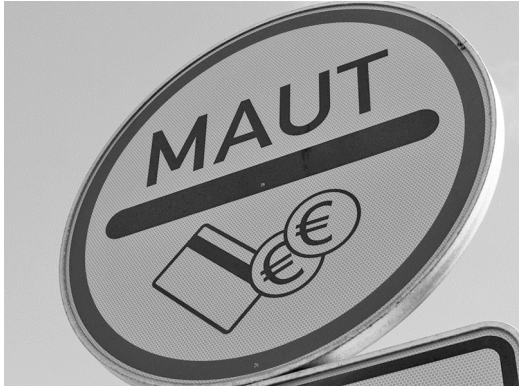


CITY-MAUT

## Blechen für Blech



In Istanbul haben die Autofahrer ein Wort für das Unwesen, das ihre schöne Stadt jeden Tag neu überrollt wie eine Flutwelle und dessen Teil sie doch alle sind: Trafik, entlehnt vom englischen *traffic* (Verkehr). Als in osmanischer Zeit die Straßen mit den prächtigen Häusern errichtet wurden, wäre die Vorstellung, sie würden von Millionen lärmender, rußender

Fahrzeuge befahren, eine Vision direkt aus der Hölle gewesen.

(1) So weit ist es in deutschen Städten noch nicht, aber weit genug. Die autogerechte Stadt, jene weltweite Verheißung der ersten Nachkriegsjahrzehnte, ist vielerorts Wirklichkeit geworden, nur hat diese Wirklichkeit mit den Träumen der Stadtplaner von damals nichts gemein. Es gibt,  
5 gerade in den historischen Zentren, zu viele Autos und für diese Autos zu wenig Platz. Und es ist Zeit, Taten folgen zu lassen. Blechen für Auto-blech – es ist Zeit für die City-Maut.

(2) Eine solche Abgabe nach dem Vorbild von London, Stockholm oder Singapur würde den Städten viel Geld bringen – und, eine sinnvolle  
10 Reinvestition immer vorausgesetzt, die Gelegenheit, marode Straßen zu flicken, den öffentlichen Nahverkehr auszubauen, neue Radwege anzulegen. Kurz: Die Kommunen könnten vieles tun, was sie gern tun würden, aber aus Geldmangel nicht können – wie sie es oft, laut und völlig zu Recht beklagen.

15 (3) Umso 10 ist die Reaktion der großen Städte und der Kommunalverbände. Sie reagieren auf den überparteilichen Vorstoß mehrerer Bundesländer, ihnen eine solche Maut zu ermöglichen, wie ein Jubilar, dem seitens der lieben Verwandten ein besonders geschmackloses Geschenk droht, vielleicht ein übles Ölgemälde, Motiv röhrender Hirsch:  
20 Das ist sehr freundlich, aber es passt vielleicht nicht so gut in unser Wohnzimmer ...

(4) Ganz unverständlich ist die Verweigerungshaltung zwar nicht. Die Bürgermeister fürchten, eine teure City-Maut würde noch mehr Kunden und Investoren aus den Innenstädten vergraulen. Wenn es nicht  
25 Boomtowns sind wie München, plagt viele Städte bereits jetzt die Konkurrenz auf der „grünen Wiese“ respektive dem, was einmal grüne

Wiese war: Outlet-Stores, Malls und Schnäppchenpaläste. Es ist alles billig dort; die Leute kommen in Scharen; die Betreiber zahlen draußen kaum Gewerbesteuer. Und der Einzelhandel im Stadtzentrum leidet unter  
30 der Konkurrenz draußen, sozusagen am Steuerbrunnen vor dem Tore. Aber dennoch – oder gerade deswegen – ist die Haltung der Kommunen zu verzagt.

