



CONCOURS CENTRALE-SUPÉLEC

Allemand

MP, PC, PSI, TSI

4 heures

Calculatrices interdites

2017

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

Rédiger en allemand et en 500 mots une synthèse des documents proposés, qui devra obligatoirement comporter un titre. Indiquer avec précision, à la fin du travail, le nombre de mots utilisés (titre inclus), un écart de 10% en plus ou en moins sera accepté.

Ce sujet propose les documents suivants :

- un article de la *Berliner Zeitung* du 5 octobre 2014 ;
- un article du *Spiegel online* du 18 mars 2015 ;
- un article de *Deutschlandfunk* du 13 novembre 2014 ;
- les résultats d'un sondage parus dans le magazine *markenartikel* du 21 juillet 2015.

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

Berliner Zeitung

Von ANTJE TRÖLSCH, 05.10.2014

Neugierig betrachtet Achim Möller seinen aufgeschraubten Staubsauger. Warum funktioniert der Ein- und Aus-Schalter nicht? Ohne Anleitung hat er sich nicht alleine an die Reparatur des Staubsaugers gewagt, nun sitzt er mit seinem defekten Gerät in einem Spandauer Repair Café.

„Wegwerfen? Denkste!“ ist das Motto der Repair Cafés, die sich seit 2009 weltweit etablieren. Ausgehend von den Niederlanden gibt es mittlerweile mehr als 600 Dependancen: 120 Cafés davon in Deutschland, zwölf in Berlin. Das Konzept ist so einfach wie erfolgreich. Menschen bringen kaputte Gegenstände in die Cafés und reparieren sie dort gemeinsam mit ehrenamtlichen Helfern.

Egal, ob Kleidung, Möbel, elektrische Geräte oder Fahrräder, die Reparaturen sind kostenlos. [...]

„Es geht um Hilfe zur Selbsthilfe“, beschreibt Norbert Überfeld das Konzept. [...]

In der Spandauer Wilhelmstadt treffen sich Interessierte jeden zweiten Donnerstag im Monat im Stadtteilladen. An diesem Abend sind es sechs Ehrenamtliche, die ihr Wissen und Werkzeug zur Verfügung stellen. Sie stehen hinter einem langen Tisch, auf dem sich Platinen, Drähte und Schraubendreher stapeln.

Ihnen gegenüber drängeln sich die Besucher mit einem Sammelsurium defekter Dinge. Die Gründe für den Besuch im Café sind unterschiedlich. Die einen haben kein Geld für einen Neukauf, die anderen wollen aus ökologischer Überzeugung das Bestehende erhalten. [...]

Neben Nachhaltigkeit geht es auch um Gemeinschaft. Jeder ist als Besucher oder Helfer willkommen. „Unsere Reparateure müssen keine Ingenieure sein, sie sollten Alltagskompetenz mitbringen“, so Hansing. Jeder bringt das Wissen mit, das er hat. Je nach Größe der verschiedenen Cafés arbeiten dort zwischen zwei und fünfzig Reparateure. Die Besucher werden um Spenden gebeten, entweder Geldspenden für neues Werkzeug oder Kaffee und Kuchen als Sachspenden für ein wohnliches Ambiente beim gemeinsamen Arbeiten.

Wenn eine Reparatur nicht klappt, liegt es häufig an speziellen Ersatzteilen, die nicht aufzutreiben sind, oder am hochkomplexen Innenleben technischer Geräte. Die Bilanz der Repair Cafés kann sich aber sehen lassen: 50 bis 80 Prozent der kaputten Gegenstände können wieder intakt mit nach Hause genommen werden.

Auch Achim Möller hat einen erfolgreichen Abend. Der Schalter ist intakt, das Gebläse brummt und der Staubsauger funktioniert wieder.

Reparieren statt wegwerfen

Berliner Repair Cafés bieten kostenlose Hilfe



Urteil zum Fahrdienst

UberPop in Deutschland verboten – gut so

Eine Analyse von manager-magazin-Redakteurin ASTRID MAIER, 18.03.2015

[...]

