

Zeit: 5 Minuten

Der Text wird zweimal in normalem Lesetempo deutlich vorgelesen. Danach erst dürfen die Schüler die Aufgabe lösen.

WER HAT DAS RECHT AM BILD?

Über das Urheberrecht wird immer wieder heftig debattiert. Was es für ein Kunstwerk bedeutet, wenn das Urheberrecht erlischt und welche aktuellen Entwicklungen es gibt, erläutert Kunstrechtexperte Gabor Mues.

Herr Mues, welchen Stellenwert hat der Urheberrechtsschutz für Künstlerinnen und Künstler heute in Deutschland?

Die Bedeutung des Urheberrechtsschutzes in der bildenden Kunst ist weitaus geringer als in der Literatur oder Musik. Das liegt daran, dass Künstler vor allem Originale, also Einzelstücke, verkaufen. Zwar gibt es eine Verwertungsgesellschaft, die die Rechte bildender Künstler etwa bei der Replikation von Kunstwerken in den Medien wahrnimmt. Doch werden in der bildenden Kunst über Nutzungsrechte nur geringe Einnahmen erzielt. Es gibt allerdings ein Sonderrecht, das sogenannte Folgerecht. Es wird für die meisten Künstler ebenfalls von der Verwertungsgesellschaft wahrgenommen und zwingt die Galeristen, beim Handel mit zeitgenössischen Künstlern in einer Art Sondersteuer Anteile von ihren Umsätzen abzuführen.

Unterscheidet sich das deutsche Modell des Urheberrechts von dem in anderen Ländern?

Die Schutzniveaus sind sehr unterschiedlich. Wir haben in Deutschland ein recht moderates Modell. Frankreich erkennt ein zeitlich unbegrenztes Persönlichkeitsrecht an. Das ist eine rein moralische Interpretation des Urheberrechtes. Das deutsche Urheberrecht hat dagegen zwei Ströme: einen moralischen, persönlichkeitsrechtlichen und einen monetären. Es stellt sich auch die Frage: Sind die Laufzeiten des Urheberrechts, die nicht international harmonisiert sind, angesichts des gestiegenen Lebensalters noch zu rechtfertigen? Wenn der Lebensaltersdurchschnitt in Deutschland heute bei 80 Jahren liegt und dann noch 70 Jahre Urheberrechtsschutz bestehen: Dann können wir bei einem Autor, der mit 30 Jahren etwas geschrieben hat, bis zum Ablauf des Urheberrechts auf 120 Jahre kommen.

Was wäre für Sie ein richtiges Maß?

Ich würde für eine Schutzdauer von 50 Jahren plädieren – wie in Kanada oder Japan. Ich meine aber auch, dass es in einer postmodernen Welt ohne festen Kanon immer weniger Werke geben wird, die ein solch langfristiges Interesse überhaupt genießen.

Was bedeutet es für das Werk eines Künstlers, wenn das Urheberrecht erlischt – wie es Ende 2013 im Fall des Bauhaus-Künstlers Oskar Schlemmer geschehen ist?

Das bedeutet grundsätzlich, dass es von jedem verwendet werden darf. Zum Beispiel wird es ab 2025 möglich sein, eine Fortsetzung zum Doktor Faustus zu schreiben, wenn Thomas Manns Rechte auslaufen. Es heißt aber nicht, dass ich Abbildungen von Kunstwerken vollkommen frei verwenden darf. Denn meistens gibt es in dem Fall noch einen Fotografen, der ein eigenes Leistungsschutzrecht hat. Davon abgesehen bleibt nach Erlöschen des Urheberrechts noch das postmortale Persönlichkeitsrecht und damit zumindest theoretisch die Möglichkeit, das vom Gesetzgeber gewollte Erlöschen wieder auszuhebeln. Etwa indem man, wie es der Enkel von Schlemmer versucht hat, sagt: Es gibt vielleicht kein Urheberrecht mehr, aber ich bin als Erbe der Meinung, dass etwas so diffamierend ist für meinen Vorfahren, dass ich das unterbinden möchte. Dem wurde aber vom Landgericht Dessau 2014 ein Riegel vorgeschoben. Ich denke, dass das richtig war. Denn das Urheberpersönlichkeitsrecht ist eigentlich eine Spezialform des allgemeinen Persönlichkeitsrechtes. Wenn ich nach Ablauf des Urheberrechts auf das allgemeine Persönlichkeitsrecht zurückgreifen könnte, hieße das, die Regelungen des Gesetzgebers zu unterlaufen.

