

Prüfung intra- und transkulturelle Kommunikation
Termin: November 2022

Der Ausgangstext stammt aus dem österreichischen Wochenmagazin Profil, veröffentlicht am 2.8.2022.

Gestalten Sie für die nachfolgend formulierten Situationen Texte in Ihren drei Arbeitssprachen basierend auf den Informationen des Ausgangstextes. Achten Sie darauf, Ihre Zieltexte in Makro- und Mikrostruktur dem Auftrag entsprechend zu texten und dabei den jeweiligen kulturellen Kontext und sämtliche Aspekte der Kommunikationssituation zu berücksichtigen. Ihre Texte sollen ca. 250 Wörter umfassen. Die Beurteilung der Zieltexte erfolgt basierend auf dem PIK-Beurteilungsraster.

Auftrag 1 – Textproduktion A-Sprache (ca. 250 Wörter):

Ein E-Bike- und Carsharing-Unternehmen in einem Land der A-Sprache präsentiert auf seiner Website in seinem Leitbild seine Vision einer sinnvoll verkehrsberuhigten Stadt und seinen Beitrag dazu.

Auftrag 2 – Textproduktion B-Sprache (ca. 250 Wörter):

Eine Marketing-Agentur in einer Stadt in einem Land Ihrer B-Sprache, die auf Kommunikationsaufgaben für Einzelhandelskaufleute spezialisiert ist, möchte in ihrem Online-Kundenmagazin eine Diskussion darüber anstoßen, ob gute Zufahrtsmöglichkeiten mit dem Privat-PKW zu Geschäften in Städten wichtig für den geschäftlichen Erfolg sind. Verfassen Sie für diesen Zweck einen Text für dieses Online-Kundenmagazin.

Auftrag 3 – Textproduktion C-Sprache (ca. 250 Wörter):

Eine Vereinigung von Handelstreibenden in einer Stadt in einem Land Ihrer C-Sprache ist eingeladen, bei einer öffentlichen Diskussionsveranstaltung zum Thema *Verkehrskonzepte für das nächste Jahrzehnt* neben anderen Sprecherinnen und Sprechern ein kurzes Statement abzugeben. Sie bekommen den Auftrag, dieses für den Vereinsvorstand zu texten, dabei die Argumente anderer zwar aufzunehmen, aber insgesamt die Idee einer autofreien Stadt als ein gefährliches Experiment zu präsentieren. Schreiben Sie diese kurze Rede für den Vereinsvorsitz.

AUTOS RAUS AUS DER STADT? – PRO UND CONTRA

ORF-Journalist und Buchautor Tarek Leitner plädiert für eine autofreie Stadt.

Mein Wohnbezirk gilt als Versuchsstation. Hier wurde um die „Mutter aller Begegnungszonen“ in der Mariahilfer Straße gekämpft, hier gibt es kühlenden Sprühnebel, hier gibt es Pop-up-Schanigärten – ausgerechnet auf den vielbegehrten Parkplätzen. Diese Versuchsstation ist der 7. Wiener Gemeindebezirk, und ich versuche hier oft, mein Auto vor dem Haus zu parken. Das gelingt so gut wie nie. Das Leben wäre angenehmer, wenn ich es gar nicht zu versuchen bräuchte.

Recherchen zu meinem neuen Buch über die Verwandlung urbanen Lebens in der Stadt führten mich in eine der ersten Garagen Wiens: die Apollo-Garage. Sie wurde nötig, weil man den Privat-Pkw vor 100 Jahren nicht einfach tagelang im öffentlichen Raum abstellen durfte. Damals konnte sich niemand vorstellen, dass einmal fast jeder Haushalt durchschnittlich 23 Stunden am Tag acht Quadratmeter öffentlichen Raum für ein leeres Auto verstellen wird. Ich plädiere: Autos sollen wieder raus aus der Stadt. Zufahrten für Anrainer und Lieferanten müssen natürlich möglich bleiben. Für alle anderen gehören andere Möglichkeiten her, in die Stadt zu gelangen.

Die Argumente für die Verringerung des individuellen Pkw-Verkehrs sind unerträglich vernünftig. Ich vermeide es daher, an dieser Stelle über Klimaziele zu schreiben, über Feinstaubbelastung oder Fitness durchs Radfahren. Wir könnten es uns doch auch – ganz unvernünftig – einfach nur schöner machen.

Aber auch das ist schwer vorstellbar. Eine autofreie Stadt wird nicht schöner und lebenswerter, wenn sonst alles bleibt, wie es ist. Es wird wohl fürs Erste mühsamer werden, wenn nur noch Bewohner und Lieferanten zufahren dürfen. Es ist mühsam, sich mit zehn Stundenkilometern seinen Weg zwischen Kinderwagen und Spaziergängern zu bahnen.

In den wenigen Straßenzügen, wo uns das gelungen ist, sehen wir aber: Es findet rasch eine Anpassung an die neuen Gegebenheiten statt. Wo Autofahren verboten ist, zieht die Wirtschaft nach – und bald sind fast alle alltäglichen Notwendigkeiten zu Fuß in 15 Minuten erreichbar.

