

**ÉPREUVE MUTUALISÉE AVEC E3A-POLYTECH****ÉPREUVE COMMUNE - FILIÈRES MP - PC - PSI - TSI - TPC**

LANGUE VIVANTE A**ALLEMAND - ARABE****Durée : 3 heures**

N.B. : le candidat attachera la plus grande importance à la clarté, à la précision et à la concision de la rédaction. Si un candidat est amené à repérer ce qui peut lui sembler être une erreur d'énoncé, il le signalera sur sa copie et devra poursuivre sa composition en expliquant les raisons des initiatives qu'il a été amené à prendre.

RAPPEL DES CONSIGNES

- Utiliser uniquement un stylo noir ou bleu foncé non effaçable pour la rédaction de votre composition ; d'autres couleurs, excepté le vert, peuvent être utilisées pour la mise en évidence des résultats.
 - Ne pas utiliser de correcteur.
 - Écrire le mot *FIN* à la fin de votre composition.
-

L'usage de toute machine (calculatrice, traductrice, etc.) est strictement interdit.

Index "alphabétique" :

Allemand : pages 2 à 4

Arabe : pages 5 à 8

ALLEMAND

Rédiger en allemand et en 400 mots une synthèse des documents proposés, qui devra obligatoirement comporter un titre.

Vous indiquerez impérativement le nombre total de mots utilisés (titre inclus) et vous aurez soin d'en faciliter la vérification en mettant un trait vertical tous les vingt mots.
Des points de pénalité seront soustraits en cas de non-respect du nombre total de mots utilisés avec une tolérance de $\pm 10 \%$.

Concernant la présentation du corpus dans l'introduction, vous n'indiquerez **que la source et la date de chaque document**. Vous pourrez ensuite, dans le corps de la synthèse, faire référence à ces documents par « doc.1 », « doc. 2 », etc.

Ce sujet comporte les 3 documents suivants qui sont d'égale importance :

- **document 1** - Leihautos gegen den Stau (extrait et adapté de *Zeit online*, 25.09.2020).
- **document 2** - Nachhaltiger Verkehr wird bis 2030 den Autoverkehr in den größten Städten der Welt überholen (extrait et adapté de *kantartns.de*, 11.02.2020).
- **document 3** - Verkehr in Corona-Zeiten - Mehr Geld für Bus und Bahn kaum zu rechtfertigen: Deutsche steigen auf Auto und Fahrrad um (extrait et adapté de *Focus online*, 06.07.2020).

Document 1

Leihautos gegen den Stau

Staus, Luftverschmutzung, Lärm, Parkplatzmangel: Zu viele Autos in den Städten führen zu zahlreichen Problemen. Und doch steigt ihre Zahl weiter – sogar in Städten mit sehr gut ausgebautem Nahverkehr wie Berlin. Die Politik sucht nach Lösungen für dieses Problem, die den Bürgerinnen und Bürgern möglichst wenig wehtun. Als eine solche Lösung gilt Carsharing (Autoteilen). Wer sich jederzeit ein Auto leihen kann, muss selbst keins besitzen und wer keins besitzt, fährt weniger Strecken mit dem Auto, so die Hoffnung. Aber ist das wirklich so? Oder lockt Carsharing nur Menschen ohne eigenen Wagen aus der Bahn ins Leihauto und verschlimmert so das Problem?

Um diese Fragen zu beantworten, hat das Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) 1600 Nutzerinnen und Nutzer des Carsharing-Anbieters WeShare online befragt. Laut WZB handelt es sich um die größte Untersuchung eines flexiblen Carsharing-Angebots in Deutschland. WeShare gehört zu VW und ist mit 1500 Elektro-Golfs in Berlin vertreten. Die Ausleihe funktioniert nach dem Freefloating-Prinzip: Die Autos stehen nicht an festen Stationen, Kunden können überall im Geschäftsgebiet losfahren und den Wagen wieder abstellen. Gerade bei diesem System, das keine festen Parkplätze für Carsharing vorsieht, ist die Frage, ob es Parkplatznot nicht noch verschärft.

