanterweise hat sich die Schere bei der Erhebung des Wissens weiter geöffnet.

Es stellt sich die Frage, aus welchem Grund drei Lernende das Gefühl haben, „noch nie“ Statistiken und Grafiken gelesen zu haben, obwohl dies im Unterricht in einem ersten Schritt geübt wurde.

Eine mögliche Erklärung besteht darin, dass sich die Lernenden diese Begriffe nicht vorstellen oder nicht erfassen können und daher ihre Kompetenzen in diesem Bereich gar nicht realisieren.

Fest steht jedoch, dass die Fähigkeit „Grafiken und Statistiken lesen“ im Unterricht noch verstärkt geübt, vertieft und gefestigt werden muss, mit dem Ziel, dass sich alle Lernenden in den Bereichen „gut“ und „sehr gut“ wiederfinden werden.

### Vorwissen

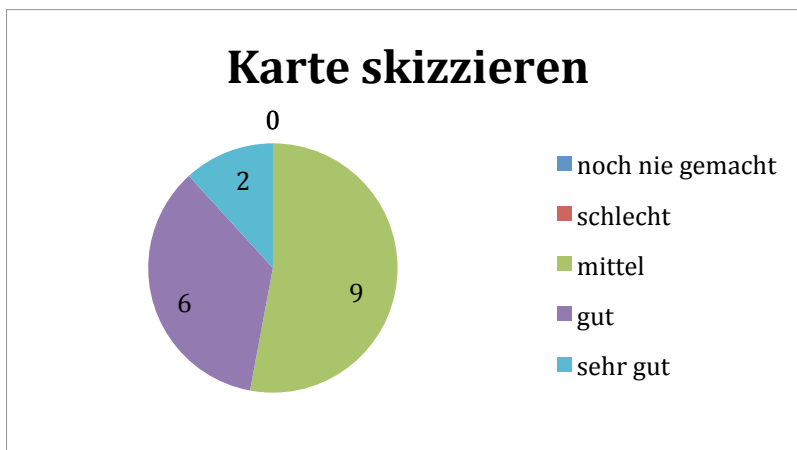


Abb. 28: „Vorwissen - Karten skizzieren.“ Q: Eigene Grafik.

### Wissen

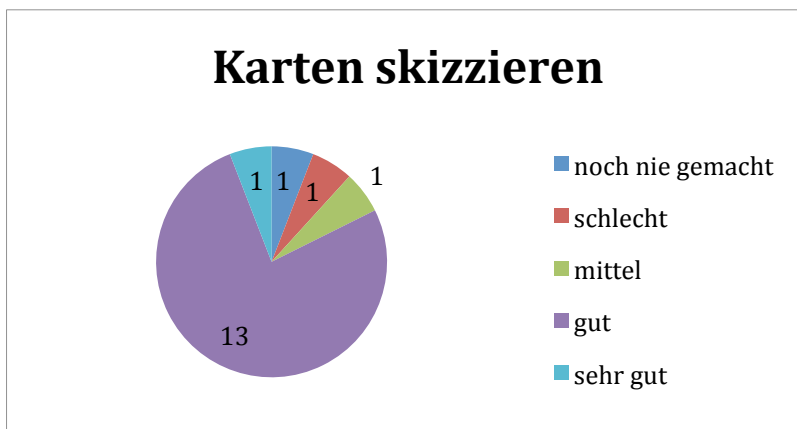


Abb. 29: „Wissen – Karten skizzieren.“ Q: Eigene Grafik.

### Vergleich Vorwissen – Wissen

In der Erhebung des Vorwissens sind drei Antworttypen prägend. Mehr als die Hälfte der Lernenden schätzen ihr Können im Bereich „Karten skizzieren“ „mittel“ ein.

Sechs Schülerinnen und Schüler sind der Meinung, dass sie „gut“ Karten skizzieren können, zwei der Lernenden schätzen sich „sehr gut ein.“

In der Erhebung des Wissens, nach der Unterrichtseinheit „Unterwegs mit dem Simplon-Orient-Express“, haben sich die Einschätzungen der Lernenden grundlegend verändert.

Positiv ist, dass mehr als Dreiviertel der Lernenden (13 Personen) ihre Fähigkeiten als „gut“ einschätzen. Leider wird die Zahl der „sehr gut“-Einschätzung rückläufig und eine Person glaubt, Karten „schlecht“ skizzieren zu können. Es stellt sich nun die Frage, ob diese Personen, die nun abweichen, sich bei der Erhebung des Vorwissens überschätzt oder bei der Erhebung des Wissens unterschätzt haben. Fraglich bleibt auch, aus welchem Grund ein Schüler oder eine Schülerin angekreuzt hat, „noch nie“ Karten skizziert zu haben, da dieses Votum bei der Erhebung des Wissens nicht auftaucht.

## 5.5 Spezifische Fragen zur Unterrichtseinheit

**JA / NEIN-Antworten:**

	<b>JA- Vorwissen</b>	<b>JA- Wissen</b>
1 Ich weiss, was Koordinaten sind	53%	71%
2 Ich kenne zwei Flüsse in Europa	82%	94%
3 Ich kann drei Sehenswürdigkeiten von Paris aufzählen	24%	100%
4 Ich weiss, weshalb sich Venedig von vielen anderen Städten unterscheidet	59%	88%
5 Ich kann zwei wesentliche Elemente des Islams nennen	6%	65%
6 Ich kann erklären, was Fahrende sind	35%	59%
7 Ich kenne das Programm „Street View“ (Google)	41%	76%

### Vergleich Vorwissen – Wissen

Die Ja- / Nein – Antworten bei der Erhebung des Vorwissens verdeutlichen die Heterogenität in der Klasse, die durch das Spiegel-Modell noch ausgeprägter ist.

Diese Heterogenität ist bei der Erhebung des Wissens nicht mehr in diesem Ausmass bemerkbar, die Vergleiche der JA-Antworten der beiden Erhebungen weisen deutliche Fortschritte auf. Die Lernenden haben sich bei allen (kognitiven) Fragen deutlich gesteigert.

Besonders bemerkenswert ist der Fortschritt der Lernenden bei der Wissensfrage 3 „Ich kann drei Sehenswürdigkeiten von Paris aufzählen.“ Bei der Erhebung des Wissens hat knapp ein Viertel der Lernenden diese Frage beantworten können, nach der Unterrichtseinheit wissen jeder Schüler und jede Schülerin die richtige Antwort.