Im Fall von Oskar Schlemmer wurde die Retrospektive in Stuttgart „Visionen einer neuen Welt“ vom November 2014 bis April 2015 erst durch das Auslaufen des Urheberrechts möglich. Davor hatten sich die Schlemmer-Erben jahrzehntelang gegen Ausstellungen ausgesprochen ...

Es ist schwierig, wenn das Urheberrecht auf einen Erben übergeht. Meiner Meinung nach kann im Grunde nur der Künstler das Recht haben zu entscheiden, welcher Kontext für sein Werk angemessen ist. Aber auch seine Eigeninterpretation kann nicht immer allein maßgeblich sein. Wenn er eine Ausstellung mit seinem Galeristen planen würde, dann hätte dieser auch das Recht einzugreifen. Als Jurist gerät man hier oft in die Nähe zur Kunstkritik oder zum Kunstrichtertum.

Ein anderes Thema: das zwischen den USA und der Europäischen Union geplante Transatlantische Freihandelsabkommen. Was würde es für das deutsche Urheberrecht bedeuten, wenn das Abkommen in der geplanten Form umgesetzt wird?

In gewissem Maße soll wohl sogar der Schutz geistigen Eigentums verbessert werden, etwa durch eine punktuelle Rechtsangleichung beim Patentschutz und einen stärkeren Schutz von Herkunftsbezeichnungen. Speziell auf der Ebene der bildenden Kunst wird es aber – soweit bis jetzt erkennbar – wohl zu keinen wesentlichen Änderungen führen. Die Befürchtung, dass die Europäische Union urheberrechtliche Positionen gegenüber den USA preisgeben könnte, betrifft eher die digitale Wirtschaft. Was speziell die EU angeht: Hier wurde gerade ein Berichtsentwurf zur Modernisierung des Urheberrechts vorgelegt. Er sieht vor, die bestehende EU-Urheberrechtsrichtlinie durch eine europaweit geltende Verordnung zu ersetzen und die Stellung der Urheber gegenüber Verlagen und Verwertungsgesellschaften zu stärken.

<https://www.goethe.de/de/kul/wis/20478453.html>

Lösung:

| | | R | F |
|-----|---|----------|----------|
| 1. | Auf die Urheberrechte der Künstler wird bei der Abbildung ihrer Werke in der Presse geachtet. | X | |
| 2. | Die Erlöse beim An- und Verkauf mittels Galerien unterliegen einer Versteuerung. | X | |
| 3. | Den Laufzeiten des deutschen Urheberrechtes werden nach Meinung von Herr Mues angemessene Limits gesetzt. | | X |
| 4. | Die Zahl der urheberrechtsschutzbedürftigen Werke wird nach Meinung von Herrn Mues sinken. | X | |
| 5. | Nichts kann eine freie Verwendung von Kunstreplikationen nach Erlöschen des Urheberrechtes beschränken. | | X |
| 6. | Ein Nachkomme versuchte, die Regelungen des Gesetzgebers zu umgehen. | X | |
| 7. | Das Landgericht in Dessau entschied 2014 gegen den Enkel von Oskar Schlemmer. | X | |
| 8. | Ein Zustand, in dem das Urheberrecht auf einen alleinigen Erben übergeht, wäre ideal. | | X |
| 9. | Das geplante Abkommen optimiert in wesentlichem Maße den Schutz im Bereich der bildenden Kunst. | | X |
| 10. | Das aktuelle EU-Urheberrecht ist europaweit geltend und verpflichtend. | | X |

| 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. | 9. | 10. |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| R | R | F | R | F | R | R | F | F | F |

2C HÖRVERSTEHEN

Schülerblatt

Nummer:

| |
|--|
| |
|--|

Zeit: 5 Minuten

WER HAT DAS RECHT AM BILD?

Welche Aussagen sind auf der Grundlage des gehörten Textes richtig (R), welche sind falsch (F)?

| | | r | f |
|-----|--|---|---|
| 11. | Auf die Urheberrechte der Künstler wird bei der Abbildung ihrer Werke in der Presse geachtet. | | |
| 12. | Die Erlöse beim An- und Verkauf mittels Galerien unterliegen einer Versteuerung. | | |
| 13. | Den Laufzeiten des deutschen Urheberrechtes werden nach Meinung von Herrn Mues angemessene Limits gesetzt. | | |
| 14. | Die Zahl der urheberrechtsschutzbedürftigen Werke wird nach Meinung von Herrn Mues sinken. | | |
| 15. | Nichts kann eine freie Verwendung von Kunstreplikationen nach Erlöschen des Urheberrechtes beschränken. | | |
| 16. | Ein Nachkomme versuchte, die Regelungen des Gesetzgebers zu umgehen. | | |
| 17. | Das Landgericht in Dessau entschied 2014 gegen den Enkel von Oskar Schlemmer. | | |
| 18. | Ein Zustand, in dem das Urheberrecht auf einen alleinigen Erben übergeht, wäre ideal. | | |
| 19. | Das geplante Abkommen optimiert in wesentlichem Maße den Schutz im Bereich der bildenden Kunst. | | |
| 20. | Das aktuelle EU-Urheberrecht ist europaweit geltend und verpflichtend. | | |

