

Anja Johanning, Inga Mogge, Robert Müller-Holtz,
Stefan Padberg, Stefan Schulte-Beerbühl & Maike Weber

Leben in europäischen Metropolen – ein Unterrichtsentwurf für die Förderschule, Schwerpunkt Lernen

a.johanning@hotmail.com, Vechtetal Schule, Förderschule Geistige Entwicklung, Nordhorn
imogge@hotmail.com, Lehramtsanwärterin an der Clarenbach-Schule, Förderschule Lernen, Soest
roart@gmx.de, Referendar an der St.Laurentius Schule, Attendorn
spadberg@uni-wuppertal.de, Fachgruppe Geographie, Bergische Universität Wuppertal
djhooker@gmx.net, Förderschule Lernen Soldiner Straße, Köln
maike_weber@web.de, Schule am Nordpark, Wuppertal

eingereicht am: 21.01.2013, akzeptiert am: 10.06.2013

Größe in Bezug auf Einwohner/innenzahl und Heterogenität der Bevölkerung sind zwei unstrittige Merkmale europäischer Metropolen. Diese können mit dem vorgelegten Material auch von leistungsschwachen Schüler/innen anhand eines Vergleichs der Beispiele Köln und Istanbul erfasst werden.

Keywords: Metropolen, Siedlungsgröße, Einwohnerzahl, Förderunterricht, Köln, Istanbul

Life in European metropolises – a teaching concept for special-needs schools, learning focus

A high total number of inhabitants plus internal heterogeneity are two indisputable attributes of European metropolises. With our material even pupils with special educational needs can investigate these attributes comparing the cases of Cologne and Istanbul.

Keywords: metropolis, size of settlement, population, special needs education, Cologne, Istanbul

1 Einleitung

Es bleibt eine herausfordernde Arbeit, die „großen“ und traditionell wie aktuell wichtigen Inhalte geographischen Lernens auf Wesentliches zu reduzieren und diese Reduktion so vorzunehmen, dass sich einerseits auch die so genannten schwachen Lerner/innen einen Zugang erarbeiten können und andererseits der gewählte Zugang der Sache gerecht bleibt. Es gilt zu reduzieren ohne durch die Reduktion zu verfälschen.

Metropolen sind seit wenigen Jahren der Lebensraum der *Mehrheit* der Menschen auf dem Planeten. Das Bevölkerungswachstum lokalisiert sich v. a. in ihnen (Davis 2007, 8). Die Entwicklung dieser großen und heterogenen, aber weitgehend geschlossenen Siedlungsflächen ist also wesentlich für das Leben der Menschen. Aber damit nicht genug: Die Urbanisierung der Erde durch Metropolen findet auch außer-

halb der metropolitanen Räume im materiellen Sinne statt. Das Denken und Handeln wird auch in den weniger werdenden ruralen Gebieten durch die urbanen Lebensweisen in den metropolitanen Agglomerationen beeinflusst, ja zunehmend geprägt (Biswas 2000, 5). Daher ist die Beschäftigung mit diesem Inhalt auch im kleinen Alpendorf oder in der ostdeutschen Peripherie geboten und fachdidaktisch gerechtfertigt.

Die didaktische Reduktion der Metropolenthematik auf „Siedlungsgröße“ und „Heterogenität“ (gemeint als innere Differenzierung der Bevölkerung) haben wir so vorgenommen, da diese beiden Bereiche einerseits seit langem als unstrittige wesentliche Merkmale von Metropolen beschrieben werden (Bienniok et al. 2011; Simmel 1903; Zimmermann 2000) und es sich zum anderen um Inhalte handelt, die leicht auch von so genannten schwachen Lerner/innen erarbeitet werden können: Größe von Siedlungen ist im Alltag

erlebbar und Heterogenität ist in der Lerngruppe und in der Schule als gegeben anzunehmen, also ebenfalls selbst erfahr- und reflektierbar.

Wir liefern auf den folgenden Seiten einen Beitrag dazu, wie in Förderschulen / Sonderschulen oder aber in den immer zahlreicher werdenden inklusiv arbeitenden allgemeinen Schulen zu „Metropolen in Europa“ gearbeitet werden kann. Denn inklusive Pädagogik bedeutet, alle Schülerinnen und Schüler mit ihren spezifischen pädagogischen Bedürfnissen in den Blick zu nehmen. Ziel dabei ist das gemeinsame und individuelle Lernen (Eser 2013). Dabei gilt es, den gemeinsamen Lerngegenstand aller Schüler/innen einer inklusiven Lerngruppe auf die je individuellen Bedürfnisse bezüglich der Lernziele und Lernwege hin zu adaptieren (Feyerer 2012).

Das Unterrichtskonzept und die Materialien halten wir für die Erarbeitung in einer siebten oder achten Klasse einer Förderschule mit dem Schwerpunkt Lernen (Terminologie aus NRW, BRD) für angemessen. Da jede Lehrerin und jeder Lehrer die Lernenden am besten kennt, sind wir uns bewusst, dass dies nur ein grober Anhaltspunkt sein kann und soll. Die von uns gewählte Perspektive auf den Inhalt und die dazu zusammengestellten Materialien sind bewusst einfach gehalten. In integrativen/inkluisiven Lerngruppen können und müssen diese durch weitere Materialien und andere Erarbeitungsangebote und -methoden ausgerichtet an den jeweiligen Schüler/innen ergänzt werden.

Auf der fachlichen Ebene bietet unser Material Möglichkeiten, räumliche Orientierung, Erkenntnisgewinnung, Methodenkompetenz, Abstraktionsfähigkeit, Kommunikation und Raumhandlungskompetenz zu fördern. Hinsichtlich der Förderebene bietet unsere Unterrichtsidee Entwicklungsmöglichkeiten in Bezug auf Kooperationsfähigkeit, Selbständigkeit, Orientierung und Wahrnehmung. Wir gehen davon aus, dass die Idee und das Material Stoff für rund sechs Unterrichtsstunden bieten. Die Struktur unseres Unterrichtsvorschlags bezieht sich auf den Artikel von Padberg (2012), der die Punkte: 1. Inhaltsanalyse, 2. Kernanliegen der Lehrperson, 3. Ein Thema für die Schüler/innen und schließlich 4. Die Planung von Teilthemen, Sozialformen, Methoden und Medien vorsieht.

2 Inhaltsrecherche, -analyse und -reduktion

2.1 Eine Metropole – was ist das eigentlich?

Im Wörterbuch „Allgemeine Geographie“ findet sich zu *Metropole* folgender Eintrag: „Metropole *metropolis*: Hauptstadt, politischer, wirtschaftlicher und

gesellschaftlicher Mittelpunkt eines Landes. Insbesondere zentralistisch regierte Staaten und viele *Entwicklungsländer* weisen eine alle anderen Großstädte an Größe und Bedeutung weit überragende M. auf (z. B. Paris, Athen bzw. Lagos, Teheran, Buenos Aires), während Bundesstaaten wie Deutschland oder die Schweiz meist keine ausgeprägte M. besitzen.“ (Leser 2010, 554)

Während in diesem Definitionsversuch die Metropole in Bezug zu „ihrer“ jeweilige *Nation* gesetzt wird, sehen andere Autor/innen Metropolen als historischen, kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Mittelpunkt ihrer *Region*. Im Kontext der beobachtbaren Gleichzeitigkeit von Globalisierungs- und damit auch Entnationalisierungstendenzen (Abgabe von nationalstaatlichen Rechten an supranationale Organisationen wie z. B. die EU) auf der einen und Renationalisierungen (z. B. Referendum über EU-Austritt in Großbritannien, jüngste Wiedereinführung der Möglichkeit von Grenzkontrollen an nationalen Grenzen) auf der anderen Seite kann beiden Sichtweisen eine gewisse Plausibilität zugestanden werden.