2009 in San Francisco gegründet, hat sich das aggressivste Unternehmen, welches das Silicon Valley je hervorgebracht hat, zum heißesten Investorenliebbling aller Zeiten entwickelt. 5,9 Milliarden Dollar hat Uber-Chef Travis Kalanick schon bei Wagnisgeldgebern, der Investmentbank Goldman Sachs, Google, Amazon-Chef Jeff Bezos und Fondsgesellschaften wie Blackrock eingesammelt. So viel hat noch nie ein so unerfahrenes Unternehmen in so kurzer Zeit eingesammelt.

[...] Und Uber verkauft sich — nicht nur in Deutschland — als Leuchtturm der Share Economy, in der alle ihr Hab und Gut zum Wohle aller teilen, so dass vom Uber-Wohlstand auf alle ein gutes Stück zurückfallen wird.

Es ist ein leeres Versprechen und nirgendwo wird das deutlicher als im Fall des Dienstes UberPop, bei dem private Chauffeure ihre Dienste mit dem eigenen Auto anbieten und der nun deutschlandweit verboten wurde. Bei dem Geschäftsmodell wälzt Uber als Vermittlungsplattform jegliche Pflichten und Risiken auf das einzelne Individuum ab: Die Fahrer sind mit ihren privaten Autos tätig, sie müssen für Verschleiß und Benzin aufkommen, und für das Versicherungsrisiko haften sie zunächst selbst.

Verantwortung zeigt das Unternehmen Uber hingegen keine: Die Fahrer werden nicht fest angestellt. Und nachdem sie mit üppigen Prämien und Boni auf die Plattform gelockt werden, fährt Uber diese später gern wieder zurück. US-Fahrer haben längst vor der Uber-Zentrale in San Francisco protestiert, weil viele von ihnen offenbar von dem Geld, das nach Abzug aller Kosten übrigbleibt, kaum leben können.

Die meisten Uber-Fahrer haben mehrere Jobs, um ihre Familien zu ernähren, belegt eine Studie, die Uber selbst vor Kurzem veröffentlicht hat.

Das mag in den USA mancherorts schon als Fortschritt gefeiert werden. Europa hätte vor dem Durchmarsch dieses libertären Tech-Kapitalismus nur zu verlieren: Uber-Chef Kalanick und Investoren werden reich, indem sie die billige Arbeitskraft von prekär Beschäftigten an andere per App vermitteln — das Geschäftsmodell hat mit dem Gedanken der Share Economy nichts zu tun.

Schon gar nicht in einem Land wie Deutschland, in dem es an verlässlichen Taxen nicht mangelt. Insbesondere der Vorwurf, Deutschland werde „ökologisch sinnvoller Mobilitätskonzepte“ beraubt, ist perfide, wo man doch hierzulande so gut wie in jeder Stadt in einen Bus, eine U-Bahn oder Straßenbahn einsteigen kann, um sicher zum Ziel zu gelangen.

In San Francisco, der Uber-Heimstadt, steigen derzeit sogar viele der dort lebenden Tech-Hipster vom Fahrrad auf ein Uber-Pool-Auto um, so heißt die besonders günstige neue Mitfahr-App von Uber. Es ist genau dieses Uber-Pool-Modell, das Kalanick am liebsten als nächstes rund um den Globus exportieren würde und welches die hohe Bewertung seines Unternehmens wohl überhaupt erst rechtfertigt. Kalanick arbeitet damit an einem weltweiten Monopol auf den Transport mit Autos.

Das Landgericht Frankfurt hat auf der Grundlage anderer Argumente sein Urteil gefällt. Dem Gericht nach bricht das Unternehmen schlicht und ergreifend das Gesetz. Das Verbot ist aber auch in ökonomischer, ökologischer und sozialer Hinsicht alles andere als eine Niederlage für unsere Gesellschaft.

Seit einigen Jahren boomt die sogenannte „Share-Economy“. „Nutzen statt Besitzen“, ist deren Slogan, man gebraucht Dinge gemeinschaftlich, teilt Autos, Werkzeug, Wohnraum oder auch Gemüsebeete. Damit, so Kapitalismuskritiker und Umweltschützer, sei eine neue Ära eingeläutet, ein Wandel von der Ich- zur Wir- Gesellschaft, geprägt von einer Ethik des Teilens, ressourcenschonend, ökologisch, nachhaltig. [...]