**(5)** Die City-Maut würde ihnen ja gerade die Chance bieten, in den historischen Zentren einen Neubeginn zu wagen. Auch als dort in den  
35 1960er Jahren die ersten Fußgängerzonen entstanden, krächten die Auguren des Niedergangs, der Handel werde dies nie und nimmer überleben. Doch es war, 13, die Rettung der alten Stadt – und des dortigen Gewerbes – vor der erstickenden Dominanz des Individualverkehrs. Die City-Maut würde helfen, auch den erheblich größeren Rest  
40 der Innenstädte jenseits der Fußgängerinseln von der Verkehrsbelastung zu befreien. Eine Studie der Friedrich-Ebert-Stiftung von 2007 kommt zu dem Ergebnis: „Wo die räumlichen Verhältnisse beengt, ein Übermaß an Autoverkehr gegeben, die Erreichbarkeit von Stadtzentren erheblich erschwert und urbane Lebensqualität deutlich herabgesetzt sind“, dort sei  
45 die City-Maut das Gebot der Stunde. Sie schaffe die Voraussetzung für alle weiteren Schritte, aus dem Stadtzentrum eine mit Bus, Bahn, Fahrrad oder E-Bike leicht erreichbare Attraktion zu machen. Die verkehrsberuhigte Stadt Bologna ist ein Musterbeispiel dafür, wie ein großes Wagnis zu einem noch größeren Erfolg geraten kann. Längst vergessen  
50 ist, dass die Planer einst als Kommunisten verschrien wurden, welche die örtliche Wirtschaft zu ruinieren trachteten.

**(6)** Man mag darauf hinweisen, ökologisch sei das größere Problem der durchs Land rauschende Transitverkehr, und nicht der Autofahrer, der samstags zum Shoppen die City ansteuert. Das ist nicht ganz falsch, aber  
55 ein ganz anderes Problem. Lösen ließe es sich nur durch eine allgemeine und politisch noch schwerer durchsetzbare Pkw-Maut für jedermann. Die Haltung „Nachhaltigkeit gern, aber bitte nicht bei uns“ wird den Kommunen nicht helfen.

*naar: Süddeutsche Zeitung, 06.10.2012*

### Tekst 3 Blechen für Blech

---

- 1p 8 Welche Aussage stimmt mit dem 1. Absatz überein?
- A Das Verkehrsaufkommen in deutschen Innenstädten stößt an Grenzen.
  - B In vielen deutschen Altstädten gibt es Abgasschäden an monumentalen Gebäuden.
  - C Kurz nach 1945 sind gravierende Fehler bei der Verkehrsplanung deutscher Städte gemacht worden.
  - D Mehr Parkplätze und höhere Parktarife in deutschen Innenstädten wären wünschenswert.
- 1p 9 Welche Aussage über die City-Maut entspricht dem 2. Absatz?
- A Sie könnte in Deutschland noch effektiver sein als in anderen Ländern.
  - B Sie könnte viele zahlungsunfähige Städte vor dem Konkurs retten.
  - C Sie sollte hauptsächlich in den Bahnverkehr reinvestiert werden.
  - D Sie würde wünschenswerte Verkehrsprojekte ermöglichen.
- 1p 10 Welche Ergänzung passt in die Lücke in Zeile 15?
- A begreiflicher
  - B erfreulicher
  - C erstaunlicher
  - D schroffer

- „Ganz unverständlich ... zwar nicht.“ (Zeile 22)
- 1p 11 Welche Funktion hat dieser Satz?  
Er bildet in Bezug auf das Vorgehende  
A eine Einräumung.  
B eine Steigerung.  
C eine Verallgemeinerung.  
D eine Widerlegung.
- 1p 12 Was befürchten die Kommunen dem 4. Absatz nach?  
A eine Überflutung mit Shopping-Touristen  
B Fehlinvestitionen auf der sogenannten „grünen Wiese“  
C leere Geschäfte in den Innenstädten  
D Umweltschäden in den Stadtrandbezirken
- 1p 13 Welche Ergänzung passt in die Lücke in Zeile 37?  
A ausnahmsweise  
B im Gegenteil  
C wie immer
- 1p 14 Wer ist mit „Individualverkehr“ (Zeile 38-39) gemeint?  
A Autofahrer  
B Bahnfahrer  
C Fußgänger  
D Radfahrer
- 1p 15 Was würde dem 5. Absatz nach die City-Maut bewirken?  
A eine Erweiterung der Fußgängerzonen  
B eine Erweiterung der Wohnfläche in der Innenstadt zu Lasten der Gewerbeflächen  
C eine Modernisierung der historischen Altstadt  
D eine Verkehrsberuhigung im gesamten Innenstadtbereich
- De auteur noemt in alinea 6 een alternatief voor de “City-Maut”.
- 1p 16 Welk nadeel kent dat alternatief volgens deze alinea?

---

#### Bronvermelding

Een opsomming van de in dit examen gebruikte bronnen, zoals teksten en afbeeldingen, is te vinden in het bij dit examen behorende correctievoorschrift, dat na afloop van het examen wordt gepubliceerd.