Auch bei den Fragen 4 „Ich weiss, weshalb sich Venedig von vielen anderen Städten unterscheidet“, 5 „Ich kann zwei wesentliche Elemente des Islams nennen“ und 7 „Ich kenne das Programm ‚Street View‘ (Google)“ verzeichnet sich bei den Lernenden einen Wissenszuwachs von 30-60%.

## 5.6 Meine Favoritenstadt

In der Erhebung des Wissens haben die Lernenden angegeben und begründet, welche der sechs besuchten Städte sie am meisten interessiert hat und sie gerne besuchen würden.

<b>Besuchen</b>	<b>Am interessantesten</b>	<b>Am uninteressantesten</b>
Paris:     ### ### I	### II	
Lausanne:		IIII
Venedig:  ### II	IIII	
Belgrad:		I
Sofia:		I
Istanbul:  II	I	

Die Evaluation zeigt sehr klar auf, welche Städte bei den Lernenden gut angekommen sind und welche nicht. Besonders Paris und Venedig haben den Lernenden imponiert. Die Mehrheit der Schülerinnen und Schüler würden am liebsten Paris oder Venedig besuchen und fand diese beiden Städte am interessantesten. Istanbul würden zwei Lernende sehr gerne besuchen und eine Person fand diese Stadt am interessantesten.

Der Forschungsfrage 2 „Kann die Unterrichtseinheit „die Reise mit dem Simplon-Orient-Express“ die Lernenden nachhaltig motivieren?“ wird anhand dieser Evaluation insofern zugestimmt, dass alle Lernenden eine oder mehrere Städte genannt haben, die sie in Zukunft gerne besuchen würden, da sie aus verschiedenen Gründen angesprochen hat. Aussagen wie „Ich finde Paris beeindruckend“, „Ich möchte Istanbul wegen des Basars besuchen“, „Ich will gerne mal nach Venedig gehen, weil sie die einzige Stadt ist, die im Wasser steht“ oder „Ich möchte nach Istanbul gehen, weil die Stadt mich beeindruckt hat“ zeigen, dass diese Städte die Lernenden nachhaltig begeistert haben.

Lausanne fanden einige Lernende nicht so interessant, da die Stadt in der Schweiz liegt und „nichts Neues“ für die Lernenden war. An diesen Aussagen lässt sich möglicherweise auch begründen, weshalb die Lernenden in der Evaluation 5.3 (Städte in Europa) bei Lausanne in der Erhebung des Wissens schlechter abgeschnitten haben. Die Annahme, bereits alles über die Stadt zu wissen, verleitete vermutlich einige Schülerinnen und Schüler dazu, weniger motiviert und interessiert dem Unterricht zu folgen, was sich in der Auswertung bemerkbar machte.

## 5.7 Fazit

Zusammengefasst lässt sich festhalten, dass die Lernenden sowohl im kognitiven als auch im instrumentellen Bereich Fortschritte gemacht und ihr Wissen, ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten durch den Unterricht weiterentwickeln konnten.

Die Forschungsfrage 1 kann durch die Evaluation grundsätzlich bejaht werden. Die Lernenden konnten in den kognitiven und zum Teil auch in den instrumentellen Bereichen der Umfrage (Eintragen der verschiedenen Städte in Europa, Arbeit mit Karten, Statistiken und Grafiken sowie Beantwortung von Wissensfragen mit Ja oder Nein) Fortschritte erzielen und von der Unterrichtseinheit profitieren. Dies zeigt sich beispielsweise in der Verbesserung ihrer räumlichen Orientierung, indem die Lernenden die Städte nach der Unterrichtseinheit besser in Europa verorten können und in der Lage sind, Karten lesen zu können. Das kognitive Wissen über die einzelnen Städte verbesserte sich grundlegend. Durch die Geschichte und die Schwerpunkte, die in den Städten gesetzt wurden, können die Lernenden zu jeder Stadt wichtige Aspekte nennen (z.B. wissen sie, weshalb sich Venedig von vielen anderen Städten unterscheidet oder sie können drei Sehenswürdigkeiten von Paris aufzählen).

Im instrumentellen Bereich ist noch Spielraum nach oben vorhanden. Hauptsächlich im Bereich „Statistiken und Grafiken lesen“ ist die Mehrheit der Lernenden noch unsicher oder hat sogar das Gefühl, dies noch nie gemacht zu haben. Auch beim Einzeichnen von Sofia, Belgrad und Istanbul haben einige Lernende noch Mühe, die Stadt am richtigen Ort zu lokalisieren.

Der Forschungsfrage 2 kann insofern zugestimmt werden, als die Lernenden bei einzelnen Städten sehr motiviert und interessiert waren. Je mehr sie die Stadt interessierte, umso grösser waren ihr

Wissenszuwachs, ihre Neugier und dementsprechend auch ihre Motivation und Aufnahmefähigkeit im Unterricht. Während die instrumentellen und kognitiven Lernerfolge der Schülerinnen und Schüler bei Paris (Einzeichnen der Stadt auf der Karte, Nennung von Sehenswürdigkeiten, Karten lesen) oder Venedig (Besonderheiten von Venedig erläutern, Einzeichnen der Stadt auf der Karte) sehr hoch sind, fallen diese beispielsweise bei Belgrad, Sofia oder Lausanne stark ab. Aus diesem Grund sind die Resultate der Umfrage, welche Stadt die Lernenden gerne besuchen würden, nicht erstaunlich.

Es fällt auf, dass die Unterrichtseinheit bei der Erhebung des Wissens die Schülerinnen und Schüler ihrer Kreativität und ihrem (Vor-)Wissen über den Geografie-Unterricht und auch über Europa einschränkte, indem sich die Lernenden lediglich daran orientieren, was in den Geografie-Lektionen zum Simplon-Orient-Express mit ihnen erarbeitet wurde.

## 6 Schlussteil

### 6.1 Diskussion

*B.B.: „Ich möchte einmal nach Venedig und mit einer Gondel fahren. Gefallen hat mir der Alltag des Feuerwehrmannes, weil das sicher sehr spannend ist.“*

*S.Z.: „Nicht so spannend war Lausanne. Die Stadt hat nichts Spezielles und sieht aus wie Bern. Viel lieber würde ich Paris besuchen.“*

*G.Q.: „Ich finde Istanbul eine interessante und vielfältige Stadt. Besonders gefallen hat mir die Hagia Sophia. Ich weiss jetzt auch mehr über den Islam.“*

Die vorangegangenen Lernenden-Zitate verdeutlichen das verstärkte Interesse an Städten in Europa, denn durch das sinnliche Erleben können die Schülerinnen und Schüler in eine fremde Welt eintauchen. Durch die Reise mit dem Simplon-Orient-Express begegnen die Lernenden unterschiedlichsten Städten, an denen sich Gemeinsamkeiten und Unterschiede festmachen lassen.

