



Cambridge IGCSE™

FIRST LANGUAGE GERMAN

0505/01

Paper 1 Reading

May/June 2022

INSERT

2 hours

INFORMATION

- This insert contains the reading passages.
- You may annotate this insert and use the blank spaces for planning. **Do not write your answers** on the insert.

INFORMATION

- Die beiliegenden Textblätter enthalten die Lesetexte.
- Es ist erlaubt, auf diesen Textblättern Notizen zu machen und die leeren Seiten für die Planung zu benutzen. **Schreiben Sie Ihre Antworten nicht** auf die Textblätter.

4939206004-I



This document has **8** pages. Any blank pages are indicated.

Lesen Sie Text A sorgfältig durch und beantworten Sie dann **Frage 1** auf dem Fragebogen.

TEXT A

Pontevedra – ein Vorbild für Deutschland?

Im Autoland Deutschland wird immer wieder über autofreie Innenstädte diskutiert, aber eine Stadt an der spanischen Atlantikküste ist schon weiter. In der Provinzhauptstadt Pontevedra kommen die Menschen schon seit über 20 Jahren fast immer ohne Autos in der Innenstadt aus. Es ist kein Wunder, dass die Bewohner ihre Stadt als Paradies bezeichnen, denn es ist so ruhig, dass die Menschen auf den Straßen nicht schreien müssen und man das Zwitschern der Vögel und das Klirren der Löffel in den Kaffeetassen hört. „Bei uns ist der Fußgänger König“, sagt der spanische Verkehrsexperte Fernández Lores stolz.

Motorenlärm ist im modernen städtischen Leben kaum wegzudenken. In immer mehr deutschen Städten drohen zwar Fahrverbote, aber wäre im Autoland Deutschland eine so radikale Verbannung wie in Pontevedra überhaupt mach- oder durchsetzbar? Viele Kritiker bemängeln, dass das Konzept nicht auf größere Städte übertragbar sei, aber Fernández Lores ist davon überzeugt, dass dies mit guter Planung machbar ist. Die Stadtverwaltung in Paris war von den Ideen aus Pontevedra zum Beispiel so überwältigt, dass geplant wird, die gesamte Metropole komplett von Autos zu befreien.

Doch wie funktioniert es in Pontevedra? Deutsche Touristen kommentieren oft erstaunt, dass man im Zentrum der Stadt nur noch wenige Autos sehe: meistens Lieferwagen sowie Fahrzeuge von Anwohnern und des öffentlichen Nahverkehrs. Außerdem gebe es kaum Ampeln und Verkehrszeichen und nur selten klar definierte Fahrbahnen und Radwege, denn der Fußgänger habe in der gesamten Altstadt immer Vorrang. Viele Vertreter deutscher Städte wie Stuttgart und Hamburg interessieren sich inzwischen für das Konzept der autofreien Stadt und informieren sich vor Ort.

Das System funktioniert unter anderem auch deshalb, weil an den Zufahrtsstraßen zum Zentrum mit großem finanziellen Aufwand rund 15.000 kostenlose Parkplätze geschaffen wurden. In der Innenstadt gibt es noch einige Parkplätze, die man für 15 Minuten benutzen darf, wenn man als Anwohner oder Lieferdienst große oder schwere Dinge ein- oder ausladen muss. Wo es früher in der Innenstadt Parkplätze gab, entstanden im Laufe der Jahre viele Sport- und Spielplätze sowie Grünanlagen, die von allen Anwohnern genutzt werden können. Allerdings sind die Wohnungspreise in Pontevedra sehr stark gestiegen, weil viele Menschen jetzt wieder direkt im Zentrum wohnen möchten.

Während in der deutschen Hauptstadt Berlin die Menschen durchschnittlich 154 Stunden durch dichten Verkehr und Stau einbüßen, sind die CO₂-Emissionen in Pontevedra stark gesunken. Dort werden über 90 Prozent aller Einkäufe zu Fuß getätigt und rund 80 Prozent aller Schüler gehen zu Fuß zur Schule; in Berlin kann man davon nur träumen. Insgesamt geschehen in der spanischen Stadt mehr als zwei Drittel aller Fortbewegungen zu Fuß oder mit dem Rad. Im Gegensatz zu Berlin sind Verkehrsunfälle in Pontevedra selten, und die Zahl der Verkehrstoten ist um 69% zurückgegangen.