Zeit: 15 Minuten

Umweltschäden durch Autos – und was man dagegen tun kann

Mit dem Auto unterwegs zu sein gehört zum Alltag, mehr als 60 Millionen Fahrzeuge sind in Deutschland registriert. Doch diese Art der Mobilität hat eine Kehrseite: massive Umweltschäden.

Durch Luftverschmutzung und Lärm belastet der Straßenverkehr die menschliche Gesundheit. Er ist Ursache von Unfällen mit Toten und Verletzten – und nicht zuletzt ist er für rund 20 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich. Mit verschiedenen, zum Teil kontrovers diskutierten Mitteln wird versucht, diese Schäden zu begrenzen. Wegen zu hoher Feinstaubbelastung in der Luft sterben nach Berechnungen des Umweltbundesamtes jährlich rund 47.000 Menschen vorzeitig – als Folge von Atemwegs-, Herz- und Lungenerkrankungen oder Lungenkrebs. Auch die Industrie produziert gesundheitsschädliche Abgase. In Städten verursachen aber vor allem Autos mit benzinbetriebenen Verbrennungsmotoren die schlechte Luft. Europaweite Richtlinien und Grenzwerte regulieren den Schadstoffausstoß und die klimaschädlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen. Dagegen gibt es zum Schutz vor Verkehrslärm, von dem sich laut Umweltbehörde mehr als die Hälfte der Deutschen belästigt fühlt, noch keine generelle Regelung in Deutschland. Verringern Tempolimits die Lärm-, Treibhausgas- und Schadstoffemissionen, machen sie die Straßen sicherer? Während Umweltexperten seit Jahren Tempolimits für einen umwelt- und menschenfreundlicheren Verkehr fordern, bekämpft die Autolobby Geschwindigkeitsbegrenzungen und kritisiert sie als „Gängelei“. Ähnlich kontrovers wird der Bau neuer Straßen und Autobahnen diskutiert. Für die einen zerstört der Bau neuer Verkehrsflächen die Umwelt. Pflanzen und Tiere würden ihren natürlichen Lebensraum verlieren, die Lebensqualität der Menschen leide. Andere argumentieren dagegen: Der Güter- und Individualverkehr auf der Straße sei ein wichtiger Wirtschaftsmotor, und ohne gut ausgebautes Straßennetz würden Gewerbe und Industrie nicht funktionieren. In Einem allerdings sind sich sowohl Umweltschützer als auch Autolobbyisten einig: Elektromotoren sind ein Baustein für besseren Klimaschutz. Das Ziel der deutschen Bundesregierung: Im Jahr 2020 sollen eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen fahren. Bis dahin ist allerdings viel zu tun. Aktuell sind etwa 16.000 elektrisch angetriebene Fahrzeuge unterwegs. Rund 150 Kilometer kann ein Elektroauto heute abgasfrei und leise zurücklegen, bevor der Akku wieder geladen werden muss. Und das ist ein Problem, denn es gibt noch viel zu wenig öffentliche Ladestationen. Dazu kommt, dass Elektroautos nicht unbedingt klimafreundlicher fahren als mit Benzin betankte Kraftwagen. Das ist nur dann der Fall, wenn für elektrisch betriebene Autos zusätzliche Kapazitäten erneuerbarer Energien – also grüner Strom von Wind oder Sonne – in den Strommarkt eingespeist werden.

Als Brückentechnologie könnten sich so genannte Hybride bewähren, also Autos, in denen Verbrennungs- und Elektromotor kombiniert sind. Der Vorteil: Ist der Akku erschöpft, springt der Verbrennungsmotor ein. Plug-in-Hybride können außerdem an der Steckdose geladen werden. 65.000 Hybrid-Fahrzeuge sind derzeit in Deutschland registriert. Der Markt für Elektroautos liege in Städten und urbanen Ballungszentren, wo die Bewohner viele kurze Wege fahren, schreibt der Verband der Automobilindustrie im Magazin „Elektromobilität“. Doch insgesamt stecke die Elektromobilität „noch in den Kinderschuhen“, das Straßenbild werde in naher Zukunft weiter von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bestimmt sein. Die Automobilindustrie verfolgt deshalb eine Doppelstrategie. Sie besteht darin, einerseits Alternativen zum Verbrennungsmotor mit einem „extrem niedrigen“ CO₂-Ausstoß zu entwickeln und andererseits herkömmliche Motoren effizienter zu machen und damit den Kraftstoffverbrauch zu senken.