Verschiedene Definitionen legen die Bevölkerungszahl einer Metropole ab einer oder ab zehn Millionen fest (Hofmeister 1997, 54). Ab zehn Millionen wird zusätzlich zum Metropolenbegriff von Megastädten oder Megalopolis gesprochen. Gleichzeitig bezweifeln wichtige Autor/innen in Grundlagenwerken, dass eine genaue Definition und damit Vergleichbarkeit von Metropolen gegeben ist: „Bis heute werden die Begriffe Metropole, Metropolis, *metropolitan area*, *metropolitan city*, *metropolitan center* uneinheitlich definiert“ (Borsdorf & Bender 2010, 372). Blotvogel (2000, 145–148) zeichnet die Bedeutungsveränderungen in der diskursiven Verwendung des Begriffs Metropole ausführlich nach und verweist darauf, dass die aktuelle Verwendung vor allem ökonomisch ausgerichtet ist. Anderorts wird der Diskurs ebenfalls ausführlich referiert (Heineberg 2006, 342–356). Bronger (2004, 2) schreibt gar: „Der Terminus ‚Metropole‘: Begriffsverwirrungen in der Stadtforschung“, definiert im Glossar der wichtigsten Begriffe jedoch einigermaßen klar:

„**Metropole:** Demographisch-strukturell: Mindestgröße von 1 Mio. Einw. bezogen auf den Gesamttraum (= Bezugsfläche) mit einer Dichte von mehr als 2000 Einw./km². Monozentrische Struktur (= eine Kernstadt – im Unterschied zu den meist polyzentrischen Ballungs- oder Verdichtungsräumen, z. B. Ruhrgebiet). Funktional: Über-Konzentration der politischen, administrativen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen bzw. Aktivitäten des gesamten Landes in der Metropole oder Metropolitanregion (M.R.). Damit geht die metropolitanische Bedeutung über die eines ‚Zentralen Ortes‘ höchster Stufe noch weit hinaus.“ (Bronger 2004, 14–15)



Abbildung 1 & 2: Köln (links), Istanbul (rechts). Fotos: Frank Schergel, Stefan Padberg

Somit bezieht sich unser Artikel streng genommen sowohl auf den Metropolen- als auch auf den (Groß-) Stadtbegriff, wie ihn bereits Simmel (1903) verwendet hat. Eine saubere Trennung der beiden Diskurse erscheint derzeit nicht sinnvoll möglich. Zimmermann (2000, 24–38) skizziert die Entwicklung „Von der Stadt zur Metropole“: „Seit dem 19. Jahrhundert dominieren die Metropolen die Richtung, das Tempo und die Formen der gesellschaftlichen Entwicklung. [...] So stehen die [im hier zitierten Buch vorgestellten] Beispielstädte [Manchester, St. Petersburg, München, Barcelona] für den heute dominierenden Mischtyp, der im europäischen Urbanisierungsprozess immer stärker hervortrat: für die expandierende Großstadt auf industrieller Grundlage, die gleichzeitig als Standort innovativer Produktionszweige, als Brennpunkt kultureller Erneuerung und durch ihre Dienstleistungs- und Zentralitätsfunktion charakterisiert ist. Bereits Durkheim beschrieb die kaum mehr reproduzierbare soziale Dichte des Großstadtlebens im 19. Jahrhundert, die dort vorherrschende funktionale Arbeitsteilung und Beweglichkeit des Geistes, die einzigartigen Kontakt- und Kommunikationschancen, die aus der Verdichtung der Bevölkerung resultierten“ (ebd., 33–34). Wenig später beleuchtete die Diskussion auch die Schattenseiten des Großstadtlebens für das Individuum. An dieser Schilderung nahm prominent Simmel teil, der jedoch bei aller Kritik die großen Individualisierungschancen in der Großstadt hervorhob (ebd., 35).

Metropolen, als Großstädte angesprochen, können sowohl als Motor des gesellschaftlichen Fortschritts als auch als Ort für das Ausprobieren neuer individueller und kollektiver Lebensformen angesehen werden. Sie sind somit der Ort der emanzipativen Entwicklung, wie es die zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Artikels gerade aktuellen Auseinandersetzungen um bürgerliche Freiheiten in Istanbul zeigen (vgl. taz, die tageszeitung 2013, 1), wie es die Hotspots des arabischen Frühlings in Tunis, auf dem Tahirplatz in Kairo

und anderen Stadtzentren gezeigt haben, wie die Puerta del Sol Madrids als Ort der Bürger/innen-Empörung in Spanien gewählt wurde, das Herz New Yorks als Zentrum der Occupy-Bewegung bis hin zur – historisch zurückgeblickt – Forderung nach Allgemeinen Menschenrechte beim Sturm auf die Bastille in Paris (vgl. Fernández Durán 1992, 136). Denn hier, in den Metropolen, gab und gibt es potenziell genügend finanzielle Mittel, Gleichgesinnte und gesellschaftliche Freiräume für neue Entwicklungen. In Metropolen werden neue Werte geschaffen, „seien es Finanzderivate oder Fashiontrends“ (Mieg 2001, 41). Doch dieses positive Bild ist weder für alle Metropolen und alle Zeiten noch für alle Bewohner/innen der Metropolen zu generalisieren: „A City is a state of mind. More than a mere collection of buildings and streets, it embodies the ideas of progress, of betterment, of success, of construction, but as a matter of course, also their Siamese-twin mirror companions – failure, disappointment, tragedy, hopelessness and destruction“ (Biswas 2000, 5). Und all diese von Biswas aufgezählten Elemente der materiellen und immateriellen Kulturgeographie sind historisch und im Hier-und-Heute zunehmend gleichzeitig zu beobachten, wie es Scholz (2002) in seinem Modell der fragmentierten Entwicklung zusammenfassend darstellt. Diese Fragmentierung wird durch die geänderte und gewachsene Bedeutung der Metropolen im globalisierten Kapitalismus der letzten Jahrzehnte verstärkt gefördert: Nachdem die industrielle Produktion durch verschiedene Entwicklungen aus dem Großteil der Metropolen der nördlichen Hemisphäre verschwunden ist und nationale Grenzen durch die Ideologie des Freihandels an Bedeutung verlieren, ist eine globale Konkurrenz unter den Metropolen entstanden. Dabei geht es darum, in der Dienstleistungsgesellschaft einerseits Investitionen anzulocken und so wirtschaftliche Aktivität in den Metropolen zu fördern und andererseits für die gut ausgebildeten Menschen, die in den so entstandenen Betrieben arbeiten, ein attraktiver Lebensstand-