Leicht war der Weg keinesfalls, und viele Menschen hatten aufgrund der Unkenntnis Angst vor den Neuerungen. Aber heute freuen sich viele Ladenbesitzer, die anfangs noch in relativ großer Zahl protestiert und eine Senkung ihrer Einnahmen befürchtet hatten. Dazu gehört Miguel Lago. Er sei sehr skeptisch gewesen, räumt Lago ein. Inzwischen weiß er aber: „Wichtig ist vor allem, wie viele Menschen zu Fuß an deinem Laden vorbeigehen. Es gibt kaum noch großflächige Einkaufszentren

in den Vororten und am Stadtrand, also kauft die Mehrzahl der Bewohner bei uns im Stadtzentrum ein.“

Die Veränderungen in der Innenstadt hatten auch einen großen Einfluss auf die Lebensqualität der Menschen in Pontevedra. „Es ist einfach wunderbar zu sehen, dass wir in einer Umwelt mit weniger Stress, Verschmutzung, Aggressivität und Verkehr mehr vom Leben haben und glücklicher und gesünder sind“, schwärmt Fernández Lores.

Immer mehr Städteplaner aus ganz Europa geben sich inzwischen in Pontevedra die Klinke in die Hand. Lores spricht begeistert von dem großen Interesse, das viele andere Länder seiner Stadt entgegen bringen: „Ich bekomme viele Einladungen, meine Ideen einem internationalen Publikum zu präsentieren – kürzlich habe ich eine Workshop-Tour durch mehr als 20 Städte unternommen, in denen ich meine Ideen und Visionen diskutieren konnte.“

Fernández Lores ruht sich aber nicht auf seinen Lorbeeren aus. Es gebe immer neue Herausforderungen und Ziele. „Wir sind gerade dabei, das Modell in die gesamte Provinz Pontevedra, die 900.000 Einwohner hat, zu exportieren“, erzählt er. Außerdem würden in seiner Stadt ständig neue Straßen von Autos befreit. „Der Prozess der Stadtverbesserung geht nie zu Ende.“

Lesen Sie Text B sorgfältig durch und beantworten Sie dann **Frage 2** auf dem Fragebogen. Beziehen Sie sich dabei auf Text A und Text B.

TEXT B

Kostenloser Nahverkehr: Der Fahrpreis ist nicht alles

Mehrere deutsche Städte testen Gratistickets für Bus und Bahn. Ein Experiment, denn weltweit sind Städte für rund drei Viertel des CO₂-Ausstoßes verantwortlich.

In Deutschland soll vor allem der öffentliche Nahverkehr helfen, die Luft sauberer zu machen, und die Bundesregierung investiert viel Geld. Viele Klimaforscher kritisieren jedoch, dass zu viel Geld für die Erhaltung von Bundesfernstraßen ausgegeben wird, die vor allem von Autos genutzt werden. Gleichzeitig versuchen mehrere deutsche Städte neue Anreize zu schaffen, damit die Menschen weniger das Auto und mehr die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.

In Hannover zum Beispiel durften die Bewohner der Region am Samstag vor dem ersten Advent den öffentlichen Nahverkehr kostenlos nutzen. Deutlich mehr Busse und Bahnen wurden eingesetzt, um das Angebot attraktiver zu machen. Stephan Barlag ist Lehrer in Hannover und Mitglied der Gruppe *Eltern für Umwelt*. Er freute sich über diesen Aktionstag, denn am Mittag war er mit dem Fahrrad in der Stadt unterwegs und fühlte sich aufgrund des geringeren Verkehrs deutlich sicherer auf den Straßen. Am Abend fuhr Barlag schließlich noch zu einem Bekannten am anderen Ende der Stadt und nutzte dafür die kostenlosen Verkehrsmittel. „Das Umsteigen hat viel weniger Zeit gekostet, weil die Busse pünktlich waren. Die Fahrt war allgemein flüssiger.“ Einige Straßen im Stadtgebiet waren sogar für den normalen Verkehr gesperrt, damit Fahrräder, Busse und Bahnen schneller durchkommen konnten. Den Zuwachs an Fahrgästen spürte man ebenfalls kaum dank der erhöhten Taktfrequenz von Bus und Bahn. „Ein sehr positives Erlebnis“, sagt Barlag.