Grüne Technologien sind wichtige Bausteine für einen besseren Klimaschutz im Verkehr“, sagt Wiebke Zimmer, Verkehrsexpertin am Öko-Institut, einer unabhängigen Forschungs- und Beratungseinrichtung. Sie kritisiert jedoch, dass bisher allein diese technologischen Optionen im Fokus der Politik stehen. „Ganz wichtig ist aber auch eine Änderung des Mobilitätsverhaltens – also nicht weiter Pkw fahren wie bisher, sondern den Verkehr stärker auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern: Fahrrad, Bahn, öffentlicher Personennahverkehr.“ Das Gleiche gelte für den Güterverkehr. Statt stärker auf die Schiene zu setzen, werde immer mehr Fracht in Lastkraftwagen über die Autobahn transportiert.

2C LESEVERSTEHEN SCHÜLERBLATT

Nummer:

Zeit: 15 Minuten

Umweltschäden durch Autos – und was man dagegen tun kann

Welche Aussagen sind auf der Grundlage des Textes richtig (R), welche sind falsch (F)?

| | | R | F |
|-----|--|---|---|
| 1. | Durch Autos verursachte Schäden werden mit von der Öffentlichkeit allgemein akzeptierten Mitteln bekämpft. | | |
| 2. | Zum Schutz der Bevölkerung wurden Grenzwerte für den Lärmpegel festgelegt. | | |
| 3. | Man plant, eine für ganz Europa gültige Richtlinie gegen Treibhaus Emissionen zu erlassen. | | |
| 4. | Ob Tempolimits die Umweltschäden senken, ist heiß umstritten. | | |
| 5. | Waren- und Personenverkehr stehen in enger Beziehung mit der Ankurbelung der Wirtschaft, argumentieren die Befürworter des Baus neuer Straßen. | | |
| 6. | Die Zahl der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb soll nach dem Willen der Bundesregierung steigen. | | |
| 7. | Die Klimafreundlichkeit der Elektroautos ist nur unter bestimmten Bedingungen gegeben. | | |
| 8. | In den Hybrid-Autos arbeiten beide Motoren parallel. | | |
| 9. | In naher Zukunft rechnet die Automobilindustrie vorwiegend mit der Entwicklung alternativer Fahrzeuge. | | |
| 10. | Die Bahn ist eine umweltfreundliche Lösung sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. | | |

Bewertung: Für jede richtige Antwort je 1 Punkt. Insgesamt 10 Punkte.