ort zu sein. Sassen (1997) spricht in ihrem Epoche machenden Werk denn auch von: "Metropolen des Weltmarktes", die gegenseitig um Ressourcen und Menschen konkurrieren und somit teilweise an die Stelle von Nationalstaaten getreten sind. Der Begriff „Metropolen des Weltmarktes“ ist gleich zu setzen mit „Global Cities“, in denen sich strategische Einrichtungen des globalisierten Kapitalismus konzentrieren und die in Folge dessen ihr inneres Gefüge anpassen: Soziale Segregation nimmt zu und findet zunehmend auch ihren räumlichen Ausdruck bis zum Extrem von Gated Communities auf der einen und Slums auf der anderen Seite der Gesellschaft und der Stadt. Diese Entwicklungen beschreibt Davis am Beispiel Los Angeles in „City of Quartz“ und Matojevski (2000, 9) fasst zusammen: „Metropole, das heißt nicht nur Edelboutique, Avantgarde-Galerie und Love-Parade, sondern auch Stau, Verödung der Zentren und Verarmung ganzer Stadtteile. Zur Disposition steht zudem auch die überlieferte Ordnung des öffentlichen Raums. Wo einst architektonisch hervorstechende Kommunalbauten den Stadtraum zentrierten und gliederten, finden sich nun Shopping-Malls und Konzernzentralen.“

2.2 Istanbul und Köln als Beispiele für Metropolen – warum ?

Nach der Auseinandersetzung mit dem Begriff Metropole und einigen Einblicken in die aktuelle Diskussion der Entwicklungen in Metropolen nun zur Fokussierung des Inhaltes für unseren Unterrichtsvorschlag: Als exemplarische *Einblicke* in die historisch gewachsene urbane Vielfalt in Europa wählen wir Istanbul und Köln als Metropolen aus. Dabei beziehen wir uns auf Borsdorf & Bender (2010, 373), die „der Vergleichbarkeit wegen jede Millionenstadt als Metropole“ betrachten. Die Frage, ob Köln als Metropole bezeichnet werden kann, bzw. ob Deutschland überhaupt Metropolen aufweist (und ob es diese braucht), hat Blotvogel (2000) ausführlich diskutiert. Demnach „zeichnet sich weder das Ruhrgebiet noch Düsseldorf und Köln für sich allein, wohl aber die gesamte Rhein-Ruhr-Region zusammen genommen durch das Potenzial einer (Euro-)Metropole aus“ (Blotvogel 2000, 166). Da „Rhein-Ruhr-Region“ jedoch für unsere Schüler/innenzielgruppe (und viele andere auch!) zu abstrakt erscheint, erlauben wir uns die Konzentration auf die administrativ größte Stadt darin: Köln. Die Bezeichnung Istanbul als Metropole dürfte in jeder Hinsicht als unstrittig gelten. Einzig die Zuordnung der Türkei zu den so genannten Industrie-, Schwellen-, oder Entwicklungsländern könnte statt des Metropolen-Begriffs auch jenen der Megacity

(Davis 2007, 10) oder Megastadt nahe legen, was hier aber nicht diskutiert wird.

Istanbul und Köln wiesen bereits im Mittelalter eine herausragende kulturelle und wirtschaftliche Bedeutung auf. Während Istanbul sich heute mit ca. 15 Mio. Einwohner/innen neben London, Paris und Moskau zu einer der vier größten Metropolen Europas entwickelt hat (selbst wenn „nur“ der europäische Teil betrachtet wird), steht Köln mit rund 1 Mio. Einwohner/innen nach Berlin, Hamburg und München an vierter Stelle im nationalen Ranking der BRD. Wenn auch Köln zurzeit eine wachsende Stadt ist, so ist das Wachstum in seiner Quantität nicht vergleichbar mit jenem Istanbul. Die Auswahl einer deutschen und türkischen Metropole soll zusätzlich die Identifikation der Schüler/innen mit dem Unterrichtsgegenstand aufgrund der Nähe zum Herkunftskontext erleichtern. Die in der BRD vielerorts größte Migrationscommunity ist jene der vor zwei oder drei Generationen aus der Türkei Immigrierten. Aufgrund gesellschaftlicher Diskriminierungsprozesse ist der Anteil dieser Community an den Schüler/innen, bei denen besonderer Förderbedarf konstatiert wird, sehr hoch (Schröder 2005; Flam 2007). Für die Anwendung unserer Unterrichtsidee in Österreich oder der Schweiz könnte einerseits Köln durch Wien bzw. Zürich ersetzt werden und andererseits eine Metropole aus dem Herkunftskontext der je größten Migrationscommunity ausgewählt werden, um diesem Anliegen gleichermaßen Rechnung tragen zu können.

Die *inhaltliche* Beschäftigung mit der Metropolenthematik eröffnet ein großes Feld an Aspekten (s. o.). Metropolen können hinsichtlich ihres historischen und aktuellen Wachstums (oder ggf. ihrer Schrumpfung), ihrer inneren Differenzierung, ihrer wirtschaftlichen Dominanz, globalen Funktionen und internen sozialen Spaltungen, ihrer ökologischen Probleme u. v. a. m. untersucht und so zum Gegenstand von Unterricht werden.

Unser Blick auf die beiden Metropolen betont aufgrund der angestrebten Schüler/innen-Orientierung das *Alltagsleben* in Istanbul und Köln. Im Bestreben, gleichermaßen der Bedeutung des Inhaltes als auch der Lernfähigkeit unserer Schüler/innen gerecht zu werden und sie angemessen und entwicklungsförderlich herauszufordern, wählen wir zwei unstrittige und grundlegende Kennzeichen von Metropolen für unser Unterrichtsbeispiel aus: Größe und Heterogenität. Beide erfüllen nach unserer Überzeugung den Anspruch, einen wesentlichen Aspekt des Gegenstandes zu beleuchten.

Die flächenhafte Größe der Metropolen zeigt sich in der Länge und Dauer der Alltagswege ihrer Bewohner/innen. Die flächenhafte Ausdehnung der Metropolen ist somit in Bahn, Bus, im Sammeltaxi, eigenem

Gefährt (Fahrrad, Auto) und zu Fuß auf den Straßen Istanbuls und Kölns im wahrsten Sinne des Wortes erfahrbar. Da die Schüler/innen, für die wir unser Material konzipieren, in erster Linie zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren oder den Öffentlichen Verkehr benutzen, fokussieren wir auf den letzten Bereich. Während in Köln S- und U-Bahn, ergänzt von Stadtbussen deutlich dominieren, kommt in der Metropole Istanbul den Bussen eine stärkere Bedeutung zu, die vielerorts durch Sammeltaxen ergänzt werden. Allerdings sind in den letzten Jahren Straßenbahntrassen neu eingeweiht worden und die U-Bahn wird in Großprojekten erweitert.

3 Unsere Kernanliegen für die Stunde

- Wir fordern die Schüler/innen dazu auf, sich mit den Lebenssituationen unterschiedlicher Metropolenbewohner/innen auseinanderzusetzen und deren Gründe für die Entscheidung in der Metropole zu leben zu begreifen.
- Wir ermöglichen das Erfassen der flächenhaften Ausdehnung von Metropolen und als eine Konsequenz daraus der langen Fahrtauern bei vielen Wegen des Alltags.
- Wir wollen Schüler/innen die Erkenntnis ermöglichen, dass die Bedeutung von Heterogenität hinsichtlich der Lebensstilmodelle und Größe von Metropolen im Alltagsleben relativ unabhängig vom kulturellen Kontext der jeweiligen Metropole ist.

