

CONCOURS CENTRALE-SUPÉLEC

Allemand

MP, PC, PSI, TSI

4 heures

Calculatrices interdites

2012

L'usage de tout système électronique ou informatique est interdit dans cette épreuve.

Rédiger en allemand et en 500 mots environ une synthèse des documents proposés. Vous indiquerez avec précision à la fin de votre synthèse le nombre de mots qu'elle comporte. Un écart de 10% en plus ou en moins sera accepté. Votre travail comportera un titre comptabilisé dans le nombre de mots.

Ce sujet propose les 4 documents suivants :

1. un extrait d'un article paru dans *Handelsblatt* le 5 janvier 2011;
2. un extrait de l'article « Das Blech des Stärkeren » publié dans *Der Spiegel* du 12 septembre 2011;
3. un graphique illustrant cet article;
4. un article du *Zeit* publié le 20 novembre 2011.

L'ordre dans lequel se présentent les documents est aléatoire.

Die deutsche Autoindustrie boomt

Nicht nur in den USA, auch im Rest der Welt läuft es prächtig für die Deutschen. Der Nachfrageboom in Asien sorgt für Rekorde bei BMW, Daimler und VW. „Unser Absatz wird gerade nahezu ausschließlich dadurch bestimmt, was wir produzieren können“, sagt Daimler-Chef Zetsche.

Bei den Schwaben sind 2010 weltweit mit 1,3 Millionen Fahrzeugen so viele Pkws vom Band gerollt wie nie zuvor. Die Prognose für 2011 kennt für Zetsche nur eine Richtung: „Es geht beschleunigt bergauf, wir sind wieder eine Wachstumsindustrie.“ [...]

Insgesamt gilt: Daimler und BMW verdienen im Übergangsjahr 2010 schon fast so viel wie vor der Krise. Volkswagen steht vor Rekordverkäufen. Und 2011 wird auch der US-Markt wieder an Fahrt gewinnen. Die Deutschen wollen dort ihren Marktanteil von 7,6 Prozent in den nächsten Jahren auf zehn Prozent ausbauen.

Neben VW haben auch BMW und Mercedes angekündigt, ihre Produktion in Nordamerika kräftig zu erhöhen. [...]

Für die Wachstumspläne der deutschen Nobelhersteller spielt neben den USA China eine Schlüsselrolle. Dieses Jahr soll China für Audi mit einem geplanten Jahresabsatz von mehr als 200 000 Fahrzeugen bereits weltweit zum wichtigsten Markt werden. Mercedes-Topmanager Joachim Schmidt glaubt ebenfalls, dass China auf lange Sicht zum bedeutendsten Markt für die Marke avancieren wird.

Ohne China, das inklusive Nutzfahrzeugen 2009 die USA als größter Automarkt der Welt abgelöst hat, läuft für die deutschen Autokonzerne nichts mehr. Denn in China werden vor allem die Topmodelle deutscher Produktion abgesetzt, extra lang und extra teuer. Das Reich der Mitte ist der jeweils größte Einzelmarkt für die Flaggschiffe Mercedes S-Klasse, BMW 7er und Audi A8. [...]

China ist wie Doping für die Bilanz: 2010 haben Volkswagen, Daimler und BMW ihre Verkäufe in dem Riesenreich verdoppelt. In diesem Jahr wird Audi in China mehr Autos verkaufen als in Deutschland. Bei VW ist das längst der Fall.

Handelsblatt 05.01.2011

Jahrzehntelang war das Auto das Maß aller Dinge, war die autogerechte Stadt der schönste Traum der Kommunalpolitik. Jetzt drängen die Fahrradfahrer nach vorn, selbstbewusst und aggressiv, und verlangen mehr Einfluss, eigene, breite Spuren auf den Straßen und genügend Parkplätze für ihre Citybikes — zu Lasten der Autofahrer und anderer Verkehrsteilnehmer. Und immer mit Blick auf eine Neudefinition des öffentlichen Raums.

Deutschland, die Auto-Nation, wandelt sich zur Radl¹-Republik. Neben der Energiewende findet eine Verkehrswende statt, eine Volksbewegung, die das Leben auf den Straßen verändert.

Und sehr viel bunter macht. Da gibt es Omas, die auf ihrem elektronisch hochgerüsteten Pedelec am gemütlichen Velotaxi vorbeisausen; Pizzaboten, die sich auf ihrem neuen Cargobike an Müttern mit extrabreitem Kinderanhänger vorbeischlängeln; oder Mountainbiker, die mühelos jeden Bordsteig nehmen und die ganze Stadt als Trekkinggebiet betrachten. Sie haben ja nichts zu verlieren — außer ihren Ketten. [...]

