



Cambridge International AS Level

GERMAN LANGUAGE

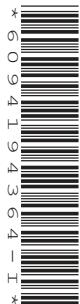
8027/22

Paper 2 Reading

May/June 2025

INSERT

1 hour 30 minutes



INFORMATION

- This insert contains the text referred to in Questions 33–40.
- You may annotate this insert and use the blank spaces for planning. **Do not write your answers** on the insert.

INFORMATION

- Dieses Leseheft enthält die Lesetexte zu den Fragen 33–40.
- Es ist erlaubt, in diesem Leseheft Notizen zu machen und die leeren Seiten für die Planung zu benutzen. **Schreiben Sie Ihre Antworten nicht** in das Leseheft.

This document has **4** pages. Any blank pages are indicated.

Fragen 33–40

Lesen Sie den Text.

Für jede Frage (33–40), markieren Sie die richtige Antwort (A, B, C oder D) auf dem Antwortbogen. Markieren Sie nur **einen** Buchstaben pro Frage.

Kostenlos mit Bus und Bahn unterwegs

Manche lieben ihn, viele klagen über ihn, sehr viele brauchen ihn: Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland wird täglich für 24 Millionen Fahrten genutzt. Im internationalen Vergleich gilt das Angebot in Deutschland als besonders pünktlich und modern. Jetzt diskutiert Deutschland darüber, ob die Nutzung von Bussen und Bahnen kostenlos sein sollte. Vergangenes Jahr haben mehr als zehn Milliarden Fahrgäste den ÖPNV genutzt. Das entspricht täglich etwa 20 Millionen Autofahrten, die vermieden wurden. Würden noch mehr Autofahrer umsteigen, wenn der Nahverkehr kostenlos wäre? Diese Idee hat die Bundesregierung vorgelegt, um die Belastung durch Schadstoffe zu senken und die Städte gesünder und nachhaltiger zu machen.

Viele Bürger begrüßen den Vorschlag, aber viele Politiker sehen ihn skeptisch. Ein Kernproblem ist die Finanzierung. Außerdem sind Busse und Bahnen in Großstädten schon jetzt sehr voll; das Angebot müsste massiv erweitert werden.

In Europa gibt es mehr als 50 Städte und Gemeinden, die kostenlose öffentliche Verkehrsmittel eingeführt haben. Luxemburg und Estlands Hauptstadt Tallinn sind Vorreiter beim kostenlosen ÖPNV. Das Prinzip ist einfach: Die Einwohner erhalten für ihre täglichen Fahrten unbegrenzten kostenlosen Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln – eine Idee, die der Verkehrsrecher Jakub Koblawski von der Universität Halle mit dem Zugang zu öffentlichen Parks vergleicht. „Niemand verlangt von uns, für jede Minute oder Stunde, die wir in einem Park verbringen, zu bezahlen. Warum also sollte man die öffentlichen Verkehrsmittel nicht als Teil dieses Systems und dieses Sozialabkommens betrachten“, sagt er.

Luxemburg ist das erste Land der Welt, das die Fahrpreise für alle Benutzer im gesamten Land abgeschafft hat. Verkehrsrecher Koblawski erklärt: „Es geht darum, die Diskussion innerhalb der Bevölkerung voranzutreiben, damit sie ihre Art und Weise, sich fortzubewegen, überdenkt und Alternativen ausprobiert.“ Der Erfolg ist unbestritten: die Luft ist besser, es gibt weniger Staus und Fahrtzeiten sind deutlich kürzer.

Die Situation in Tallinn jedoch ist komplett anders. „Wir haben in Tallinn gesehen, dass die Benutzung des Autos trotz der Einführung von kostenlosen Bussen und Bahnen zugenommen hat“, erklärt Koblawski. „Innerhalb von neun Jahren ist der Anteil des Autos von 42 Prozent der Fahrten auf jetzt 48 Prozent gestiegen. Was die nachhaltige Mobilität angeht, hat sich das Projekt also nicht wirklich bewährt. Jedoch hat es in sozialer Hinsicht eine große Wirkung gezeigt. Familien und sozial schwächere Menschen sparen durch den kostenlosen Nahverkehr täglich viel Geld, welches sie dringend in anderen Lebensbereichen benötigen, z. B. für Lebensmittel. Sie sind außerdem mobiler und haben deshalb höhere Arbeitschancen“, erläutert Koblawski.

Die positiven Auswirkungen von kostenlosem Personennahverkehr – sei es auf die Umwelt oder auf die soziale Gerechtigkeit – sind also unbestritten. Aber selbst die Befürworter wissen, dass kostenlose öffentliche Verkehrsmittel kein Allheilmittel zur Verbesserung der nachhaltigen Mobilität sind. „Wenn die Politik keine umfassende Vision und kein Investitionsprogramm hat, um die Qualität des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, dann ist die Einführung eines kostenlosen öffentlichen Verkehrs keine gute Idee“, warnt Koblawski. Er ist überzeugt, dass die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs der Schlüssel zur Gewinnung von mehr Fahrgästen ist, und dass die Politik der kostenlosen Fahrkarten ein Mittel zur Unterstützung von sozial Schwächeren ist.

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.