4 Thema der Stunde

Leben in großen Städten (= Metropolen)

Wir erkunden, warum Menschen sich für ein Leben in Köln und Istanbul entscheiden und wann sie wesentlich wie lang wohin fahren.

5 Vorschlag für den Unterrichtsverlauf

Der Entwurf behandelt die Aspekte Heterogenität und Größe in dieser Reihenfolge. Dies kann selbstverständlich auch umgekehrt erfolgen. Wir haben diesen Zugang gewählt, da wir mit Personenprofilen arbeiten, die die Schüler/innen sich über Texte und/oder Audios zugänglich machen. Der zweite inhaltliche Schritt, die Arbeit an der flächenhaften Ausdehnung Istanbuls und Kölns, erfolgt anhand von Alltagswegen der aus Teil eins bekannten Personen.

Im ersten Teil liegt der Fokus also auf der Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen metropo-

lentypischen Lebensstilen. Die Beispiele orientieren sich leicht an den Modellen des Sozialen Raumes (Bourdieu 1982) und den SINUS-Darstellungen (www.sinus-milieus.de), sind jedoch im Wesentlichen so ausgewählt, dass Gründe der Menschen, auf dem Land zu bleiben oder in die Stadt zu ziehen, nachvollziehbar gemacht werden können.

Hierzu wird die Klasse in zwei Gruppen unterteilt, die sich mit M1 und M2 beschäftigen. Ihre Aufgabe ist es zu entscheiden, welche der im Rahmen von Audios, Texten und Fotos dargestellten Personen in einer Metropole leben. Dies visualisieren sie durch das Aussortieren bzw. Zuordnen und Einkleben der Bilder und Steckbriefdaten in die jeweiligen Stadthäuser in M3. Im Anschluss kann in einer diese Phase abschließenden Präsentationsrunde im Plenum jeweils die Zuordnung vor der anderen Halbgruppe begründet werden. Hierbei kann deutlich werden, dass die Gründe in einer Metropole zu leben, für Istanbul und Köln ähnlich sind.

Im zweiten Teil liegt der Fokus auf der Darstellung der Flächendimensionen einer Metropole. Die Schüler/innen ermitteln die Fahrzeiten von Alltagswegen von sechs bereits bekannten Personen. Hierzu erhalten sie einen stark vereinfachten Liniennetzplan der Städte und die Wegbeschreibungen. Dabei wird die Lerngruppe in Kleingruppen unterteilt, die sich mit jeweils einem Alltagsweg beschäftigen (M5 und 6). In einem ersten Schritt sind die Schüler/innen aufgefordert, „ihren“ Weg auf den Karten zu markieren und die Gesamtfahrzeit für die Strecke zu ermitteln. In einem zweiten Schritt gehen die Schüler/innen auf eine konkrete Handlungsebene über, indem sie die Zeiten visualisieren. Die Visualisierung könnte im Plenum in Form von Kreidestrichen an der Tafel oder auf dem Schulhof erfolgen (z.B. 1 m pro 10 Minuten Fahrzeit). Hierbei sollen die Größe und die Größenunterschiede zwischen den beiden Metropolen deutlich werden.

In einer weiteren Unterrichtseinheit könnte die Dauer des eigenen Schulweges thematisiert werden und in einen Zusammenhang mit den dargestellten Alltagswegen gebracht werden. Hierdurch kann den Schüler/innen der Vergleich zwischen den Dimensionen ihres Wohnortes und der Metropolen ermöglicht werden.

Tabelle 1: Vorschlag zum Unterrichtsverlauf in der Übersicht

Lernvoraussetzungen		
Vorwissen: Verortung der Städte Istanbul und Köln, Abgrenzung Stadt–Land, grundlegende Kartenlesekompetenz, Metropole, ÖPNV, Lebensstile (alleinerziehend, mit Partner etc.)		
Thema: Leben in großen Städten (= Metropolen)		
Wir erkunden, warum Menschen sich für ein Leben in Köln und Istanbul entscheiden und wann sie weshalb wie lang wohin fahren.		
Phase	(Unter-)Thema	Struktur (Chronologie, Methode, Sozialform)
1	Stadt oder Land? Wir lernen einige Menschen kennen und überlegen, wo sie wohl wohnen.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Plenum (Pl.), verbale Einführung: Erläutern des Oberthemas 2 Aufteilen in Halbgruppen (HG) 3 HG: Austeilen von M1 oder M2, M3 und Zugänglichmachen von M4 (Audios) 4 Arbeit in den HG, Arbeitsanweisung steht zusätzlich auf den Materialien. 5 Pl.: Präsentation der HG vor jeder anderen HG, Begründung für die Stadt-Land-Entscheidung der jeweiligen Person
2	Wege in den Städten Wer fährt wie wohin und wie lange dauert das?	<ol style="list-style-type: none"> 1 Pl.: Erläuterung der Arbeitsaufgabe, Nennen des Themas dieser Phase, evtl. visualisieren. 2 Bilden von Kleingruppen (KG) zu maximal 4 Schüler/innen, Austeilen von M5 und M6. 3 Arbeit in den KG. Auftrag: Markiere den Weg deiner Person auf dem Plan, ermittle die Dauer der Fahrt.
3	Die Wege in den Städten Wir machen uns die Entfernungen klar.	<ol style="list-style-type: none"> 1 Bilden von KG. 2 KG ermitteln Wegzeiten in Köln und Istanbul 3 Präsentation und Vergleich 4 Bezug zum eigenen Schulweg
4	Große Städte Was haben Köln und Istanbul gemeinsam?	Pl.: Abschlussdiskussion mit Sammeln der Gemeinsamkeiten und Unterschiede. Idealerweise Clustern unter lerngruppenspezifischen Begriffen für Größe und Heterogenität.

6 Literatur

- Bieniok, M., R. Beyer & E. van der Meer (2011): Aktualität Simmels in der Wahrnehmung von Metropolen. In: Mieg, H., A.O. Sunboe & M. Bieniok (Hrsg.): Georg Simmel und die aktuelle Stadtforschung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 53–72.
- Biswas, R.K. (2000): Metropolis Now! Wien, New York: Springer.
- Bourdieu, P. (1982): Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Blotevogel, H.H. (2000): Gibt es in Deutschland Metropolen? In: Matejovski, D. (2000): Metropolen. Frankfurt am Main, 139–167.
- Borsdorf, A. & O. Bender (2010): Allgemeine Siedlungsgeographie. Wien, Köln, Weimar: Böhlau Verlag.
- Bronger, D. (2004): Metropolen, Megastädte, Global Cities. Die Metropolisierung der Erde. Darmstadt.
- Davis, M. (1994): City of Quartz. Ausgrabungen der Zukunft in Los Angeles. Berlin, Göttingen.
- Davis, M. (2007): Planet der Slums. Berlin.
- Eser, K.-H. (2013): Inklusion = Barrieren erkennen + Brücken bauen. Chancen und Grenzen inklusiven Handelns am Beispiel junger Menschen mit Lernbehinderungen. In: Lernen Fördern, 1/13, 6–12.
- Fassmann, H. (2009): Stadtgeographie 1: Allgemeine Stadtgeographie. Braunschweig.
- Fernández Durán, R. (1992): La explosión des desorden. La Metropoli como espacio de la crisis global. Madrid.
- Feyerer, E. (2012): Der Umgang mit besonderen Bedürfnissen im Bildungswesen. In: Zeitschrift für Inklusion 4.
- Flam, H. (2007): Migranten in Deutschland. Statistiken, Fakten, Diskurse. Konstanz.
- Guillebaud, J.-C. (2000): Istanbul. A city in search of a continent. In: Biswas, R.K.: Metropolis Now! Wien, New York, 144–153.
- Heineberg, H. (2006): Stadtgeographie. Paderborn.
- Hofmeister, B. (1997): Stadtgeographie. Braunschweig.
- Leser, H. (2010): Wörterbuch Allgemeine Geographie. München.
- Matejovski, D. (2000): Metropolen. Frankfurt am Main.