Was damals eine Nischenposition war, wird gesellschaftsfähig; der Aufschwung der Grünen steht auch für ein Lebensgefühl, in dem die neue 33-Gang-Kettenschaltung mehr Eindruck macht als ein 300-PS-Motor. Der Anteil junger Menschen, die ein eigenes Auto für erstrebenswert halten, sinkt seit Jahren. „Das Rad ist zuweilen das, was früher das Cabrio war: ein Statussymbol“, räumte im Mai, ungläubig staunend, sogar der ADAC² in seiner Zeitschrift „Motorwelt“ ein. Solche Anerkennung haben die Radler¹ vom Klassenfeind bis dahin wohl noch nicht bekommen. [...]

Dennoch werden weiterhin zwei Denkschulen die Debatte über den Straßenverkehr prägen. Die eine geht vom Fahrradfahrer aus und entwickelt Lösungsansätze vor allem aus seiner Perspektive. Anhänger dieser Richtung können sich noch gut an Zeiten erinnern, in denen sie als „Öko-Freaks“ verspottet wurden, als Spinner, die von einer autofreien Gesellschaft phantasierten.

Dass sie jetzt mit ihren Vorstellungen in mehr und mehr Rathäusern und Ministerien wenigstens gehört werden, ist für sie eine neue Erfahrung. „Das Fahrrad hat keine politischen Feinde mehr“, sagt Albert Herresthal, der Sprecher des Verbundes Service und Fahrrad. [...]

Die andere Denkschule stellt nach wie vor das Kraftfahrzeug³ in den Mittelpunkt. Dahinter stehen die milliardenschweren Interessen der Autoindustrie, Hunderttausende Arbeitsplätze, der umsatzstärkste Teil der deutschen Volkswirtschaft.

Reflexhaft kämpfen ihre Lobbyisten von jeher für neue Straßen und mehr Parkplätze. „Städte müssen weiterhin mit dem Pkw³ erreichbar bleiben“, fordert beispielsweise der ADAC mit Blick auf Umweltzonen und drohende Fahrverbote in Stadtzentren [...]

Aus : Das Blech des Stärkeren 12.9.2011 DER SPIEGEL Nr. 37

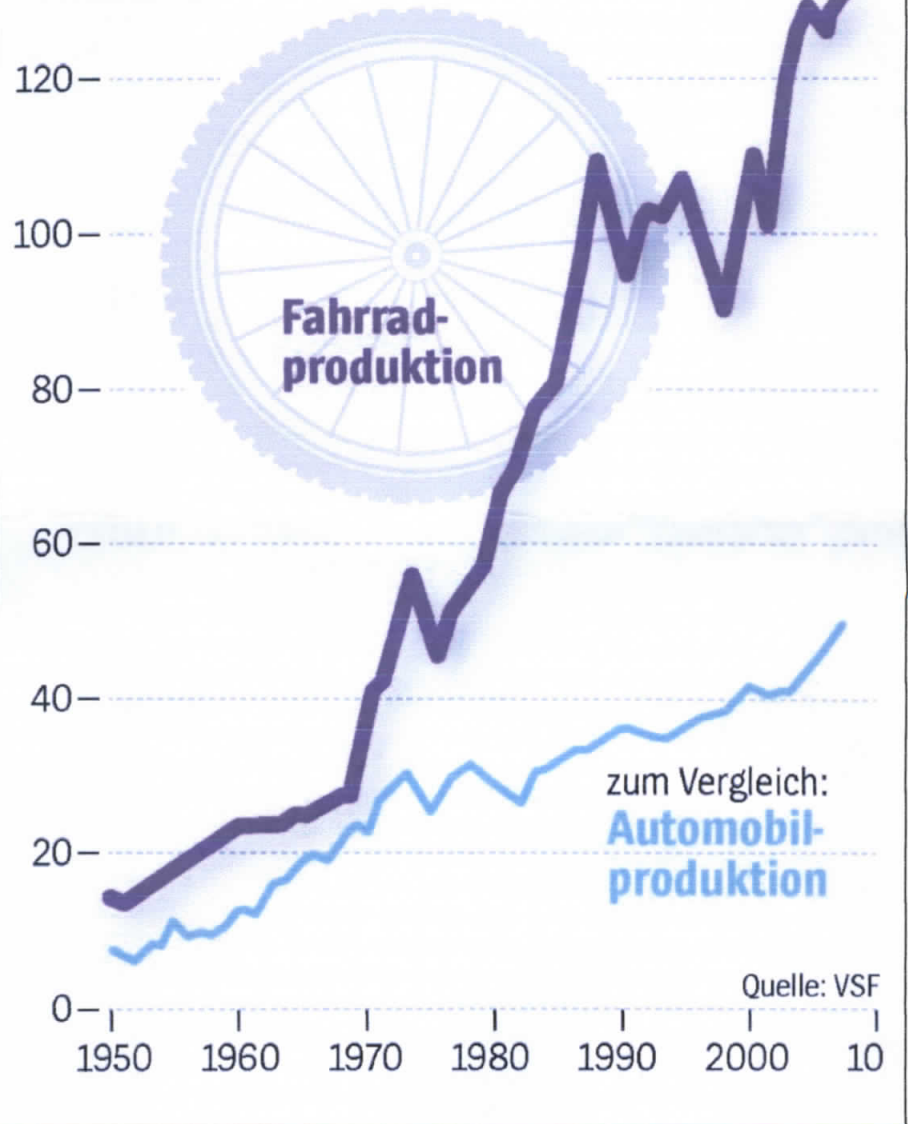
¹ das Radl (*fam.*): das Fahrrad → der Radler: der Fahrradfahrer