Der Verkehrsdezernent der Region, Ulf Drahtfuß, geht davon aus, dass dieser Aktionstag rund 600.000 Euro gekostet hat. Teuer, aber erfolgreich: Nach ersten Erkenntnissen nutzten 60 Prozent mehr Fahrgäste den öffentlichen Nahverkehr. Allerdings sieht man diesen Aktionstag vor allem als Experiment und nicht als langfristige Lösung, betont Drahtfuß. Der Nahverkehr soll in Zukunft weiter ausgebaut werden und wird nicht allein durch den Preis attraktiv.

„Komfort, Zuverlässigkeit und Erreichbarkeit spielen eine viel größere Rolle“, sagt Drahtfuß. Wenn zum Beispiel die U-Bahn ständig überfüllt, regelmäßig verspätet oder die Haltestelle schwer erreichbar ist, spielt es eine geringere Rolle, dass die Fahrt gratis ist. Die versteckten Kosten eines Autos seien weitaus größer als die Kosten für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, trotzdem werde das Auto immer wieder „schöngeredet“, sagt er.

Das zeigen auch andere städtische Initiativen, wie zum Beispiel das 365-Euro-Ticket in Bonn. Bus und Bahn fahren für umgerechnet einen Euro am Tag, aber von den Fahrkarten sind bisher nicht viele verkauft worden. Kritiker bemängeln, dass Pendler von diesem Angebot keinen Nutzen haben und für sie das Auto weiterhin attraktiver bleibt. Laut dem Statistischen Bundesamt pendeln in Deutschland 68 Prozent der Arbeitnehmer mit dem Auto, knapp 50 Prozent aller Pendler fahren über zehn Kilometer zu ihrer Arbeit. Ein günstiges Ticket, das nur innerhalb der Stadtgrenzen gilt, hat darauf wenig Auswirkung.

Und innerhalb der Städte verändert sich ohnehin die Nachfrage nach dem Auto. „In den Großstädten ist die Zahl der jungen Leute mit Führerschein rückläufig“, betont Drahtfuß. Das liegt unter anderem daran, dass das öffentliche Verkehrsnetz gut ausgebaut ist und das Fahrrad eine gute Alternative bietet. Im ländlichen Raum sieht das anders aus. Hier würde ein kostenloses Angebot der öffentlichen

Verkehrsmittel wenig bewirken, da Bus und Bahn viel unregelmäßiger fahren und manche Ortschaften ohnehin keine guten Verbindungen anbieten. Ein Shuttle-System wäre hier viel sinnvoller, so Drahtfuß. Eine Art Minibus könnte beispielsweise eine bestimmte Bundesstraße abfahren und nur in die verschiedenen Dörfer fahren, wenn Bedarf besteht. Das können die Bewohner per Smartphone oder Telefon melden.

Neben Hannover boten auch Münster und Karlsruhe für die Advent-Samstage kostenlosen Nahverkehr an und verbuchten dadurch einen Zuwachs an Fahrgästen. Allerdings erhöhten beide Städte auch die Kapazität von Bussen und Bahnen. Für Verkehrsforscher Drahtfuß spielt noch ein anderer Aspekt eine wichtige Rolle, um die Menschen vom öffentlichen Nahverkehr zu überzeugen: die staatliche Subventionierung des Autos. „Erst wenn der Diesel nicht mehr stark subventioniert wird und das Parken in Städten teurer wird, dann kann es einen fairen Wettbewerb geben.“

BLANK PAGE

BLANK PAGE

BLANK PAGE

Permission to reproduce items where third-party owned material protected by copyright is included has been sought and cleared where possible. Every reasonable effort has been made by the publisher (UCLES) to trace copyright holders, but if any items requiring clearance have unwittingly been included, the publisher will be pleased to make amends at the earliest possible opportunity.

To avoid the issue of disclosure of answer-related information to candidates, all copyright acknowledgements are reproduced online in the Cambridge Assessment International Education Copyright Acknowledgements Booklet. This is produced for each series of examinations and is freely available to download at www.cambridgeinternational.org after the live examination series.

Cambridge Assessment International Education is part of Cambridge Assessment. Cambridge Assessment is the brand name of the University of Cambridge Local Examinations Syndicate (UCLES), which is a department of the University of Cambridge.