Die Forscher des WZB sehen diese Sorge durch ihre Befragung entkräftet. "Die Daten zeigen, dass flexibles Carsharing dabei helfen kann, den privaten Autobesitz zu reduzieren", heißt es in der Studie. Zwei Drittel der befragten WeShare-Nutzer haben demnach kein Auto im Haushalt. Von ihnen würden rund 24 Prozent ein Auto anschaffen, wenn es kein Carsharing gäbe. Weitere 22 Prozent würden einen Pkw auf anderem Wege leihen, also einen Mietwagen oder ein Auto von

Freunden oder Verwandten. 27 Prozent würden häufiger Bus und Bahn nutzen. "Diese Daten sprechen dafür, dass Carsharing zwar einige Autos zusätzlich in die Stadt bringt, aber auch dazu beiträgt, dass eine nicht unerhebliche Zahl von Menschen auf die Anschaffung eines eigenen Pkw verzichtet", schreiben die Autorinnen und Autoren der Studie.

Die WeShare-Nutzer ohne eigenes Auto wurden außerdem gefragt, wie sie ihre jüngste Carsharing-Fahrt bewältigt hätten, wenn es kein Carsharing mehr gäbe. In 46 Prozent der Fälle lautete die Antwort Bus und Bahn. Daraus lässt sich schließen, dass Carsharing durchaus Menschen aus dem Nahverkehr ins Auto lockt. Ein Drittel der Befragten wäre allerdings auch ohne Carsharing in ein Auto gestiegen, etwa in ein Taxi oder in einen Mietwagen.

[...] Andreas Knie, Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität am WZB und Mitautor der Studie, sieht flexibles Carsharing als wichtigen Anreiz für ein Leben ohne privates Auto: "Ein gutes Angebot an öffentlichem Verkehr und Fahrradwegen reichen nicht aus, um die Leute aus dem Auto rauszukriegen." Besonders die Flexibilität, auch mal spontan das Auto nehmen zu können, sei Carsharing-Nutzern wichtig.

Nach: *Zeit online*, 25.09.2020

Document 2

Nachhaltiger Verkehr wird bis 2030 den Autoverkehr in den größten Städten der Welt überholen

2030 wird in den größten Städten der Welt der globale Wendepunkt für nachhaltige Mobilität erreicht. Das geht aus einer neuen Analyse der Kantar-Studie "Mobility Futures" hervor, die auf dem UN-Habitat World Urban Forum vorgestellt wurde.

Die privaten Autofahrten werden in den größten Städten der Welt im nächsten Jahrzehnt um zehn Prozent zurückgehen. Der Aufstieg der Sharing Economy, der Multimodalität und der autonomen Fahrzeuge sowie die Alterung der Weltbevölkerung werden den Bedarf, ein Auto zu besitzen, verringern. Die stärkere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, sowie mehr Rad- und Fußgängerverkehr, gleicht diesen Rückgang aus. Die Bürger steigen auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel um, was bis 2030 für 49 Prozent aller Fahrten innerhalb der Städte gilt. Dem stehen dann 46 Prozent Autonutzung gegenüber. Aktuell wird das Auto noch für 51 Prozent aller Fahrten genutzt. Die restlichen fünf Prozent werden auf Taxi und Mitfahrgelegenheiten sowie auf andere Verkehrsmittel wie Fähren ⁽¹⁾ entfallen.

Dem Fahrrad wird bis 2030 ein Anstieg von 18 Prozent prognostiziert, damit wächst die Fahrradnutzung im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln am schnellsten. Zu Fuß zu gehen und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel werden um 15 Prozent bzw. 6 Prozent zunehmen. Tausende von Infrastrukturprojekten auf der ganzen Welt, wie z.B. der Ausbau von Radwegen und Fahrrad-Sharing-Systemen, Fußgängerprojekte und Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs tragen zu diesem neuen Mobilitätsverhalten bei.