Dass Menschen Dinge miteinander teilen, ist eigentlich gar keine neue Idee. Schon lange gibt es Mitwohnzentralen, Mitfahrzentralen oder Second-Hand-Läden.

„Gerade nach dem Krieg war es eine ökonomische Notwendigkeit zu teilen, leihen, tauschen, weil es wenig gab.“ sagt Dr. Carolin Baedeker vom Wuppertaler Institut für Klima, Umwelt, Energie.

„Dann gibt es seit Jahrhunderten immer schon eingeübte Formen wie Bibliotheken.“ [...]

Ist aber mit einer solchen Wirtschaft des Teilens wirklich der Wandel von der Ich- zur Wir-Gesellschaft eingeläutet? Tritt an die Stelle des Besitzindividualismus eine Art Netzsozialismus? Eine „Ethik des Teilens“, wie es auch heißt, noch dazu ressourcenschonend, ökologisch, nachhaltig? Carolin Baedeker hat für die Heinrich-Böll-Stiftung eine Studie zum Thema „Nutzen statt Besitzen. Auf dem Weg zu einer ressourcenschonenden Konsumkultur“ durchgeführt. Die Motive für das Teilen von Gütern sind vielfältig. [...]

In der Regel, so das Ergebnis der Studie, ist das Teilen von Kleidung oder Werkzeug durchaus ressourcenschonender als der Neuerwerb von Gütern. Allerdings sind auch die sogenannten „Rebound-Effekte“ nicht zu unterschätzen. Das heißt dem Ressourcen-Einspar-Potential steht auf der anderen Seite ein erhöhter Verbrauch von Ressourcen gegenüber. Etwa wenn Verpackungs- und Transportwege für die im Internet getauschte Kleidung entstehen. Oder das durch den Kleidertausch gesparte Geld dafür verwendet wird, weitere - also mehr - Kleidungsstücke zu erwerben. [...]

Zwiespältig ist auch die Nachhaltigkeitsbilanz von Mitwohn-Portalen, die entweder gratis - wie bei „Couchsurfing“ - oder gegen Bezahlung - wie bei „AirBnB“ - Touristen bereits bestehenden Wohnraum anbieten. Dadurch werde der Bau neuer Hotels überflüssig, sagen Optimisten. [...]

Für Prof. Niko Paech, Nachhaltigkeitsforscher an der Uni Oldenburg, heißt es im Gegenteil: „Wenn ich mit dem Flugzeug nach Amerika fliege, dann kann ich über AirBnB eine besonders günstige Unterkunft finden. Auf diese Weise wird es überhaupt erst lukrativ oder finanziell erschwinglich für mich, einen Aufenthalt in Amerika zu organisieren.“ [...]

Auch die neuen Car-Sharing-Dienstleister, bei denen Autos per Smartphone an einer Stelle der Stadt gemietet und an einer anderen wieder abgestellt werden können, scheinen bislang wenig ressourcenspa-

rende Effekte zu haben. So jedenfalls das Ergebnis der im August erschienenen Studie „Urbane Mobilität im Umbruch“: [...] Die neuen Carsharing-Dienste leisten keinen Beitrag zur Entlastung des Verkehrs in den Ballungsräumen. Sie bedienen vielmehr eine, so heißt es, „motorisierte Bequemlichkeitsmobilität im Nahbereich“, genutzt vor allem für die Freizeitaktivitäten urbaner, kreativer Milieus.

[...] Hinter den neuen Anbietern stehen Konzerne wie Daimler oder BMW. Diese Entwicklung mag ein Kennzeichen der ganzen Ökonomie des Teilens sein. Entstanden ursprünglich aus kommunitaristisch-ökologischen Idealen werden daraus zunehmend renditeorientierte Geschäftsmodelle. Die Taxikonkurrenz Uber oder auch das Mitwohnportal „AirBnB“ machten in letzter Zeit Schlagzeilen mit ihren zweifelhaften Geschäftsmodellen.