² der ADAC (Allgemeine Deutsche Automobil-Club) ist Deutschlands größter Automobilclub

³ das Kraftfahrzeug = der PKW = das Automobil

Fest im Sattel

Weltweite Fahrradproduktion
in Millionen



Den Fußgängern gehört die Zukunft

VON: Benjamin Reuter

Der Ort mit der wohl höchsten Lebensqualität in Deutschland liegt auf einem alten Kasernengelände in der schwäbischen Provinz, zehn Busminuten vom Zentrum Tübingens entfernt. Hier, im Französischen Viertel, gibt es alles, was Stadtplaner sich wünschen: kurze Wege zwischen Wohnung, Einkauf und Arbeit, Spielstraßen für Kinder und trotz kompakter Bebauung jede Menge Grün.

„Unser Vorbild waren die dicht besiedelten, europäischen Altstädte“, sagt der Tübinger Baubürgermeister Cord Söhlke. Die geräumigen Mehrfamilienhäuser stehen dicht an dicht, ohne sich Luft und Licht wegzunehmen. Und in fast jedem Gebäude gibt es Geschäfte, Büros oder Arztpraxen. Ein Fünftel der 2.500 Bewohner hat seinen Arbeitsplatz praktisch um die Ecke.

Das ist nicht nur angenehm für die Menschen — mit ihren kurzen Wegen entlasten die Tübinger auch die Umwelt, weil viele ohne Auto zur Arbeit kommen. So verbraucht das Viertel ein Drittel weniger Ressourcen als eine mit Pendlern besiedelte Einzelhaus-Enklave.

Fußgängerfreundliche Städte halten gesund

Die Bewohner bleiben zudem auf Dauer gesünder: Menschen in fußgängerfreundlichen Städten leiden weniger unter Diabetes, Bluthochdruck und Übergewicht, haben US-Forscher festgestellt. Und je weniger Angestellte pendeln, desto produktiver werden sie. Im Französischen Viertel gilt das sogar für die Aktivitäten in den Schlafzimmern: Dort werden ein Drittel mehr Kinder geboren als im Rest der Stadt.

Die positive Bilanz spricht sich herum: In Mannheim, Straßburg und Lausanne eifern die Stadtplaner inzwischen dem schwäbischen Vorbild nach.

Weltweit denken Stadtplaner um. Das alte Ideal der autogerechten Stadt gilt nicht mehr. Die Zukunft gehört ökologisch ausgerichteten Städten, die kinderfreundlich sind. Verkehrsströme begrenzen und die Landschaft in ihre Mitte holen. Der Londoner Stararchitekt Sir Norman Foster spricht denn auch von einem „Epochenwechsel“. Eine der Metropolen, die sich neu erfunden haben, ist Kolumbiens Hauptstadt Bogotá: Sie hat Hunderte Kilometer Radwege, Bürgersteige und verkehrsberuhigte Straßen geschaffen, dazu 1.200 Parks und das Busystem TransMilenio. Ab 2015 will Bogotá während der Rushhour den Autoverkehr vollkommen verbieten.

Das Konzept einer lebenswerten Stadt schließt ein, die sozialen Schichten in den Stadtvierteln stärker zu vermischen, statt Arbeiter und Gelegenheitsjobber in heruntergekommenen Vororten auszugrenzen. Einer der Vorreiter ist der Inselstaat Singapur. Die Regierung hat in den letzten Jahren eine Million bezuschusste Wohnungen für Arbeiter und die Mittelschicht gebaut: Die neuesten liegen in der Treelodge@Punggol, einer Siedlung mit sieben weiß gestrichenen Hochhäusern mit je 16 Etagen, errichtet auf mächtigen Betonstelzen. Um die Häuser befinden sich Parks.

Anderswo engagieren sich auch die Bürger selbst. In den USA entsteht eine Bewegung, die unter dem Label taktischer Urbanismus Viertel lebenswerter machen will. In vielen Städten bepflanzen Guerilla-Gärtner Straßen und Plätze mit Blumen und Sträuchern. Ähnliche Projekte sind auch in Deutschland immer öfter zu beobachten, etwa in Hamburg oder Berlin.