

---

**GERMAN**

Paper 2 Reading and Writing

INSERT

**9717/02**

**May/June 2019**

**1 hour 45 minutes**

---

**READ THESE INSTRUCTIONS FIRST**

This Insert contains the reading passages for use with the Question Paper.

You may annotate the Insert and use the blank spaces for planning.  
This Insert is **not** assessed by the Examiner.

**LESEN SIE ZUERST DIESE ANWEISUNGEN**

Diese Textblätter enthalten die zum Fragebogen gehörenden Lesetexte.

Es ist erlaubt, auf diesen Textblättern Notizen zu machen oder sie für Entwürfe zu nutzen.  
Die Textblätter werden **nicht** bewertet.



---

This document consists of **3** printed pages and **1** blank page.

## Erster Teil

Lesen Sie **Text 1** und beantworten Sie die **Fragen 1, 2 und 3** auf dem Fragebogen.

## Text 1

### Stau in Stuttgart

Man braucht oft ziemlich viel Geduld und Zeit, wenn man in Stuttgart das Auto benutzt. Das beweist eine neue Statistik, welche die Verkehrsbelastung in zehn deutschen Großstädten untersucht hat. Die süddeutsche Stadt landet dabei auf einem unbeliebten ersten Platz. Durchschnittlich dauert eine Autofahrt durch die Stadt aufgrund des Verkehrs 33 Prozent länger als es bei freien Straßen der Fall wäre. Auf Platz zwei und drei der Stau-Hitliste folgen Hamburg mit 32 Prozent und Berlin mit 27 Prozent.

5

Besonders schlimm trifft es die Stuttgarter Pendler, weil sie im morgendlichen Berufsverkehr 61 Prozent mehr Zeit einplanen müssen, abends sogar 70 Prozent. „Diese Zahlen sind Durchschnittswerte für das gesamte Stuttgarter Straßennetz“, erklärt Martin Henkel, Verkehrsexperte. Natürlich gebe es ‚Hotspots‘, also Stauschwerpunkte, und auch Straßen, in denen der Verkehr ohne Probleme fließe.

10

Für eine aktuelle Studie wurden die Fahrten der Nutzer von Navigationsgeräten ausgewertet. „Die Gründe für die schwierige Verkehrssituation sind vielfältig. Die Autobahnen spielen dabei eine wichtige Rolle, denn zwei der meist befahrenen Autobahnen Deutschlands führen direkt an unserer Stadt vorbei. Wir liegen hier auch in einem Zentrum des internationalen Transitverkehrs zwischen Ost- und Westeuropa“, sagt Martin Henkel.

15

Da es trotz vieler Bürgerinitiativen keine Umgehungsstraße gibt, quält sich der gesamte Verkehr durch die Innenstadt, was zu gravierender Luftverschmutzung führt. Dabei könnten auch kleinere Projekte die Verkehrssituation sehr verbessern. Henkel erklärt: „In der Innenstadt gibt es zum Beispiel viel ‚Parkplatzsuch-Verkehr‘. Deshalb muss ein modernes Parkleitsystem entwickelt werden, das Autofahrer durch ständig aktualisierte Anzeigen zu freien Parkplätzen leitet. Auch das Ersetzen von Ampeln durch Kreisverkehre würde sich positiv auf den Verkehrsfluss auswirken. Unsere Studie zeigt, dass ein Kreisverkehr die Geschwindigkeit der Autos auf natürliche Weise reguliert und lange Wartezeiten reduziert, die sonst durch die oft starren Rot- und Grünphasen verursacht werden könnten. Ampeln sind auch teurer in der Instandhaltung, und es kommt zu mehr Unfällen.“

20

25

Es ist sehr auffällig, dass in der Innenstadt nicht viele Menschen mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind, weil es einfach durch die vielen Autos zu gefährlich ist. Viele Einwohner kritisieren, dass der öffentliche Nahverkehr nicht gut entwickelt ist und die Fahrpläne von Bussen und Straßenbahnen oft nicht gut aufeinander abgestimmt sind, so dass es zu langen Wartezeiten beim Umsteigen kommt. Viele Gründe also, warum der typische Stuttgarter sich lieber ins Auto setzt, um (langsam) an sein Ziel zu kommen.

30

## Zweiter Teil

Lesen Sie jetzt **Text 2** und beantworten Sie die **Fragen 4** und **5** auf dem Fragebogen.

## Text 2

### Intelligente Verkehrskonzepte

Verkehrsprobleme gibt es in jeder Metropole und es ist seit langem klar, dass eine neue Mobilitätskultur entstehen muss. Der Grundsatz: Jedes Verkehrsmittel ist wichtig - das Auto ebenso wie das Fahrrad, die Straßenbahn oder die U-Bahn. Die Zukunft liegt in der intelligenten Kombination dieser verschiedenen Verkehrsmittel. Jedoch soll das Auto für die individuelle Fortbewegung nur noch in besonderen Fällen benutzt werden – es ist nicht sehr effektiv, weil zu viele damit allein unterwegs sind. Deshalb geht es derzeit hauptsächlich darum, attraktive Alternativen zu entwickeln. Verkehrsplaner fördern den Fahrradverkehr durch den Ausbau von Verleihsystemen oder von Radwegen.

5

Die Stadt Kopenhagen ist dabei schon weit fortgeschritten; es ist gelungen, das Rad als einfache, schnelle und bequeme Alternative zu etablieren. Ein Radfahrer im Berufsverkehr erklärt: „Ich finde, dass Kopenhagen ausgezeichnete Rahmenbedingungen bietet, wie z. B. überwachte Abstellplätze und Radwege, die klar von der Straße getrennt sind. Als Radfahrer bin ich ein normaler Bürger, der mit dem Rad zur Arbeit oder zur Schule fährt, weil es hier so unkompliziert ist.“

10

Auch London bemüht sich um die Förderung des Fahrrads. Um die Verkehrsprobleme in der Innenstadt zu mildern, wurde eine City-Maut für Fahrzeuge eingeführt. Auch die sehr hohen Parkgebühren sollen Autofahrer abschrecken, und viele Straßen sind für Privatautos ganz gesperrt. Seitdem ging der Autoverkehr in der Innenstadt um rund 20 Prozent zurück.

15

Gleichzeitig bewegte sich das Auto langsam aus dem Mittelpunkt der Gesellschaft. In Deutschland jedenfalls hat es in den vergangenen Jahren einen gewaltigen Imageverlust erfahren. Eine Studie zeigt, dass etwa 25 Prozent der 18- bis 25-Jährigen auf ein eigenes Auto verzichten können - eine Zahl, die früher undenkbar war.

20

Einige Fahrzeughersteller haben mit neuen Konzepten auf die neue Situation reagiert und testen bereits spezielle Verleihsysteme für Autos. Mitfahrzentralen, wie z. B. die Firma *flinc* verbinden Smartphones mit Navigationssystemen. Der Mitfahrer gibt sein Fahrtziel in sein Handy ein. Das Programm sucht nach Fahrern, die die gleiche oder eine ähnliche Route angemeldet haben und sendet dem potentiellen Mitfahrer die Liste.

25

Mobilität wird zukünftig vielfältig sein. Je nach Bedürfnis nutzt man eine App, um ein Miet-Fahrrad zu orten oder um den Zugfahrplan aufzurufen. Es ist schnell, da alles über das Handy organisiert wird und kostet weniger, als ein Auto zu besitzen – man muss jedoch gut mit Kommunikationsmitteln umgehen können.

30

**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](http://www.cambridgeinternational.org) after the live examination series.

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