Zeit: 15 Minuten

Umweltschäden durch Autos – und was man dagegen tun kann

Mit dem Auto unterwegs zu sein gehört zum Alltag, mehr als 60 Millionen Fahrzeuge sind in Deutschland registriert. Doch diese Art der Mobilität hat eine Kehrseite: massive Umweltschäden. Durch Luftverschmutzung und Lärm belastet der Straßenverkehr die menschliche Gesundheit. Er ist Ursache von Unfällen mit Toten und Verletzten – und nicht zuletzt ist er für rund 20 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich. Mit verschiedenen, zum Teil kontrovers diskutierten Mitteln wird versucht, diese Schäden zu begrenzen. Wegen zu hoher Feinstaubbelastung in der Luft sterben nach Berechnungen des Umweltbundesamtes jährlich rund 47.000 Menschen vorzeitig – als Folge von Atemwegs-, Herz- und Lungenerkrankungen oder Lungenkrebs. Auch die Industrie produziert gesundheitsschädliche Abgase. In Städten verursachen aber vor allem Autos mit benzinbetriebenen Verbrennungsmotoren die schlechte Luft. Europaweite Richtlinien und Grenzwerte regulieren den Schadstoffausstoß und die klimaschädlichen CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen. Dagegen gibt es zum Schutz vor Verkehrslärm, von dem sich laut Umweltbehörde mehr als die Hälfte der Deutschen belästigt fühlt, noch keine generelle Regelung in Deutschland. Verringern Tempolimits die Lärm-, Treibhausgas- und Schadstoffemissionen, machen sie die Straßen sicherer? Während Umweltexperten seit Jahren Tempolimits für einen umwelt- und menschenfreundlicheren Verkehr fordern, bekämpft die Autolobby Geschwindigkeitsbegrenzungen und kritisiert sie als „Gängelei“. Ähnlich kontrovers wird der Bau neuer Straßen und Autobahnen diskutiert. Für die einen zerstört der Bau neuer Verkehrsflächen die Umwelt. Pflanzen und Tiere würden ihren natürlichen Lebensraum verlieren, die Lebensqualität der Menschen leide. Andere argumentieren dagegen: Der Güter- und Individualverkehr auf der Straße sei ein wichtiger Wirtschaftsmotor, und ohne gut ausgebautes Straßennetz würden Gewerbe und Industrie nicht funktionieren. In Einem allerdings sind sich sowohl Umweltschützer als auch Autolobbyisten einig: Elektromotoren sind ein Baustein für besseren Klimaschutz. Das Ziel der deutschen Bundesregierung: Im Jahr 2020 sollen eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen fahren. Bis dahin ist allerdings viel zu tun. Aktuell sind etwa 16.000 elektrisch angetriebene Fahrzeuge unterwegs. Rund 150 Kilometer kann ein Elektroauto heute abgasfrei und leise zurücklegen, bevor der Akku wieder geladen werden muss. Und das ist ein Problem, denn es gibt noch viel zu wenig öffentliche Ladestationen. Dazu kommt, dass Elektroautos nicht unbedingt klimafreundlicher fahren als mit Benzin betankte Kraftwagen. Das ist nur dann der Fall, wenn für elektrisch betriebene Autos zusätzliche Kapazitäten erneuerbarer Energien – also grüner Strom von Wind oder Sonne – in den Strommarkt eingespeist werden. Als Brückentechnologie könnten sich so genannte Hybride bewähren, also Autos, in denen Verbrennungs- und Elektromotor kombiniert sind. Der Vorteil: Ist der Akku erschöpft, springt der Verbrennungsmotor ein. Plug-in-Hybride können außerdem an der Steckdose geladen werden. 65.000 Hybrid-Fahrzeuge sind derzeit in Deutschland registriert. Der Markt für Elektroautos liege in Städten und urbanen Ballungszentren, wo die Bewohner viele kurze Wege fahren, schreibt der Verband der Automobilindustrie im Magazin „Elektromobilität“. Doch insgesamt stecke die Elektromobilität „noch in den Kinderschuhen“, das Straßenbild werde in naher Zukunft weiter von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren bestimmt sein. Die Automobilindustrie verfolgt deshalb eine Doppelstrategie. Sie besteht darin, einerseits Alternativen zum Verbrennungsmotor mit einem „extrem niedrigen“ CO₂-Ausstoß zu entwickeln und andererseits herkömmliche Motoren effizienter zu machen und damit den Kraftstoffverbrauch zu senken.

Grüne Technologien sind wichtige Bausteine für einen besseren Klimaschutz im Verkehr“, sagt Wiebke Zimmer, Verkehrsexpertin am Öko-Institut, einer unabhängigen Forschungs- und Beratungseinrichtung. Sie kritisiert jedoch, dass bisher allein diese technologischen Optionen im Fokus der Politik stehen. „Ganz wichtig ist aber auch eine Änderung des Mobilitätsverhaltens – also nicht weiter Pkw fahren wie bisher, sondern den Verkehr stärker auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern: Fahrrad, Bahn, öffentlicher Personennahverkehr.“ Das Gleiche gelte für den Güterverkehr. Statt stärker auf die Schiene zu setzen, werde immer mehr Fracht in Lastkraftwagen über die Autobahn transportiert.

<http://www.pasch-net.de/pas/cls/leh/unt/dst/mob/de3362872.htm>

| | Welche Aussagen sind auf der Grundlage des Textes richtig (R), welche sind falsch (F)? | R | F |
|-----|--|----------|----------|
| 1. | Durch Autos verursachte Schäden werden mit von der Öffentlichkeit allgemein akzeptierten Mitteln bekämpft. | | X |
| 2. | Zum Schutz der Bevölkerung wurden Grenzwerte für den Lärmpegel festgelegt. | | X |
| 3. | Man plant, eine für ganz Europa gültige Richtlinie gegen Treibhaus Emissionen zu erlassen. | | X |
| 4. | Ob Tempolimits die Umweltschäden senken, ist heiß umstritten. | X | |
| 5. | Waren- und Personenverkehr stehen in enger Beziehung mit der Ankurbelung der Wirtschaft, argumentieren die Befürworter des Baus neuer Straßen. | X | |
| 6. | Die Zahl der Fahrzeuge mit alternativem Antrieb soll nach Willen der Bundesregierung steigen. | X | |
| 7. | Die Klimafreundlichkeit der Elektroautos ist nur unter bestimmten Bedingungen gegeben. | X | |
| 8. | In den Hybrid-Autos arbeiten beide Motoren parallel. | | X |
| 9. | In naher Zukunft rechnet die Automobilindustrie vorwiegend mit der Entwicklung alternativer Fahrzeuge. | | X |
| 10. | Die Bahn ist eine umweltfreundliche Lösung sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. | X | |

Bewertung: Für jede richtige Antwort je 1 Punkt. Insgesamt 10 Punkte.