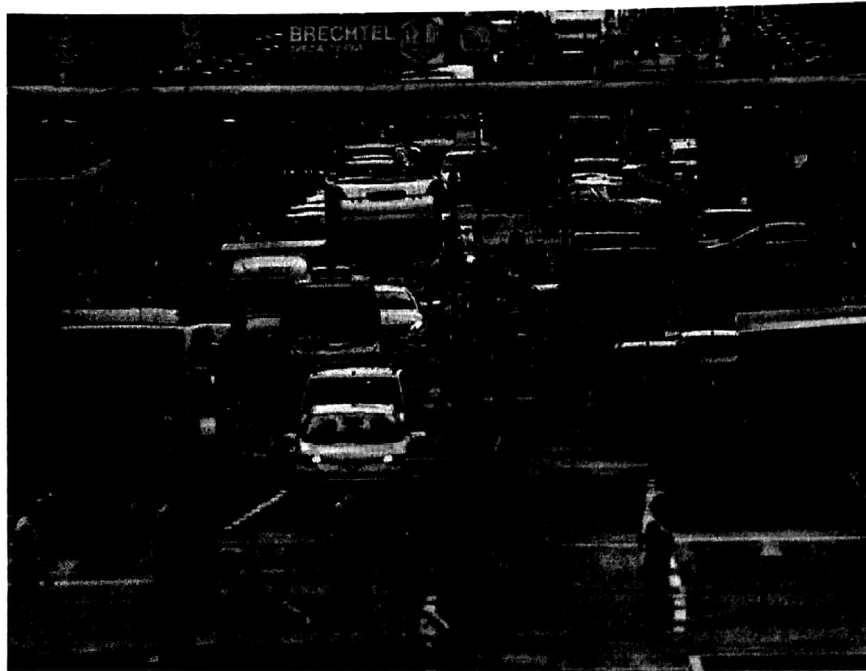
In diesem Zusammenhang prognostiziert Kantar, dass die Menschen in den 31 untersuchten Städten mit bis zu 36,7 Millionen Bewohnern in den nächsten zehn Jahren ihr Mobilitätsverhalten verändern werden. Manchester wird die größte Verlagerung der Verkehrsnutzung erleben, gefolgt von Moskau und São Paulo.

Nach: *kantartns.de*, 11.02.2020

⁽¹⁾ die Fähre: le transbordeur

Document 3

Verkehr in Corona-Zeiten - Mehr Geld für Bus und Bahn kaum zu rechtfertigen: Deutsche steigen auf Auto und Fahrrad um



Regel Betrieb herrscht auf der Friedrichstraße/Unter den Linden in Berlin. Mit Corona hat sich der Wettbewerb noch einmal verschärft. Wer künftig profitiert, hängt auch von Entscheidungen der Kommunen ab.

Schon vor der Krise war der Markt neuer Verkehrsanbieter hart umkämpft. Mit Corona hat sich der Wettbewerb noch einmal verschärft. Bus und Bahn verlieren massiv, Auto und Fahrrad sind die Sieger.

Plötzlich war alles ganz entspannt: Kein Gedränge mehr in U-Bahnen und Bussen, kein Stau auf dem Weg zur Arbeit. Die Corona-Krise hat die Art der Fortbewegung auf den Kopf gestellt. Viele Menschen arbeiteten plötzlich zu Hause. Raus gingen sie nur noch zum Einkaufen. Straßen, Bürgersteige und Radwege blieben weitgehend leer.

Was besonders Großstadtbewohner trotz aller Belastungen auch als angenehm empfunden haben dürften, stellte Anbieter von Verkehrsdiensten vor erhebliche Probleme. Der Öffentliche Nahverkehr fuhr trotz leerer Fahrzeuge weiter - und musste damit massive Verluste einbüßen. [...]

Eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs wäre, wenn die Nutzungszahlen nicht wieder stark ansteigen, wohl rausgeworfenes Steuergeld.

Nach: *Focus online*, 06.07.2020

FIN