Als Städte-Touristen wissen wir sehr genau, wo es schön ist. Wir trinken unseren Kaffee nicht am Parkplatz neben dem Kreisverkehr, sondern in pittoresken Fußgängerzonen. Warum sollten wir es nur im Urlaub schön haben?

Wer doch noch ein vernunftgetragenes Argument abseits dessen braucht, was unser Leben in der Stadt schöner macht: Autofreie Zonen erfuhren in so gut wie allen europäischen Städten eine ökonomische Aufwertung. Die Kaufmannschaft, die in den 1970er-Jahren symbolisch einen Sarg durch die Wiener Kärntner Straße trug, um auf deren Sterben hinzuweisen, hat sich geirrt. Nicht die verkehrsgünstige Lage an der städtischen Durchzugsstraße zieht Kauffreudige an. Sie zieht vor allem Menschen an, die billigen Wohnraum suchen. Warum muten wir ihnen auch noch den Verkehr zu?

Am Ende einer solchen Durchzugsstraße in meinem Bezirk entdeckte ich zuletzt eine bemerkenswerte Bodenmarkierung. Sie zeigt das Ende eines Fahrradstreifens an. Hier müssen sich die Radler wieder in die viel befahrene Straße einordnen. Oder besser: unterordnen. Warum endet hier ausgerechnet der Radstreifen – und nicht etwa die parallel verlaufende Pkw-Spur?

CONTRA:

Margarete Gumprecht, die Handelsobfrau der Wirtschaftskammer Wien, kontert: Nein, das Auto wird in der Stadt auch künftig gebraucht werden

Die autofreie Stadt ist eine reizvolle Idee, vor allem aber eine romantische. Flanieren auf breiten Straßen, spazieren ohne Lärm und sich einfach treiben lassen – das klingt schön. Das Problem: Die autofreie Stadt funktioniert nicht. Von den Bedürfnissen der Menschen ist sie meilenweit entfernt, ebenso von den Notwendigkeiten der Unternehmen und den Aufgaben der Stadtverwaltung. Eine Stadt völlig ohne Autos ist reine Utopie – niemand kann in einer solchen Stadt leben, arbeiten oder wirtschaften.

Der Grund: In Wien werden derzeit rund 27 Prozent der privaten Wege mit dem Auto zurückgelegt. Dieser Modal-Split-Anteil des Autos ist wesentlich niedriger als in den anderen Bundesländern und größeren Städten Österreichs. Grund dafür ist der sehr gut ausgebaute öffentliche Verkehr in Wien. Auch das begrenzte Angebot an öffentlichen Parkplätzen und die geringe Pkw-Dichte in der Bevölkerung spielen eine Rolle.

Es muss natürlich weiterhin viel getan werden, um den öffentlichen Verkehr in Wien auszubauen, die Fußwege attraktiv und sicher zu gestalten und das Radwegenetz zu vergrößern. Mit dem Fahrrad oder zu Fuß können allerdings nicht alle Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden. Das Auto wird in der Stadt auch künftig gebraucht werden. Etwa im Lieferverkehr oder bei den Handwerkern: Die neue Therme für die Wohnung wird der Installateur nicht mit der Straßenbahn bringen können, von Baufirmen, Tischlern oder Bodenlegern gar nicht zu reden.

Dann gibt es noch die Kunden, die sich in den Wiener Einkaufsstraßen nicht nur Schmuck und T-Shirts kaufen, sondern auf ihrer Einkaufsliste sperrige Elektrogeräte, Möbel und Wohneinrichtung haben. Der Wiener Handel steht hier in einer unmittelbaren Konkurrenz zum Wiener Umland, das Einkaufen mit dem Auto inklusive Parkplatz direkt vor dem Geschäft bietet. Hier gilt es, in Wien ein Grundangebot zu ermöglichen, um Wirtschaften in der Stadt weiterhin zu ermöglichen und Arbeitsplätze zu sichern.

Nicht zuletzt gibt es auch die Mitarbeiter in den Betrieben. Die allermeisten können ihren Arbeitsplatz öffentlich erreichen. In einigen Bereichen Wiens ist die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes aber öffentlich immer noch unmöglich bzw. unzumutbar. Vor allem die großen Betriebsgebiete in den Außenbezirken sind davon betroffen.

Weniger Autoverkehr in der Stadt ist seit Jahrzehnten ein richtiger Leitgedanke. Mit klugen Verkehrsmaßnahmen kann man eine Reduktion der täglichen Verkehrsleistung und eine stärkere Nutzung von Parkgaragen anstelle des Parkraums an der Oberfläche erreichen. Ganz ohne das Auto wird es aber in Zukunft nicht gehen. Das E-Auto wird allerdings das Bild des Autos in der Stadt positiv verändern – und die Debatte darüber auch.

892 Wörter