Im Text wurden an mehreren Stellen (1 – 30) Wörter ausgelassen. Lesen Sie den Text und wählen Sie für diese Stellen die passenden Ergänzungen (A) – (D). Es gibt jeweils nur eine richtige Antwort.

Pro Großstadt

Ein paar Tage New York und ich wollte mich nie wieder mit der Kleinstadt begnügen. „Einmal willst du leben in Rom, einmal willst du nach Berlin, einmal willst du leben **01** Hawaii, sterben wirst du leider in Wien.“ So **02** die Wiener Band Wanda das urbane Nomadentum unserer Generation. Zeilen, in denen ich mich wiederfinde. Meine Jugend war nämlich vor allem von einem geprägt: Sehnsucht **03** all den Möglichkeiten, die mir meine provinzielle Heimatstadt nicht bieten konnte. So brach ich nach dem Abitur nicht etwa ins neuseeländische Hinterland auf, wie es einige meiner Mitschüler taten, **04** flog für einige Wochen in die gefühlte Hauptstadt der Welt: New York. Während **05** meisten Besuchern nach einigen Tagen das Leben in diesem Schmelztiegel zu viel wird, kamen mir die Möglichkeiten dieser Stadt unendlich und unendlich spannend **06**: bis spätabends im Museum verweilen, unter der Woche nachts noch mit der Subway oder mit den gelben Taxis **07** die Brooklyn Bridge fahren. Ich sah Menschen in den ausgeflipptesten Outfits, und **08** nahm davon groß Notiz. **09** meiner Jugend hat mich die einzige Disco der Stadt nie wirklich interessiert. Die Musik war mir zu **10**, die Besucher zu **11**. Clubs gab es nicht, in den umliegenden Kleinstädten gab es auch nur Großraumdiscos. Für Theater-, Konzert- oder Kinobesuche musste man die nächstgrößere Stadt aufsuchen. Deshalb freue ich mich schon **12**, bald aussuchen zu können, zu welcher Musik ich gerade tanzen will, ohne dabei eine weite Anreise **13** müssen. **14** für Einkäufe **14** für kulturelle Veranstaltungen muss man in der Großstadt Sprit verschwenden – vieles geht zu Fuß, für alles andere gibt es den **15** Nahverkehr und das Fahrrad. Während für die Generation unserer Eltern **16** Führerschein das Symbol der Freiheit war, hat er für einen großen Teil unserer Generation keine Bedeutung mehr. Auch die vermeintliche Anonymität in der Großstadt hält mich nicht von meinen Umzugsplänen ab. **17** auch in der Großstadt gibt es keine vollständige Anonymität, **18** man Teil einer bestimmten Peergroup wird. Und während es in meiner Heimatstadt etwas **19** ist, dauernd Bekannte auf der Straße zu treffen, **20** ein zufälliges Treffen in der Großstadt zu einem besonders freudigen Ereignis. Ich habe ja gar nichts gegen etwas **21** Idyll und einen Ausflug ins Grüne. Am liebsten **22** ich den aber innerhalb der Stadt. Zum Beispiel in den New Yorker Central Park, der so angelegt ist, **23** man an manchen Stellen fast **24**, in einer Megacity zu sein. So ein Park wird von den Menschen auch rege **25** – weshalb es für mich da **26** ist als irgendwo auf der Kuhwiese. Viele europäische Großstädte könnten im **27** mit ihren Grünflächen noch so einiges von New York lernen. Eines steht allerdings fest: Mit dem Umzug in die Großstadt wird das Leben nicht auf einen **28** leichter oder gar sorgenlos. Zuerst heißt es, sich durch den Dschungel des Wohnungsmarktes zu schlagen und ein **29** Zimmer zu finden. Aber das sollte doch **30**. Auch in Ausbildung, Praktikum oder Studium müssen wir ständig Höchstleistungen erbringen und nebenbei die alltäglichen Hürden des Erwachsenwerdens bewältigen.