Das Erstellen der Sachanalysen mittels Fachliteratur war sehr zeitintensiv, hat sich aber in der Umsetzung während des Unterrichts als sehr hilfreich erwiesen. Durch die fachlichen Kenntnisse kann die Lehrperson professionell auftreten und kann auf Fragen von den Lernenden kompetent Auskunft geben sowie sich vermehrt auf methodisch-didaktische Aspekte konzentrieren. Die umfassenden Kenntnisse ermöglichen eine gezielte und interessenbedingte Auswahl durch die Lehrperson. Dennoch muss berücksichtigt werden, dass nicht der Anspruch besteht, die Lernenden mit zu detaillierten Informationen zu konfrontieren.

Grundsätzlich muss sich die Lehrperson stets Gedanken machen, aus welchen Gründen sie ein Thema im Unterricht behandeln möchte. Die didaktische Auseinandersetzung mit den möglichen Inhalten der Unterrichtseinheit bestätigt, dass die Thematisierung der Reise mit dem Simplon-Orient-Express im Unterricht Sinn macht. Die didaktische Analyse zeigt das breite Spektrum an vorhandenen Unterrichtsinhalten auf, die didaktische Reduktion grenzt diese ein.

Auf die ausführliche Vorbereitung folgte die praktische Umsetzung, die nun analysiert wird. Zusammenfassend betrachtet, verlief die Unterrichtseinheit zufriedenstellend und war für die Lernenden und die Lehrpersonen gewinnbringend. Der Einstieg in die Unterrichtseinheit mittels Quiz und Power-Point-Präsentation kam bei den Schülerinnen und Schülern gut an, das Interesse wurde geweckt. Gespannt folgten sie der Geschichte und lösten effizient den ersten Arbeitsauftrag zu Paris. Die Verfolgungsjagd setzte soziale Lernprozesse in Gang, da die Lernenden in leistungsheterogenen Gruppen arbeiten mussten. Es fiel auf, wie konzentriert und motiviert sich die Schülerinnen und Schüler an die Arbeit machten, als erstes Team den Dieb zu finden. Die Hilfe der Lehrperson wurde nur von einzelnen Gruppen benötigt. Der zweite Arbeitsauftrag, der die Entstehung der Stadt thematisiert, forderte die Lernenden im



theoretischen Bereich, in dem sie Vermutungen aufstellen und Karten analysieren mussten. Der Filmbeitrag als Lösungsschlüssel und vermittelte Eindrücke von Paris in seinen Anfängen.

Der Auftrag zum Aufbau der westeuropäischen Stadt erwies sich für die leistungsschwächeren Schülerinnen und Schüler als etwas schwierig. Trotz Bemühungen der Lehrperson die Inhalte nicht auf einer abstrakten Ebene zu vermitteln, hatten die Lernenden Mühe damit und waren vor allem beim eigenständigen Entwickeln eines Modells überfordert. Möglicherweise wäre eine engere Führung der schwächeren Schülerinnen und Schüler durch die Lehrperson effizienter und lehrreicher.

Die Banlieues von Paris sprachen die Jugendlichen emotional an. Alle Lernenden konnten Vergleiche zu ihrer eigenen Situation anstellen und die Frage nach den Ursachen dieser Konflikte beschäftigte sie sehr. Dieses Thema hätte vertieft behandelt werden können, jedoch war nur ein erster Eindruck vorgesehen.

In Lausanne war es nicht so einfach, die Lernenden für die Inhalte zu begeistern. Das Vorwissen der Schülerinnen und Schüler über Schweizer Städte war nur begrenzt vorhanden, was sich für den weiteren Unterrichtsverlauf als schwierig erwies. Einzelne Lernende waren in der Lage die Fotos den entsprechenden Schweizer Städten zuzuordnen, da sie die Städte aus persönlichen Gründen bereits gut kannten, die grosse Mehrheit tat sich jedoch schwer damit.

Zudem funktionierte der Beobachtungsauftrag zu den räumlichen Veränderungen der Stadt, der im Computerraum stattgefunden hatte, nicht wie geplant, da das Programm (Swisstopo-Zeitreise) überlastet wurde. Entsprechend wurde die Lektion spontan so angepasst, dass die Hälfte der Lernenden mit dem Rechercheauftrag zum Simplonpass begann und dann der Auftrag gewechselt wurde.

Das Programm Swisstopo-Zeitreise ist sehr eindrücklich und für den Geografie- und Geschichtsunterricht geeignet, dennoch machte sich bemerkbar, dass es noch neu ist und optimiert werden muss.

Das Brainstorming zu den Verkehrsmöglichkeiten früher und heute sensibilisierte die Lernenden für die körperlich anspruchsvolle Art des Reisens früher. Die gewonnenen Erkenntnisse des Brainstormings und des Rechercheauftrages mussten die Schülerinnen und Schüler mittels eines Rollenspiels verarbeiten und präsentieren. Nach anfänglicher Skepsis führten die Lernenden ideenreiche und lustige Präsentationen auf.

Venedig begeisterte die Schülerinnen und Schüler von Anfang an auf vielfältige Art und Weise. Zu Beginn wurde der Begriff „UNESCO-Welterbe (Kultur- und Natur)“ eingeführt. Obwohl die Lernenden den Begriff nicht einordnen konnten, erkannten sie zahlreiche Beispiele sofort. Die Frage, weshalb Venedig auch dazu gehört, konnten die meisten ohne zu zögern beantworten. Die besondere Lage der Stadt scheint den Lernenden bewusst zu sein. Anschliessend wurden die Besonderheiten Venedigs angeregt diskutiert und die Lage der Stadt auf einer Europakarte verortet. Bei diesem Punkt hatten einige Lernende Mühe.

Der Filmbeitrag ermöglicht einen Einblick in das Leben der Venezianer und kam sehr gut an (siehe einleitendes Schülerzitat). Die Probleme der Stadt wurden in Form eines Gruppenpuzzles erarbeitet, wobei die Gruppenzusammensetzung und die Auswahl der Texte hinsichtlich des Schwierigkeitsgrades von der Lehrperson aktiv gesteuert wurden. Die Ergebnissicherung durch den Hefteintrag veranschaulichte den Lernzuwachs, nahm jedoch mehr Zeit in Anspruch als vorgesehen.