- Mieg, H.A. (2011): Simmel – Milgram – Sassen: Metropolen als Orte der Zivilisationsproduktion. In: Mieg, H.A., A.O. Sundsboe & M. Bieniok (Hg.): Georg Simmel und die aktuelle Stadtforschung. Wiesbaden, 41–52.
- Padberg, S. (2012a): Geographie kritisch und themenzentriert unterrichten und was das mit der Debatte um Kompetenzorientierung zu tun hat. In: GW-Unterricht 127, 12–28.
- Padberg, S. (2012b): Illegalisiert in Deutschland. Wie sähe mein Leben ohne Papiere aus? In: GW-Unterricht 128, 18–27.
- Seger, M. & F. Palencsar (2006): Istanbul. Metropole zwischen den Kontinenten. Berlin u. a.
- Sassen, S. (1997): Metropolen des Weltmarktes. Die neue Rolle der Global Cities. Frankfurt am Main, New York.
- Scholz, F. (2002): Die Theorie der „fragmentierten Entwicklung“. In: Geographische Rundschau 54, 10, 6–11.
- Schweizer, G., F. Kraas & K. Zehner (2004): Köln und der Kölner Raum. Kölner geographische Arbeiten 82 und 83.
- Schröder, U. (2005): Lernbehindertenpädagogik. Grundlagen und Perspektiven sonderpädagogischer Lernhilfe. Stuttgart.
- Simmel, G. (1903): Die Großstädte und das Geistesleben. In: Petermann, T. (Hg.): Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Stadtausstellung, Band 9, Dresden.
- Taz, die tageszeitung vom 4. Juni 2013: Willkommen in Resistanbul, 1–3.
- Zimmermann, C. (2000): Die Zeit der Metropolen. Urbanisierung und Großstadtentwicklung. Frankfurt am Main.

M1: Personen aus Deutschland (Texte und Audiofiles)

Foto: redbarrenx (flickr)

Mareike Müller (links), 32
Verkäuferin



Foto: USFWSmidmwest (flickr)

Annelise Schmidt, 79,
Rentnerin



Foto: gravitat-OFF (flickr)

Josef Pütz, 81
Rentner



Foto: backleinKirchheim (flickr)

Johannes Becker, 37
Bauer



Foto: Gnarls Monkey (flickr)

Lisa Seitz, 22
Studentin



Foto: wortsegerin (flickr)

Torben Hoffmann, 35
alleinerziehender Vater



Foto: Mosman Council (flickr)

Kevin Schulz, 29
Künstler



Foto: Elvert Barnes (flickr)

Dennis Popovsky (rechts), 23
Bankangestellter

Arbeitsauftrag zu M1**Aufgabe 1: Wer lebt wo?**

Hört euch an, was die Personen über sich erzählen. Überlegt, ob sie in der Stadt oder auf dem Land leben. Schneidet die Personen aus, die in der Stadt wohnen, und klebt sie in das Haus.

Aufgabe 2: Warum leben Menschen in der Stadt?

Erklärt der anderen Gruppe, warum die Personen in der Stadt leben. Welche Vorteile hat das Leben in Köln?

Mareike Müller

Ich heiße Mareike Müller und bin 32 Jahre alt. Ich lebe mit meiner Freundin in einer Dreizimmerwohnung. Geboren wurde ich in einem kleinen Ort in Bayern. Früher habe ich mich nicht getraut zu sagen, dass ich lesbisch bin. Ich hatte Angst davor, von den Menschen gemobbt zu werden. Deswegen bin ich umgezogen. Da, wo ich jetzt wohne, ist manches leichter geworden: Viele Menschen sind toleranter. Ich gehe mit meiner Freundin Händchen haltend über die Straße und sogar, wenn wir uns küssen, scheint es nur selten jemanden zu stören. Hier gibt es auch viele Bars und Clubs, in denen sich Homosexuelle treffen. Dadurch ist es für mich leicht, Bekanntschaften zu knüpfen.

Anneliese Schmidt

Mein Name ist Anneliese Schmidt. Ich wohne mit meinem Mann seit 40 Jahren in einem kleinen Haus. Hier haben wir unsere Kinder aufgezogen. Früher haben in der Nachbarschaft noch viele andere Kinder gewohnt und mit meinen Kindern gespielt. Hier ist sehr wenig Verkehr. Deswegen mussten wir uns nie Sorgen machen, dass die Kinder von Autos überfahren werden. Heute sind die meisten Bewohner unserer Straße Rentner – wie wir auch. Jeder kennt jeden und wir helfen uns gegenseitig. Leider gibt es nur noch sehr wenige Geschäfte. Deswegen müssen wir meistens mit dem Auto einkaufen fahren. Manchmal helfen uns auch unsere Kinder, die jetzt erwachsen sind. Dann fahren sie mit uns zum Einkaufen oder zum Arzt, denn Ärzte gibt es hier leider auch keine. Aber wir wohnen immer noch gerne hier und freuen uns, dass wir so viel Natur und gute Luft um uns haben.

Josef Pütz

Mein Name ist Josef Pütz. Ich bin Rentner und wohne in einer kleinen Wohnung im Erdgeschoss. Es ist gut, dass die Wohnung keine Stufen hat, denn das Treppensteigen fällt mir schon etwas schwer. Direkt vor meinem Haus gibt es eine Straßenbahn-Haltestelle. Von dort aus komme ich ganz schnell überall hin. Das hilft mir sehr, weil ich nicht mehr so gut sehen kann und deswegen nicht mehr mit dem Auto fahren möchte. In der Nähe meiner Wohnung gibt es auch viele Geschäfte und Ärzte. Das finde ich sehr praktisch: So kann ich auch ohne Auto alles alleine erledigen und brauche keine Hilfe. Es gibt hier auch viele Imbiss-Buden und Restaurants. Dort kann ich essen gehen, wenn ich mal nicht kochen möchte. Die anderen Bewohner in meinem Haus kenne ich kaum. Aber ich gehe oft zum Stammtisch in die Kneipe gegenüber. Dort kann ich meine Freunde treffen. Ich wohne gerne hier, weil alles in der Nähe ist.