2C TEST

SCHÜLERBLATT

Nummer:

Zeit: 20 Minuten

2. Seite

Pro Großstadt

Kreuzen Sie die richtige Ergänzung an:

| | (A) | (B) | (C) | (D) |
|----|--------------------------|------------------|-------------------|---------------|
| 01 | auf | in | nach | an |
| 02 | singt | besingt | nachsingt | vorsingt |
| 03 | auf | über | für | nach |
| 04 | sondern | aber | und | denn |
| 05 | die | den | der | denen |
| 06 | an | vor | auf | entgegen |
| 07 | um | auf | durch | über |
| 08 | keine | kein | keiner | keins |
| 09 | während | bei | seit | bis |
| 10 | einfältig | einmalig | einzigartig | einseitig |
| 11 | angepasst | aufgepasst | ausgepasst | gepasst |
| 12 | daran | darauf | darüber | dafür |
| 13 | einplanen | einzuplanen | zu einplanen | einplanen zu |
| 14 | nicht nur - sondern auch | weder - noch | sowohl – als auch | zwar - aber |
| 15 | geöffneten | offenbaren | offenen | öffentlichen |
| 16 | des | der | das | den |
| 17 | denn | da | weil | damit |
| 18 | soviel | soweit | sooft | sobald |
| 19 | alltäglich | Alltäglich | Alltägliches | alltägliches |
| 20 | kann | wird | ist | hat |
| 21 | ländliches | ländliche | ländlicher | ländlichen |
| 22 | untersetze | unterstütze | unterhalte | unternehme |
| 23 | als | wenn | dass | ob |
| 24 | vergisst | vergaß | vergesst | vergaßt |
| 25 | gehalten | genutzt | genommen | gebracht |
| 26 | spannender | spannendes | spannende | spannend |
| 27 | Umriss | Umlauf | Umgang | Umstand |
| 28 | Schlag | Fall | Moment | Zug |
| 29 | kostenfreies | bezahlbares | kostenloses | bezahltes |
| 30 | zu schaffen sein | sein zu schaffen | schaffen zu sein | schaffen sein |

Zeit: 20 Minuten

Pro Großstadt

Kreuzen Sie die richtige Ergänzung an:

| | (A) | | (B) | | (C) | | (D) | |
|----|-----|---------------------------|-----|------------------|-----|-------------------|-----|---------------|
| 01 | X | auf | | in | | nach | | an |
| 02 | | singt | X | besingt | | nachsingt | | vorsingt |
| 03 | | auf | | über | | für | X | nach |
| 04 | X | sondern | | aber | | und | | denn |
| 05 | | die | X | den | | der | | denen |
| 06 | | an | X | vor | | auf | | entgegen |
| 07 | | um | | auf | | durch | X | über |
| 08 | | keine | | kein | X | keiner | | keins |
| 09 | X | während | | bei | | seit | | bis |
| 10 | X | einfältig | | einmalig | | einzigartig | | einseitig |
| 11 | X | angepasst | | aufgepasst | | ausgepasst | | gepasst |
| 12 | | daran | X | darauf | | darüber | | dafür |
| 13 | | einplanen | | einzuplanen | | zu einplanen | x | einplanen zu |
| 14 | | nicht nur sondern auch | X | weder - noch | | sowohl – als auch | | zwar - aber |
| 15 | | geöffneten | | offenbaren | | offenen | x | öffentlichen |
| 16 | | des | X | der | | das | | den |
| 17 | X | denn | | da | | weil | | damit |
| 18 | | soviel | | soweit | | sooft | X | sobald |
| 19 | | alltäglich | | Alltäglich | X | Alltägliches | | alltägliches |
| 20 | | kann | X | wird | | ist | | hat |
| 21 | X | ländliches | | ländliche | | ländlicher | | ländlichen |
| 22 | | untersetze | | unterstütze | | unterhalte | x | unternehme |
| 23 | | als | | wenn | X | dass | | ob |
| 24 | X | vergisst | | vergaß | | vergisst | | vergaßt |
| 25 | | gehalten | X | genutzt | | genommen | | gebracht |
| 26 | X | spannender | | spannendes | | spannende | | spannend |
| 27 | | Umriss | | Umlauf | X | Umgang | | Umstand |
| 28 | X | Schlag | | Fall | | Moment | | Zug |
| 29 | | kostenfreies | X | bezahlbares | | kostenloses | | bezahltes |
| 30 | X | zu schaffen sein | | sein zu schaffen | | schaffen zu sein | | schaffen sein |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| A | B | D | A | B | B | D | C | A | A | A | B | D | B | D |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| B | A | D | C | B | A | D | C | A | B | A | C | A | B | A |

Themen - FREIE REDE

A. Bild/Bildgeschichte/Foto - Wertung: max. 25 Punkte

Vorbereitungszeit: 2 Minuten

Zeit für die Bildbeschreibung: 5 – 8 Min.