In Belgrad weckte das Interview mit einem jugendlichen Secondo das Interesse der Lernenden insofern, als sie sich verstärkt identifizieren konnten. Anhand der Geschichte einer Einzelperson wird der Alltag in Serbien veranschaulicht und die Stadt Belgrad nähergebracht.

Gleichzeitig wurden zentrale Begriffe wie zum Beispiel Saisonier oder Jugoslawien mit den Lernenden thematisiert, welche jedoch eher oberflächlich und vereinfacht betrachtet wurden.

Da in Belgrad die Donau durchfließt, wurde der Fluss naturgeografisch aufgegriffen. Die Lernenden mussten den Flussverlauf auf der Europakarte einzeichnen und erfassten die Länge der Donau, als zweitgrösstem Fluss Europas. In der Evaluation zeigt sich, dass diese Erkenntnis die Lernenden beeindruckt hat und erwähnt wird.

Der arbeitsteilige Beobachtungsauftrag zum Filmbeitrag über die Donau sollte einerseits das gezielte Beobachten schulen und andererseits die Sozialkompetenz der Lernenden fördern. Dadurch, dass die Lernenden aufeinander angewiesen waren, gaben sie sich verstärkt Mühe und erfüllten ihren Auftrag gewissenhaft.

Sofia erwies sich als sehr schwierige Stadt für die Lehrperson und auch für die Lernenden. Dadurch, dass die Stadt auf den ersten Blick wenig Unterrichtsstoff anbietet, wurde sie eher oberflächlich und wenig zeitintensiv behandelt.

Istanbul bietet vielfältige und abwechslungsreiche Unterrichtsinhalte, die von den Lernenden sehr interessiert aufgenommen wurden.

Der Unterricht profitierte vom Wissen eines Schülers, der aus der Türkei stammt. Dadurch wurde der Unterricht lebendig und lebensnaher für die Schülerinnen und Schüler. Die Stadt der Gegensätze versetzte die Lernenden in Staunen und stimmte sie auch nachdenklich. Die orientalische Stadt hätte noch etliche weitere Stunden behandelt werden können, ohne dass der Unterricht langweilig und monoton geworden wäre. Insbesondere in Istanbul ist es der Lehrperson sehr gut gelungen, einen handlungsorientierten und aktiven Unterricht zu bieten.

Die beiden schwerpunktmässig behandelten Städte, Paris und Istanbul, vermochten den grössten Lerneffekt durch die intensivere Auseinandersetzung mit den Inhalten und den abwechslungsreichen Aspekten.

Das Ziel der jeweils sehr unterschiedlichen Einstiege bestand darin, die Lernenden neugierig für die kommenden Unterrichtsinhalte zu machen und verschiedene Sinne anzusprechen. Mittels Liedern, Bildern, Flaggen oder auch für das Land typische Esswaren (zum Beispiel in der Türkei Datteln), haben die Schülerinnen und Schüler die Länder von jeweils variierenden Seiten kennengelernt. Mittels verschiedenen Quiz' und Wettbewerben sollten zudem der Spieltrieb und die Motivation der Lernenden langfristig aufrecht erhalten bleiben.

Die selbst geschriebene Geschichte, welche aufgrund der Anlehnung an die Ansätze der Lehrkunstdidaktik entstanden ist, hat zum Gelingen des Unterrichts und der gesamten Unterrichtseinheit beigetragen. Der

Simplon-Orient-Express, welcher die Hauptfigur verkörpert, hat die Lernenden auf eine spielerische Art und Weise in die verschiedenen Städte und in ein neues Thema eingeführt. Dadurch, dass die Geschichte jeweils zu Beginn oder am Ende der Lektion vorgelesen wurde, erhielt der Unterricht eine Struktur. Dies schaffte eine ruhige Unterrichts Atmosphäre, indem die Lernenden gebannt den Abenteuern der Familie, die mit dem Simplon-Orient-Express nach Istanbul reiste, zuhörten.

Eine Stärke der Unterrichtseinheit „Unterwegs mit dem Simplon-Orient-Express“ ist deren Vielseitigkeit. Die Schülerinnen und Schüler lernen verschiedene Städte in Europa kennen und begegnen somit stets Bekanntem und auch Unbekanntem. Dadurch, dass von den Lernenden ausgegangen und an deren Vorwissen angeknüpft wird, können die Schülerinnen und Schüler in den Unterricht mit einbezogen und abgeholt werden.

Die Lernenden haben durch die Unterrichtseinheit an ihren kognitiven, instrumentellen und affektiven Fähigkeiten arbeiten und sich in diesen Bereichen weiterentwickeln können. Die Reise mit dem Simplon-Orient-Express hat den Lernenden neue Horizonte eröffnet und ihnen einen Teil der Inhalte des Geografie-Unterrichts näherbringen können.

Neben dem Wissenszuwachs haben die Lernenden ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten in den Bereichen „selbstständig arbeiten“, „Situationen und Sachen begegnen“, „in Modellen denken“, „sich orientieren“, „mit Medien arbeiten“ und „darstellen und umsetzen“ üben und vertiefen können.

Zudem sind die Schülerinnen und Schüler durch die Unterrichtseinheit verstärkt in der Lage, sich im Raum Europa orientieren zu können und haben eine Vorstellung davon, wie der Kontinent gegliedert ist.

Die Unterrichtseinheit steht den Lehrpersonen fertig ausgearbeitet zur Verfügung, die Unterrichtsmaterialien, deren Lösungen, eine kommentierte Linkliste sowie die komplette Geschichte können für den eigenen Unterricht übernommen werden. Die kritische Betrachtung des verfügbaren Materials ist durchaus erwünscht, eigene Schwerpunkte können gesetzt und auch Inhalte weggelassen werden.

Schwächen in der Unterrichtseinheit werden an verschiedenen Punkten festgestellt.

Die Durchführung der Unterrichtseinheit ist für die Lehrperson zeitintensiv und anspruchsvoll. Eine gute Vorbereitung ist nötig, um den Lernenden kompetent die vielfältigen Inhalte zu vermitteln.

Eine weitere Schwäche besteht darin, dass die Unterrichtseinheit mit 20-25 Lektionen tendenziell zu umfangreich ist, so dass sich die einzelne Lehrperson fragen sollte, ob sie Inhalte weglassen oder kürzen möchte. Dadurch, dass bei jeder der sechs Städte mehrere und unterschiedliche Themen behandelt werden, können die Lerninhalte nicht allzu vertieft betrachtet werden. Eine Reduktion der Themen und allenfalls auch das Weglassen einer Stadt könnten dazu beitragen, dass ein Thema oder eine Stadt vertiefter mit den Lernenden betrachtet und erarbeitet werden kann. Zudem haben sich die Unterrichtseinheit für eine gemischte 7. Klasse (Modell Spiegel) als sehr anspruchsvoll erwiesen. Besonders aufgefallen ist dies beispielsweise bei der Entwicklung eigener Modelle (Aufbau der westeuropäischen Stadt) oder bei der Anfertigung eigener Skizzen. Das bereits erworbene Können der Lernenden spielt eine ausschlaggebende Rolle.