Johannes Becker

Mein Name ist Johannes Becker. Ich bin 37 Jahre alt und lebe mit meiner Familie auf einem Bauernhof mit über 800 Schweinen. Schon früher, als Kind, habe ich meinem Vater immer auf dem Hof geholfen. Da war schon klar, dass ich den Hof später einmal übernehme. Ich lebe gerne hier, denn es ist schön ruhig: Wenn ich aufstehe, höre ich die Vögel zwitschern anstatt Verkehrslärm. Bei uns kennt noch jeder jeden und wir helfen uns gegenseitig. Unsere Kinder spielen oft zusammen draußen. Das geht hier sehr gut, weil sie dort viel Platz haben und wenig Autos herumfahren. Wenn sie allerdings in den Nachbarort wollen, ist der Weg mit dem Rad zu weit. Dann müssen meine Frau oder ich sie immer fahren, denn hier gibt es keine Bahn und die Busanbindungen sind sehr schlecht.

Lisa Seitz

Ich heiße Lisa Seitz und bin 22 Jahre alt. Ich studiere und möchte Lehrerin werden. Ich wohne mit drei anderen Studenten in einer Wohnung und wir teilen uns die Miete. Das ist billiger. In unserer Straße wohnen sehr viele junge Leute. Mir gefällt, dass es hier viele Bars und Discos gibt. Abends ist es deswegen zwar manchmal laut, aber dafür ist hier auf der Straße immer was los. Meine Eltern können mir nicht viel Geld zum Leben geben. Deswegen arbeite ich ein paar Stunden in der Woche, um etwas dazu zu verdienen. Hier findet man leicht einen Job in einer der vielen Bars. In meiner Freizeit gehe ich gerne ins Fitness-Studio um die Ecke und auf Konzerte. Hier eröffnen sich mir so viele Möglichkeiten!

Torben Hoffmann

Ich bin Torben Hoffmann, 35 Jahre alt und lebe zusammen mit meinem achtjährigen Sohn. Meine Frau ist vor einigen Jahren gestorben. Seitdem kümmere ich mich alleine um den Kleinen. Während ich arbeite, geht er in die Schule. Nachmittags geht er in den Hort. Dort hole ich ihn abends ab und bringe ihn mit dem Bus zu seinem Sportverein. Es gibt auch einen Spielplatz in der Nähe. Das ist gut, weil in unserer Straße sehr viele Autos fahren und er dort nicht spielen kann. Am Wochenende machen wir häufig Ausflüge. Dann fahren wir in den Zoo, ins Kino oder ins Fußball-Stadion.

Kevin Schulz

Mein Name ist Kevin Schulz. Ich bin 29 Jahre alt und lebe hier seit vier Jahren. Hierher gezogen bin ich um meinem Berufswunsch nachzugehen. Ich wäre gerne ein erfolgreicher Maler. Dort, wo ich früher gewohnt habe, gab es nur selten Gelegenheiten meine Bilder auszustellen. In der Gegend, in der ich heute wohne, gibt es viele Museen und Galerien. Da können Künstler ihre Bilder ausstellen. Dadurch haben schon viele Menschen meine Bilder gesehen. Ich habe sogar ein bisschen Geld mit dem Verkauf der Bilder verdient. Außerdem lerne ich dort häufig andere Maler kennen und kann mir ihre Bilder anschauen. Mein Mitbewohner ist auch Künstler. Viele unserer Nachbarn kommen aus anderen Ländern und sind auch hierher gezogen. Durch die Geschichten und Fotos unserer Nachbarn bekommen wir viele neue Ideen für unsere Bilder. Ich fühle mich hier sehr wohl.

Dennis Popovsky

Ich kann gar nirgends anders leben als in der Stadt. Nach meiner Banklehre habe ich mich dazu entschieden, dass ich Karriere machen will. Das bedeutet, dass ich viele Stunden arbeite. Da bleibt keine Zeit für Einkaufen, sodass ich viel essen gehe. Das Angebot in der Stadt ist dafür gut. Es gibt viele Restaurants. Wenn ich Freizeit habe, ist das immer nur sehr kurz, sodass ich mich freue, schnell im Kino oder im Museum zu sein, wo ich gerne hingeh.

M2: Personen aus der Türkei (Texte und Audiofiles)

Foto: Fiz_Carralido (flickr)

Harun Merder, 27
Medizin-Student



Foto: Jeena Paradias (flickr)

Edda Cengiz, 74
Rentnerin



Foto: Jeena Paradias (flickr)

Engin Yalzin, 68
Rentner



Foto: plaiter (flickr)

Cem Yildiz, 18
Bauernsohn



Foto: hockNY (flickr)

Alper Erginer (Mitte), 24
Student



Foto: Vacation (flickr)

Yasemin Özdemir, 31
alleinerziehende Mutter



Foto: Dell's Official Flickr Page

Özden Yildiniz, 30
Karrierefrau



Foto: howto music (flickr)

Burak Soula, 27
Musiker

Aufgabe 1: Wer lebt wo?

Hört euch an, was die Personen über sich erzählen. Überlegt, ob sie in der Stadt oder auf dem Land leben. Schneidet die Personen aus, die in der Stadt wohnen, und klebt sie in das Haus.

Aufgabe 2: Warum leben Menschen in der Stadt?

Erklärt der anderen Gruppe, warum die Personen in der Stadt leben. Welche Vorteile hat das Leben in Istanbul?

Harun Merder

Mein Name ist Harun Merder. Ich bin 27 Jahre alt und studiere Medizin an der Universität. Ich bin schwul und lebe mit meinem Freund zusammen in einer Wohnung. Hier ist es möglich, dass zwei Männer zusammen leben. Genau wie in vielen Teilen der Welt und auch in Europa halten im Rest der Türkei leider viele Menschen Schwule für krank. Manchmal werden Homosexuelle sogar angegriffen. Deswegen bin ich hierher gezogen, wo es auch viele tolerantere Menschen gibt. Hier gibt es sogar einige Cafés, Bars und Clubs, in denen sich Schwule treffen. Der Verein „Lambda“, der sich für die Rechte von Homosexuellen einsetzt, ist direkt in der Nähe unserer Wohnung. Mein Freund arbeitet ehrenamtlich in diesem Verein. Ich denke dieser Ort ist perfekt, um in der Türkei als schwules Paar zu leben.

Edda Cengiz

Mein Name ist Edda Cengiz. Ich bin Rentnerin und wohne mit meinem Mann seit vielen Jahren in einem kleinen Haus. Früher haben in der Nachbarschaft viele Kinder gewohnt und mit meinen Kindern gespielt. Hier gibt es sehr wenig Verkehr. Deswegen mussten wir uns nie Sorgen machen, wenn die Kinder draußen gespielt haben. Heute arbeiten unsere Kinder alle in großen Städten und wohnen auch dort. Bei uns gibt es nur wenige Arbeitsplätze, deswegen sind die meisten jungen Menschen fortgezogen. Unsere Nachbarn sind fast alle so alt wie wir. Jeder kennt jeden und wir helfen uns gegenseitig. Leider gibt es hier nur sehr wenige Geschäfte. Deswegen brauchen wir manchmal die Hilfe unserer Kinder. Die kommen dann zu Besuch und fahren uns mit dem Auto in die nächste Stadt zum Einkaufen oder zum Arzt. Denn Ärzte gibt es hier leider auch keine. Aber wir wohnen immer noch gerne hier und freuen uns, dass wir alle Menschen hier kennen und so viel Natur um uns haben.