Die Schüler haben 2 Minuten Zeit, um sich das Bild/Foto anzusehen. Sie beschreiben das Bild/Foto oder erzählen eine Geschichte zu dem Bild/zu den Bildern. Die Jurymitglieder stellen Ergänzungsfragen. Dies gilt für alle Kategorien. Im Rahmen einer Kategorie erhält jeder Schüler dasselbe Bild, damit jeder Schüler dieselbe Aufgabe mit den gleichen Fragen und Themen bekommt. Nach dieser Disziplin darf der Schüler den Raum nicht verlassen, er setzt sich hinten in den Prüfungsraum.

Bei dem mündlichen Ausdruck - bei „Bildbeschreibung“ - werden bewertet:

| | | | |
|----------------------------|----------|-------------------------------|----------|
| Wortschatz | 5 Punkte | Gesprächsfähigkeit | 5 Punkte |
| Grammatik | 5 Punkte | Kreativität und Argumentation | 5 Punkte |
| Inhaltliche Angemessenheit | 5 Punkte | | |

B. Freie Rede - Wertung: max. 25 Punkte

Vorbereitungszeit: 2 Minuten

Zeit für die „Freie Rede“: 5 Min.

Die Jury zieht unter 13 vorgeschlagenen Themen, die jeweils auf einem Los stehen, 2-3 Themen. Zu diesen Themen führen die Jurymitglieder ein freies Gespräch mit dem Schüler. Alle Schüler derselben Kategorie haben die gleichen Themen. Der Verlauf der Prüfung erfolgt wie bei der Bildgeschichte. Die Schüler betreten den Raum nacheinander in der ausgelosten Reihenfolge. Nach dem Gespräch setzt sich der Schüler nach hinten in den Prüfungsraum. Er darf auf keinen Fall den Raum verlassen.

Bei dem mündlichen Ausdruck - bei „Freie Rede“ - werden bewertet:

| | | | |
|----------------------------|----------|---------------------------|----------|
| Wortschatz | 5 Punkte | Gesprächsfähigkeit | 5 Punkte |
| Grammatik | 5 Punkte | Aussprache und Intonation | 5 Punkte |
| Inhaltliche Angemessenheit | 5 Punkte | | |

Die folgenden Behauptungen und Meinungen sollen die Schüler zur Diskussion anregen.

Der Schüler erhält einen kurzen provokativen Satz zu 2-3 Themen, zu dem er Stellung nimmt. Aufgrund dieser Äußerung führen die Jurymitglieder ein freies Gespräch mit dem Schüler. Alle Schüler derselben Kategorie haben die gleichen Themen.

Die Fragestellungen im Gespräch richten sich nach dem Alter und dem Sprachniveau der Schüler.

1. Familie (Generationsprobleme)

Meine Freunde haben für mich immer Zeit, meine Eltern nicht.

2. Hobby (Freizeit)

Hobbys ermöglichen es, die Freizeit sinnvoll zu verbringen.

3. Schule (Beruf)

Ich möchte im Ausland studieren, meine Eltern sind dagegen.

4. Natur (Umwelt)

Ich blicke misstrauisch in die Zukunft. Die Menschen vernichten allmählich unsere Erde.

5. Jugendprobleme (Freundschaften)

Die Arbeitslosigkeit ist der Grund für die Auswanderung der jungen Menschen.

6. Reisen (Urlaub)

Reisen ist wegen der Terroranschläge gefährlich geworden.

7. Lesen (Lektüre)

E-Bücher können nicht mit den traditionellen Büchern konkurrieren.

8. Medien /Unterhaltung

Das Internet wird in Zukunft unsere einzige Wissensquelle sein.

9. Sport /Mode

Sport: Ohne Geld kann man heutzutage keinen Sport professionell betreiben.

Mode: Mode ist was die Stars tragen.

10. Ernährung/Essgewohnheiten

Vegetarier werden oft blutkrank.

11. Stadt/Verkehr

Junge Autofahrer fahren zu gefährlich, ältere sind vorsichtiger.

12. Wohnen (Wohnungsprobleme)

Das Leben in der Großstadt ist zu stressig.

13. Gesundheit (Unser Körper)

Die meisten Krankheiten stehen im Zusammenhang mit Stress, Bewegungsmangel und Drogen.

2C

BILD