Der Forschungsfrage 1, die durch die Masterarbeit beantwortet werden soll, kann grundsätzlich zugestimmt werden. Die Lernenden haben sowohl im kognitiven als auch im instrumentellen Bereich Fortschritte gemacht und ihr Wissen, ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten durch den Unterricht weiterentwickeln und vertiefen können. Die Anlehnung an Ansätze der Lehrkustdidaktik ist insofern lehrreich, dass die Lernenden sich handlungsorientiert und selbstständig ihr Wissen aneignen müssen. Die Unterrichtsinhalte werden exemplarisch ausgewählt, mittels der Geschichte eingeführt und in den Lektionen erarbeitet und gefestigt. Besonders in der räumlichen Orientierung sowie im kognitiven Wissen zu den Städten haben die Lernenden Fortschritte gemacht. Die Schülerinnen und Schüler können nun die behandelten Städte im Raum Europa, die durch die Strecke des Simplon-Orient-Express vorgegeben wird, lokalisieren und besondere Gegebenheiten zu jeder Stadt erläutern. Zudem hat sich jeder Schüler und jede Schülerin Gedanken über die einzelnen Städte gemacht und kann nun erläutern, welche Stadt ihn oder sie besonders anspricht und welche weniger interessant zu sein scheint.

Trotz des Wissenszuwachses und den Fortschritten der Lernenden, muss besonders im instrumentellen Bereich das Wissen und Können zusätzlich vertieft werden. Denn obwohl die Anlehnung an Ansätze der Lehrkustdidaktik lehrreich für den Unterricht ist, kann diese nicht allen Lernenden gleich gewinnbringend gerecht werden, so dass immer noch Unterschiede im Wissen und Können innerhalb einer Klasse vorhanden sind.

Der Forschungsfrage 2 kann insofern zugestimmt werden, dass die Lernenden bei einzelnen Städten sehr motiviert und interessiert waren. Je mehr sie die Stadt interessierte, umso grösser waren ihr Wissenszuwachs, ihre Neugier und dementsprechend auch ihre Motivation und Aufnahmefähigkeit im Unterricht. Die meisten Lernenden haben Paris und Venedig fasziniert, so dass sie diese Städte besuchen möchten. Die Ursachen hierfür können von unterschiedlichen Faktoren begünstigt werden: Die kooperativen Lernformen, der ritualmässige Einstieg durch die Geschichte, der handlungsorientierte und abwechslungsreiche Unterricht sowie das Ansprechen der verschiedenen Sinne.

Die Auseinandersetzung mit den Städten hat die Lernenden nachhaltig geprägt, so dass sie sich in der Vorweihnachtszeit danach erkundigen, wie in Belgrad und Istanbul Weihnachten gefeiert wird oder fragen, wann sie die nächste fiktive Reise mit dem Zug antreten werden.

## 6.2 Persönliches Fazit

Die Intention der Entwicklungsarbeit war die Erstellung einer Unterrichtseinheit im Geografie-Unterricht, die sich an Ansätze der Lehrkunstdidaktik anlehnt.

Dadurch dass die Unterrichtseinheit 20-25 Lektionen beinhaltet, in denen sechs verschiedene Städte in Europa besucht und erarbeitet werden, ist die Arbeit sehr umfangreich und zeitintensiv ausgefallen.

Der Prozess zur Erstellung der Arbeit ist von uns in mehrere Etappen unterteilt worden.

- 1) Themensuche
- 2) Erstellung des Konzepts, Präsentation im Kolloquium
- 3) Recherche der Literatur
- 4) Verfassen der Sachanalysen
- 5) Erstellen der Geschichte & Planung der Lektionen
- 6) Umsetzung der Unterrichtseinheit
- 7) Evaluation der Ergebnisse
- 8) Verfassung des Abstracts, der Einleitung und des Fazits
- 9) Korrekturlesen durch Externe
- 10) Formatierung der Arbeit

Der gesamte Arbeitsprozess gestaltete sich als sehr zeitintensiv und aufwändig und wurde von uns zu Beginn der Arbeit etwas unterschätzt, so dass wir gegen Ende der Arbeit noch mehr Zeit investieren mussten, als wir geplant hatten.

Durch die Erstellung der Masterarbeit haben wir unser Methodenrepertoire und unsere Kenntnisse sowie unseren Unterricht weiterentwickeln können. Besonders spannend war dabei, die Lehrkunstdidaktik und deren Ansätze kennenzulernen und Ansätze in den Unterricht einbeziehen zu können.

Die Unterrichtseinheit ermöglichte uns, unser Fachwissen zu vertiefen und zu festigen. Zudem steht uns nun eigens entwickeltes Lehrmaterial für verschiedene Themen im Geografie-Unterricht zur Verfügung, was einen grossen Nutzen für unsere Lehrtätigkeit darstellt.

Dieses Unterrichtsmaterial kann immer wieder genutzt und je nach Klasse oder inhaltlichen Gegebenheiten angepasst werden. Ein weiterer Nutzen für die Berufspraxis besteht darin, dass wir unsere Teamfähigkeit unter Beweis stellen konnten und wissen, dass wir durchaus in der Lage sind, mit anderen Lehrpersonen zusammenzuarbeiten und Anregungen und Kritik zu unserem eigenen Nutzen verarbeiten können.

Die Lehrkunstdidaktik ist eine spannende Didaktik, die jedoch von einer Junglehrperson, die den Berufseinstieg angeht, kaum in vollumfänglichem und ganzheitlichem Masse umgesetzt werden kann. Das Zeitbudget, welches wir zum Erstellen unserer Masterarbeit zur Verfügung hatten, entspricht nicht den verfügbaren Möglichkeiten einer Lehrperson. Eine so vertiefte und aufwändige Auseinandersetzung mit einer Unterrichtseinheit ist im Schulalltag nicht umsetzbar.

Die Kumulation der Stärken ist ein Vorteil der Gemeinschaftsarbeit. Die Gruppenmitglieder können sich gegenseitig ergänzen und motivieren. Zudem steigt das Pflichtbewusstsein, da dem Partner, der Partnerin Rechenschaft abgelegt werden muss. Des Weiteren werden in einer Teamarbeit die sozialen Kompetenzen gefördert und eine gute Kommunikation und Organisation sind unabdingbar.