Engin Yalzin

Mein Name ist Engin Yalzin. Ich bin Rentner und wohne mit meiner Frau in einer kleinen Wohnung im Erdgeschoss. Es ist gut, dass die Wohnung keine Stufen hat, denn meine Frau kann nicht mehr so gut laufen. Direkt vor meinem Haus gibt es eine Bus-Haltestelle. Das ist praktisch, weil meine Frau und ich keinen Auto-Führer-

schein haben. Mit dem Bus können wir zur Moschee und zum Markt fahren. In der Moschee treffen wir unsere Freunde. Auf dem Markt kaufen wir fast alles, was wir zum Leben brauchen. Wir fahren auch oft mit dem Bus unsere Kinder besuchen. In der Nähe unserer Wohnung gibt es auch viele Geschäfte und Ärzte. Das ist gut, weil meine Frau häufig zum Arzt muss. Hier können wir alles alleine erledigen und brauchen keine Hilfe. Es gibt auch einige Cafés, in denen wir Freunde treffen oder die Leute auf der Straße beobachten. Wir wohnen gerne hier, weil alles in der Nähe oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist.

Cem Yildiz

Ich heiße Cem Yildiz, bin 18 Jahre alt und lebe bei meinen Eltern. Mein Vater ist Bauer, wie die meisten hier. Ich helfe natürlich jeden Tag. Wir haben 35 Ziegen zu versorgen. Obst, Gemüse und Futter für die Tiere bauen wir selbst an. Wenn etwas übrig ist, verkaufen wir es. Als Kind habe ich gern hier gelebt: Meine Eltern waren immer in der Nähe und es gab viele andere Kinder zum Spielen. Aber jetzt ist es schwierig: Hier gibt es weder Kino noch ein Einkaufszentrum. Für ein Auto habe ich kein Geld. Außerdem will ich kein Bauer werden, denn damit verdient man nur wenig Geld. Aber hier gibt es nur wenig andere Arbeitsplätze. Jetzt stehe ich vor der Entscheidung: Gebe ich mich mit einem einfachen Leben hier als Bauer zufrieden und bleibe hier bei meinen Freunden? Oder verlasse ich mein Zuhause, um Arbeit in einer fremden Stadt zu finden, in der ich niemanden kenne?

Alper Erginer

Ich bin Alper Erginer, 24 Jahre alt und studiere. Ich wohne alleine in einer kleinen Einzimmerwohnung nahe beim Taksim-Platz in Istanbul, also weit weg von meinen Eltern. Die finden das nicht so toll. Ich musste aber wegziehen, da es in meinem Heimatort keine Universität gibt. Für mein Studium muss ich mir oft Bücher in der Bücherei ausleihen. Es hilft mir sehr, dass es hier viele davon gibt. Für meinen Nebenjob bei der Zeitung muss ich viele Konzerte besuchen und darüber schreiben. Die Konzerte finden oft abends statt. Deswegen ist es gut, dass die Straßenbahn nach Hause auch noch nachts fährt. In meiner Freizeit gehe ich gerne shoppen, ins Kino, in die Disko oder treffe mich mit Freunden.

Yasemin Özdemir

Ich bin Yasemin Özdemir, 31 Jahre und wohne mit meinen zwei Töchtern hier. Ich bin alleinerziehend. Deswegen muss ich viel arbeiten, um genug Geld für mich und meine Kinder zu verdienen. Daher habe ich zwei Arbeitsstellen. Morgens bringe ich die Kinder ins Schulzentrum. Das ist in der Nähe meines Jobs. So haben wir mit öffentlichen Verkehrsmitteln einen gemeinsamen Weg zu Arbeit und zur Schule. Abends muss ich zu meinem zweiten Job. Dann bringe ich die Kinder manchmal zu meinen Eltern. Oder eine nette Nachbarin passt auf sie auf, denn einen Babysitter kann ich nicht bezahlen. Wir haben nicht viel Geld. Deswegen bin ich froh, dass es hier viele öffentliche Verkehrsmittel gibt, denn das ist billiger als ein eigenes Auto.

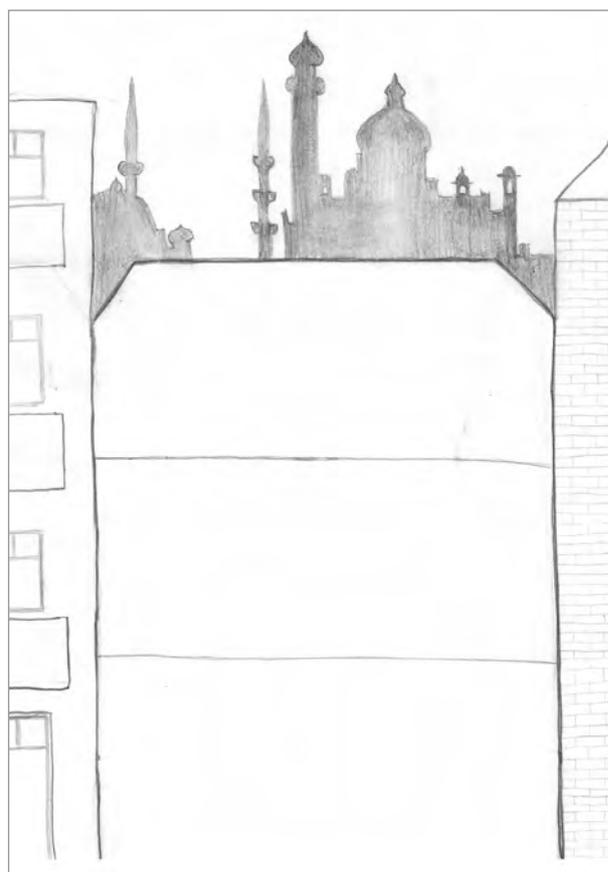
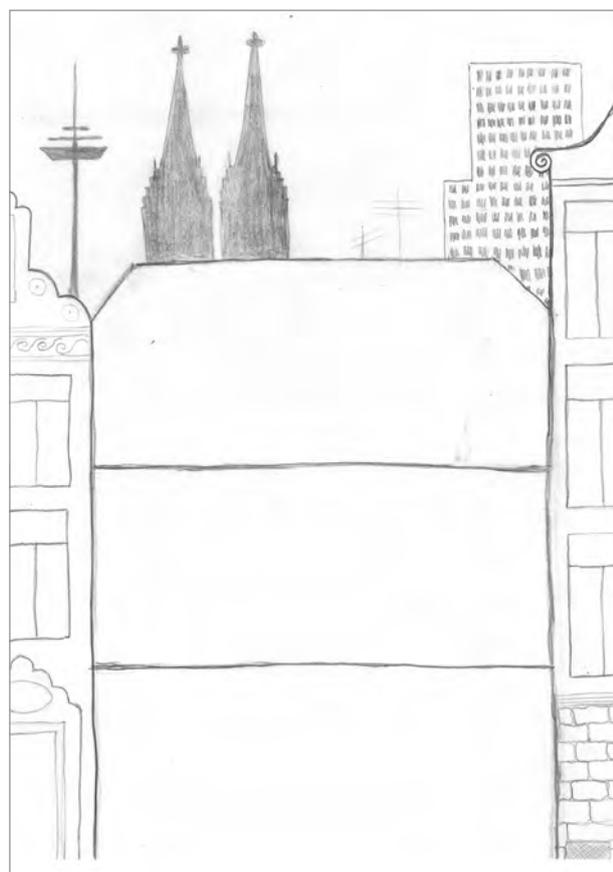
Özden Yildiniz