Im Grossen und Ganzen sind wir mit dem Produkt, der Unterrichtseinheit, zufrieden. Die Reise mit dem Simplon-Orient-Express ermöglichte einen uns unbekanntem Zugang zu einem zentralen Lehrplanthema, denn das Thema Europa wurde anhand eher unbekannter Städte erarbeitet. Wir waren stets motiviert diese fiktive Reise mit den Schülerinnen und Schülern anzugehen, wobei sich unser Engagement auf die Lernenden übertrug.

Trotzdem steht die Frage im Raum, ob Aufwand und Ertrag in einem angemessenen Verhältnis stehen. Unsere Erfahrung hat uns gelehrt, dass manchmal weniger mehr ist und dass sich der Mut zur Lücke auszahlen kann. Wie jedes andere längerfristige Projekt gab es auch beim Verfassen der Arbeit Höhen und Tiefen. Nichtsdestotrotz war das Erstellen der Masterarbeit eine wertvolle und lehrreiche Erfahrung, die uns grosse Freude bereitete und uns in unserer Lehrtätigkeit weitergebracht hat.

## 7 Literatur

- Aeschlimann, Ueli (1999): *Mit Wagenschein zur Lehrkunst. Gestaltung, Erprobung und Interpretation dreier Unterrichtsexempel zu Physik, Chemie und Astronomie nach genetisch-dramaturgischer Methode*. Marburg/Lahn. <http://archiv.ub.uni-marburg.de/diss/z2000/0391/pdf/dua.pdf> (Stand: 12. April 2013).
- Berg, Hans Christoph (1989): *Martin Wagenschein (1896-1988) und seine Lehrkunst – Heute. Genetisch-sokratisch-exemplarisch verstehen lernen und lernen*. [www.bzl-online.ch/archivdownload/.../BZL\\_1989\\_1\\_11-18](http://www.bzl-online.ch/archivdownload/.../BZL_1989_1_11-18) (Stand: 12. April 2013).
- Ders. (1995): „Genetische Methode“. In: Berg, Hans Christoph / Schulze, Theodor (Hrsg.): *Lehrkunst. Lehrbuch der Didaktik*. Neuwied: Luchterhand Verlag, S. 349-360.
- Berg, Hans Christoph / Schulze, Theodor (1995): *Lehrkunst. Lehrbuch der Didaktik*. Neuwied: Luchterhand Verlag.
- Berg, Hans Christoph, Schulze, Theodor (1997): *Lehrkunstwerkstatt I. Didaktik in Unterrichtsexemplen*. Neuwied: Luchterhand Verlag.
- Berg, Hans Christoph, Schulze, Theodor (1998): *Lehrkunstwerkstatt II. Berner Lehrstücke im Didaktikdiskurs*. Neuwied: Luchterhand Verlag.
- Dies. (1999): „Lehrkunst. Ein Plädoyer für eine konkrete Inhaltsdidaktik“. In: *Die Deutsche Schule. Zeitschrift für Erziehungswissenschaft, Bildungspolitik und pädagogische Praxis*. 5. Beiheft, S. 102-122.
- Bonati, Peter (2003): „*Lehrkundedidaktik und Lehrstücke - ihr Beitrag zu Didaktik und Unterrichtsentwicklung*“. In: *Beiträge zur Lehrerbildung*. 2003, 21(1), 93-107. [www.bzl-online.ch](http://www.bzl-online.ch) (Stand: 24.1.2013).
- Böcker, Simone / Palahutev, Georgi (2011): *Bulgarien*. 1. Auflage. Ostfildern: DuMont Reiseverlag.
- Delfante, Charles (1999): *Architekturgeschichte der Stadt. Von Babylon bis Brasilia*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft / Primus Verlag.
- Der Bund (2013): „Zwei Kontinente, ein Tunnel – Beitrag vom 30.10.2013“.
- Dulovic, Vladimir (2011): *Belgrad auf der Hand. Stadtführer*. 2. Ausgabe. Belgrad: Komshe d.o.o.
- Franzke, Jürgen (1998): *Orient Express. König der Züge. DB Museum Nürnberg*. Verlag W. Tümmels: Nürnberg.
- Gorys, Andrea (2003): *Istanbul. Mit Bosphorus-Tour & Prinzeninseln*. Köln: DuMont Reiseverlag.
- Egli, Hans-Rudolf (2004): „Siedlung und Verkehr“. In: Hasler, Martin / Egli, Hans-Rudolf (Hrsg.): *Geografie. Wissen und verstehen. Ein Handbuch für die Sekundarstufe II*. Bern: Hep Verlag.
- Haubrich, Hartwig (2006): *Geographie unterrichten lernen. Die neue Didaktik der Geographie konkret*. München, Düsseldorf, Stuttgart: Oldenbourg.

Kamplang, Martin (2008): *Die exemplarisch-genetisch-dramaturgische Methode der Lehrkundsdidaktik anhand der Entwicklung, Durchführung und Auswertung des Lehrstücks: „Aus 40 mach' vier – wir machen Unsere Abend-Zeitung“*. Diplomarbeit, Pädagogische Hochschule Bern.

Klafki, Wolfgang (1996): *Neue Studien zur Bildungstheorie und Didaktik. Zeitgemässe Allgemeinbildung und kritisch-konstruktive Didaktik*. 5. Auflage, Weinheim und Basel: Beltz Verlag.

Klafki, Wolfgang (1997): „Exempel hochqualifizierter Unterrichtskultur“. In: Berg, Hans Christoph / Schulze, Theodor (Hrsg.): *Lehrkunstwerkstatt I*, Neuwied: Luchterhand Verlag, S. 13-35.

Le Nevez, Catherine et al. (2013): *Paris*. 4. dt. Auflage. Ostfildern: MairDumont.

Lichtenberger, Elisabeth (1986): *Stadtgeographie. Band 1. Begriffe, Konzepte, Modelle, Prozesse*. Stuttgart: Teubner (Studienbücher der Geographie).

Lichtenberger, Elisabeth (2002): *Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis*. Darmstadt: Primus Verlag.

Mittler, Max (1988): *Pässe. Brücken. Pilgerpfade. Historische Verkehrswege der Schweiz*. Zürich und München: Artemis Verlag.

Mühl, Albert (1991): *Internationale Luxuszüge. Die Grossen Europäischen Expresszüge durch Deutschland, Österreich und die Schweiz*. Freiburg: EK-Verlag.

Paesler, Reinhard (2008): *Stadtgeographie. Geowissen kompakt*. Darmstadt: WBG.

Parvulesco Constantin (2007): *Orient-Express. Zug der Träume*. Stuttgart. Transpress Verlag.

Schulze, Theodor (1995): „Lehrstück-Dramaturgie“. In: Berg, Hans Christoph /Schulze, Theodor (Hrsg.): *Lehrkunst. Lehrbuch der Didaktik*. Neuwied: Luchterhand Verlag, S.361-420.

Schulze, Theodor / Berg, Hans Christoph (1998): „Zehn Thesen zur Lehrkunst“. In: Berg/Schulze (Hrsg.): *Lehrkunstwerkstatt II. Berner Lehrstücke im Didaktikkurs*. Neuwied: Luchterhand Verlag, S. 341-346.

Seger, Martin / Palencsar, Friedrich (2006). *Istanbul. Metropole zwischen den Kontinenten*. Berlin und Stuttgart: Gebrüder Brontraeger.

Von Münchhausen, Thankmar (2007): *Paris. Geschichte einer Stadt. Von 1800 bis heute*. München: DVA.

Wagenschein, Martin (1980): *Naturphänomene sehen und verstehen*. Stuttgart: Klett Verlag.

Weiss, Walter M. (2012): *Venedig*. 15., aktualisierte Auflage. Ostfildern: Marco Polo / MairDumont.

Ders. (2013): *Venedig*. 3., aktualisierte Auflage. Ostfildern: DuMont Reiseverlag.



## Internetquellen

Arnold, Renato (2012): „Simplon.“ URL: <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8806.php> [Stand: 29.09.13].

Beograd (2004): „Belgrad.“ URL: <http://www.beograd.rs/cms/view.php?id=301024> [Stand: 05.09.13].

Bulgaria (o.D.): „Sofia.“ URL: <http://bulgariatravel.org/de/object/234/sofia> [Stand: 06.06.13].

Bundesamt für Statistik (2013): „Kennzahlen Lausanne.“ URL:  
<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/staedte/5586/key.html> [Stand: 07.06.13].

Der Spiegel (1948): Tanz im Orient-Express. Eine Dame lebt davon. DER SPIEGEL 14/1948. SPIEGEL-Verlag Rudolf  
Augstein GmbH & Co. <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-44415947.html> [Stand: 30.06.13].

Ecomuseum Simplon (2012): „Simplon.“ URL: <http://www.ecomuseum.ch/der-simplon> [Stand: 14.07.13].

E-Geography (o.D.): „Stadtgeographie.“ URL: [http://www.e-geography.de/module/stadt\\_2/html/Stadtentstehungl.swf](http://www.e-geography.de/module/stadt_2/html/Stadtentstehungl.swf)  
[Stand: 07.05.13]

Eidgenössisches Departement für auswärtige Angelegenheiten (o.D.): „Lausanne.“ URL:  
<http://www.swissworld.org/de/geografie/staedte/lausanne/> [Stand: 08.06.13].

Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (o.D.): „Simplontunnel.“ URL :  
<http://www.library.ethz.ch/Ressourcen/Digitale-Kollektionen/Kurzportraits/Simplontunnel> [Stand: 15.10.13].

Ellrich, Mirko (2012): Infoblatt – die sozialistische Stadt.“ URL:  
[http://www2.klett.de/sixcms/list.php?page=geo\\_infothek&miniinfothek=&node=Stadttypen&article=Infoblatt+Die+sozialistische+Stadt](http://www2.klett.de/sixcms/list.php?page=geo_infothek&miniinfothek=&node=Stadttypen&article=Infoblatt+Die+sozialistische+Stadt) [Stand: 03.08.13].

Euronews (2012) : „Bulgarien als EU-Mitglied“ URL : <http://de.euronews.com/2012/07/18/rumaenien-und-bulgarien-bleiben-eu-mitglieder-zweiter-klasse/> [Stand: 30.06.13].a

Fehr, Josefine (2009): „Venedig.“ URL: [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/italien/venedig/geschichte\\_geografie.jsp](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/italien/venedig/geschichte_geografie.jsp) [Stand: 24.10.13].

Gnade, Simona (2013) : „Problemgebiet Banlieue: Konflikte und Ausgrenzung in den französischen Vorstädten.“ URL:  
<http://www.bpb.de/internationales/europa/frankreich/152511/problemgebiet-banlieue> [Stand: 20.03.13].

Hesse, Markus (2000): „Logistik im Prozess der Sub- und Desurbanisierung“. URL: [http://www.geo.fu-berlin.de/geog/fachrichtungen/anthrogeog/teas/medien/download/publikationen/metar/METAR\\_37\\_Hesse\\_2000.pdf](http://www.geo.fu-berlin.de/geog/fachrichtungen/anthrogeog/teas/medien/download/publikationen/metar/METAR_37_Hesse_2000.pdf)  
[Stand: 05.07.13].

Hübner, Hans-Jürg (2013) : „Venedig.“ URL: <http://www.geschichte-venedigs.de/venedig.html> [Stand: 17.10.13].

Kulturwege Schweiz (o.D.): „Via Stockalper.“ URL: <http://www.kulturwege-schweiz.ch/via-routen/viastockalper/geschichte/stockalper.html> [Stand: 20.09.13].

Maier-Bode (2013): „Istanbul.“ URL: [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/tuerkei/istanbul/index.jsp](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/tuerkei/istanbul/index.jsp) [Stand: 29.04.13].

Reisetavel (o.D.): „Eisernes Tor.“ URL: <http://reisetavel.eu/reise-travel-voyage/reise-tipps/eisernes-tor.html> [Stand: 09.09.13].

Schamoni, Kathrin (2012): „Paris.“ URL: [http://www.planet-wissen.de/laender\\_leute/frankreich/paris/](http://www.planet-wissen.de/laender_leute/frankreich/paris/) [Stand: 04.03.13].

Schweizer Ferseher (2007) : „Tagesschau (25.02.2007) – Elendsviertel der Roma“. URL: <http://www.arte.tv/de/elendsviertel-der-roma-in-belgrad-arte-info-25-01-2007/3224574,CmC=3439824.html> [Stand: 05.06.13].

Schweizer Ferseher (2012) : „Tagesschau (04.09.2012) – Neuer Gewaltausbruch gegen Roma“. URL: <http://www.tagesschau.sf.tv/Nachrichten/Archiv/2012/04/09/International/Neuer-Gewaltausbruch-gegen-Roma-in-> [Stand: 04.10.13].