Mein Name ist Özden Yildiniz und ich bin 30 Jahre alt. Nach der Schule habe ich studiert. Dabei habe ich meinen Mann kennengelernt. Wir leben nun zusammen in einer schicken, großen Wohnung. Davon haben wir aber leider sehr wenig, weil wir beide viel arbeiten. Wir müssen häufig mit dem Flugzeug irgendwohin. Zum Glück gibt es hier einen Flughafen. Oft kommen wir erst nach ein oder zwei Tagen wieder zurück nach Hause. Das ist ganz schön anstrengend. Deswegen habe ich wenig Zeit, wenn ich zu Hause bin. Da soll das Einkaufen nicht lange dauern. Zum Glück sind viele Geschäfte in der Nähe. Außerdem ist Sport wichtig für mich, weil ich bei der Arbeit viel sitzen muss. Deswegen gehe ich, sooft ich kann, ins Fitness-Studio um die Ecke. Wenn wir Zeit haben, gehen mein Mann und ich gerne ins Kino oder ins Theater.

Burak Soula

Ich bin Burak Soula und 27 Jahre alt. Ich lebe hier schon mein ganzes Leben. Seit einigen Jahren wohne ich zusammen mit einem Freund in einer schönen Wohnung. Ich bin Musiker und spiele mit Freunden in einer Rockband. In meiner Gegend wohnen viele Menschen, die sich gerne mit Kunst und Musik beschäftigen. Dadurch können wir uns mit anderen Musikern treffen und zusammen Musik machen. Außerdem gibt es hier immer wieder gute Gelegenheiten aufzutreten. Dadurch hören viele Menschen unsere Musik und wir sind in unserer Gegend sogar schon ein bisschen bekannt. Leider verdienen wir noch nicht sehr viel Geld mit unserer Musik. Deswegen muss jeder von uns noch zusätzlich arbeiten gehen. Zum Glück findet man hier leicht eine Möglichkeit ein bisschen zu arbeiten. Ich arbeite zum Beispiel als Kellner in einem Restaurant um die Ecke. Mein Traum ist es, genug Geld mit Musik zu verdienen, um davon leben zu können.

M3: Stadthäuser Köln und Istanbul

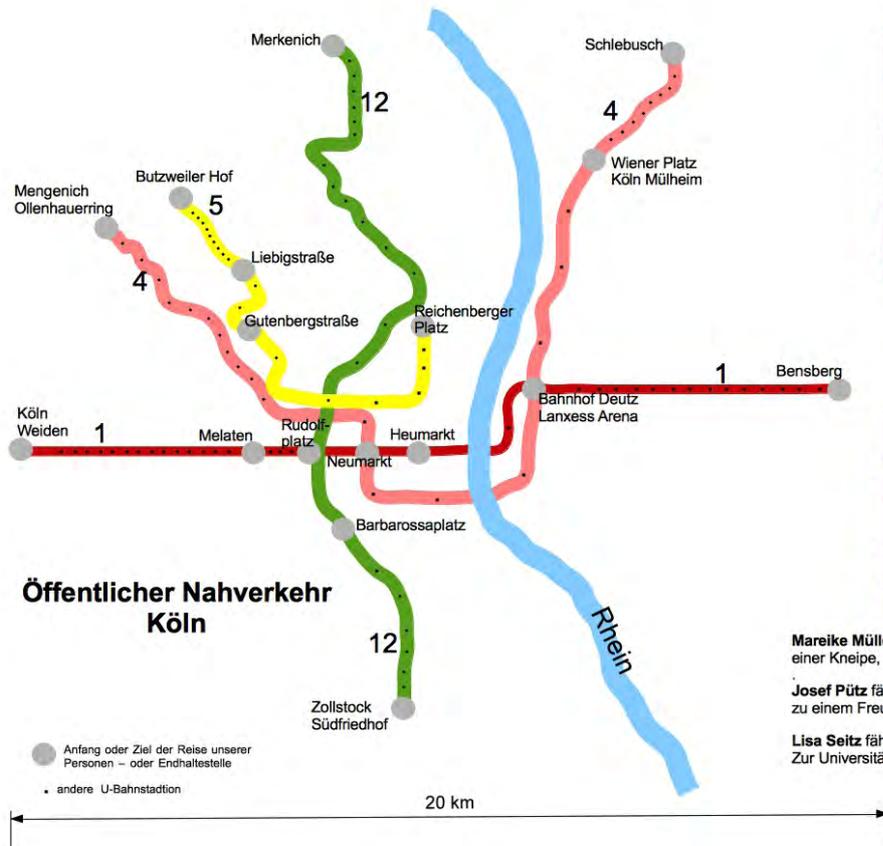


beide Häuser gezeichnet von Maike Weber

M4: Audiofiles zu den Texten der Personen:

<http://www.gw-unterricht.at/index.php/downloadbereich>

M5 und M 6: reduzierte ÖPNV-Pläne Köln und Istanbul



Linie 4	Min.	Linie 1	Min.
Schlebusch	0	Köln-Jaussen	0
Wiener Platz / Köln-Mülheim	14	Melaten	13
Bahnhof Deutz / Lanxess Arena	22	Rudolfplatz	19
Neumarkt	27	Neumarkt	21
Mengenich / Ollenhauerring	47	Heumarkt	23
		Bahnhof Deutz / Lanxess Arena	26
		Bensberg	51

Linie 12	Min.	Linie 12	Min.
Reichenberger Platz	0	Zollstock Friedhof	0
Gutenbergstraße	12	Barbarossaplatz	11
Liebigstraße	13	Rudolfplatz	14
Butzweiler Hof	29	Merkenich	44

Mareike Müller fährt von zu Hause, Station Wiener Platz zu einer Kneipe, Station Heumarkt.

Josef Pütz fährt von zu Hause, Station Gutenbergstraße zu einem Freund, Station Liebigstraße.

Lisa Seitz fährt von zu Hause, Station Barbarossaplatz Zur Universität, Station Melaten.

Linie MB 34	Min.	Linie T 1	Min.	Linie B 1	Min.	Linie B 2	Min.
Haydarpaşa	0	Kabataş	0	Sirkeci	0	Pendik	0
Gürpınar	200	Eminönü	10	Koca Mustafapaşa	15	Atalar	15
		Sultanahmed	20	Halkalı	65	Haydarpaşa	80
		Bağcılar Merkez	80				

Die Fähre von Kabataş nach Haydarpaşa braucht 30 Minuten.
 Das Dolmuş-Sammeltaxi braucht von Taksim bis Haydarpaşa ca. 45 Minuten.



Harun Merder fährt von zu Hause, Station Atala bis zur Universität, Station Koca Mustafapaşa.

Engin Yazın fährt von von zu Hause, Station Haydarpaşa zur Blauen Moschee, Station Sultanahmed.

Alper Erginer fährt von zu Hause am Taksim Platz bis zur Marmara Universität in Haydarpaşa.

beide Pläne gezeichnet von Stefan Padberg