Uebescher, Gerald H. (o.D.) : „Das Eiserne Tor.“ URL: <http://reisetavel.eu/reise-travel-voyage/reise-tipps/eisernes-tor.html> [Stand: 28.07.13].

Universität Paderborn (2013): „Räumliche Orientierung.“ URL: <http://www.cs.uni-paderborn.de/fachgebiete/ag-domik/forschung/navigation-in-virtuellen-3d-umgebungen/raeumliche-orientierung.html> [Stand: 09.08.13].

Wikipedia (2013): „Sofia.“ URL: <http://de.wikipedia.org/wiki/Sofia> [Stand: 09.10.13].

Wikipedia (2013): „Lausanne.“ URL: <http://de.wikipedia.org/wiki/Lausanne> [Stand: 08.06.13].

Wikipedia (2013) : „Simplontunnel.“ URL: <http://de.wikipedia.org/wiki/Simplontunnel> [Stand: 18.08.13].

Wikipedia (2013): „Belgrad.“ URL: <http://de.wikipedia.org/wiki/Donau> [Stand: 10.06.13].

Wikipedia (2013) : „Eisernes Tor.“ URL: [http://de.wikipedia.org/wiki/Eisernes\\_Tor](http://de.wikipedia.org/wiki/Eisernes_Tor) [Stand: 28.06.13].

Wikipedia (2013) : „Donau.“ URL: <http://de.wikipedia.org/wiki/Donau> [Stand: 30.06.13].

Wikipedia (2013): „Istanbul.“ URL: <http://de.wikipedia.org/wiki/Istanbul> [Stand: 28.06.13].

Wikipedia (2013): „Orient Express.“ URL: <http://de.wikipedia.org/wiki/Orient-Express> [Stand: 15.05.13].

Wikipedia (2013): „Stadt.“ URL: <http://de.wikipedia.org/wiki/Stadt> [Stand: 07.08.13].

Wikipedia (2013): „Dietrich von Choltitz.“ URL: [http://de.wikipedia.org/wiki/Dietrich\\_von\\_Choltitz](http://de.wikipedia.org/wiki/Dietrich_von_Choltitz) [Stand: 05.07.13].

**Entwicklungsarbeit: „Unterwegs mit dem Simplon-Orient-Express“**

Eine Unterrichtseinheit für den Geografie-Unterricht  
PHBern

N. Bertschy und Ch. Wermuth

Betreuung: Urs Kaufmann  
FS / HS 2013

Wikipedia (2013) : „Zonenmodell.“ URL: <http://de.wikipedia.org/wiki/Zonenmodell> [Stand: 15.08.13].

Xago (o.D.): „Welterbe Istanbul.“ <http://xago.org/tuerkei/welterbe/byzanz.html> [Stand: 21.07.13].

## 8 Selbständigkeitserklärung

Name und Vorname Verfasser/in 1	<b>Bertschy, Nina</b>
Matrikelnummer Verfasser/in 1	<b>08-597-676</b>
Name und Vorname Verfasser/in 2	<b>Wermuth, Chantal</b>
Matrikelnummer Verfasser/in 2	<b>08-125-650</b>
Titel der Arbeit	<b>Eine Reise mit dem Simplon-Orient-Express. Unterrichtseinheit für den Geografie-Unterricht, angelehnt an Ansätze der Lehrkustdidaktik</b>

Hiermit erklären wir, dass wir die vorliegende Masterarbeit selbstständig erarbeitet haben. Des Weiteren bestätigen wir, sämtliche Zitate nach bestem Wissen als solche gekennzeichnet und die entsprechenden Literaturquellen und elektronischen Quellen vollständig angegeben zu haben.

Datum

Unterschriften

---

---

---

Es wird darauf hingewiesen, dass gemäss dem Statut der deutschsprachigen Pädagogischen Hochschule vom 19. Oktober 2005 (PHSt, Art. 46 Abs. 2) der Grundsatz der Lauterkeit in der Wissenschaft gilt. Ein Verstoss gegen den Grundsatz der Lauterkeit in der Wissenschaft liegt vor, wenn falsche Angaben gemacht werden, geistiges Eigentum anderer verletzt wird oder eine Forschungstätigkeit auf andere unlautere Weise beeinträchtigt wird. Je nach Schweregrad der Verletzung kann dies einen schriftlichen Verweis durch die Institutsleitung oder den Ausschluss vom Studium an der Pädagogischen Hochschule nach sich ziehen (PHSt, Art. 46 Abs. 3 - 5).

## 9 Erklärung Öffentlichmachung

Institut Sekundarstufe I Fabrikstrasse 8, CH-3012 Bern T +41 31 309 24 11, info-is1@phbern.ch, www.phbern.ch	<b>PHBern</b> Pädagogische Hochschule
<b>Erklärung zur Öffentlichmachung und Ausleihbarkeit der Masterarbeit</b>	

**Wir erklären** hiermit, dass **wir** der Aufnahme der von **uns** verfassten Masterarbeit in den Bibliothekskatalog IDS Basel Bern sowie in die Bibliothek Erziehungswissenschaft der Universität Bern (BEW) **zustimmen**. Die Arbeit ist in der BEW öffentlich zugänglich und kann von den Benutzern und Benutzerinnen der Bibliothek ausgeliehen werden. Des Weiteren **sind wir** damit einverstanden, dass **unsere** Arbeit allenfalls für einen begrenzten Zeitraum auf der Webseite des Instituts Sekundarstufe I (Institutsgalerie) aufgeschaltet wird und dort für Angehörige der PHBern, d.h. für Studierende, Dozierende, Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen, einsehbar ist (eingeschränkte Öffentlichkeit).

Ort / Datum:

Unterschrift(en)<sup>1</sup>:

**Wir sind** mit der Öffentlichmachung und Ausleihbarkeit der Masterarbeit (wie oben beschrieben) **nicht einverstanden**.

Ort / Datum:

Unterschrift(en):

---

<sup>1</sup> Gemeinschaftsarbeiten erfordern zur Öffentlichmachung und Ausleihbarkeit das Einverständnis von allen beteiligten Verfassern resp. Verfasserinnen.

---

## **10 Anhang**

Folgende Dokumente sind im Anhang enthalten:

- Die Geschichte „Reise mit dem Simplon-Orient-Express“
- Diverse Unterrichtsmaterialien (Arbeitsblätter, Lösungen, Unterlagen)
- Filmkommentare
- Lernzielkontrolle(n)
- Ausgefüllte Fragebögen
- Beispiele Reisetagebuch