„Es ist schwierig, weil es im Augenblick zwei Strömungen gibt. Die eine Strömung ist, dass die Sharing Economy durch ein stärkeres Teilen ein Wir-Gefühl und eine ökologische Nachhaltigkeit fördern kann. Auf der anderen Seite ist aber gerade in den jungen Unternehmen natürlich das Gegenteil passiert. Wenn man sich ansieht wie Uber und ‚AirBnB‘ agiert, mit 20 Prozent Marge für eine praktisch nicht existierende Wertschöpfung außer der Tatsache, dass sie Angebot und Nachfrage zusammengebracht haben, dann ist das schon eine Situation, die alles andere als sozial und nachhaltig ist.“

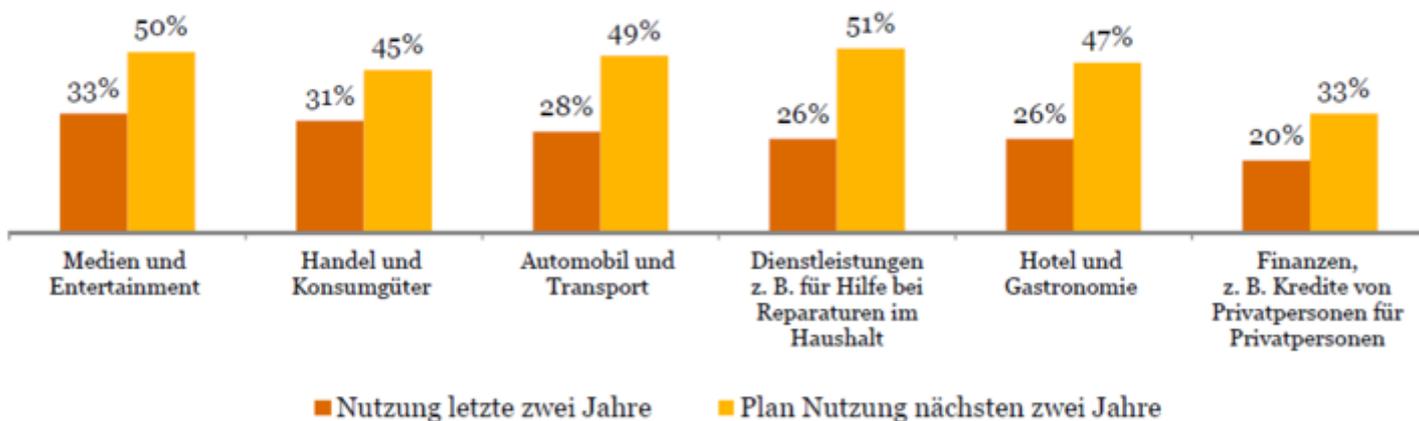
Kritiker merken an, dass durch das Teilen des eigenen PKWs oder der eigenen Wohnung das vormalig Private buchstäblich vermarktet wird. Man kann sogar seine eigene Arbeitskraft direkt auf entsprechenden Plattformen anbieten und verteilt sie auf verschiedene Firmen. Der weißrussische Netzkritiker Evgeny Morozov nennt die Sharing Economy deshalb einen „Neoliberalismus auf Steroiden“, also einen besonders hochgezüchteten Neoliberalismus. Die Idee des kollaborativen Konsums bleibe nicht nur innerhalb der kapitalistischen Logik, sie verschlinge auch die letzten Refugien sinnfreien Vorsichhinlebens. Auf jeden Fall, so Prof. Daniel Veit, bedürfe es politischer Interventionen, die die boomenden Geschäfte der neuen Sharing-Economy regulieren.

„Wir brauchen eine politische Regulierung, eine Gesetzgebung und eine klare Aussage wie solche Geschäftsmodelle funktionieren können.“ [...]

Die Vision, dass mit dem Zeitalter der Sharing Economy eine neue, bessere Welt anbricht, in der Ressourcen vertrauensvoll miteinander geteilt werden, und am Ende alle profitieren: die Umwelt, die Konjunktur, die Lebensqualität, ist mittlerweile geplatzt. Dennoch halten manche, wie Nachhaltigkeitsforscherin Carolin Baedeker oder Daniel Veit das Prinzip, „Teilen statt Besitzen“ auch weiterhin für eine Chance, Überfluss zu reduzieren. [...]

Potenzial der Share Economy-Nutzung

Die Nutzung von Share Economy-Angeboten wird sich in den nächsten zwei Jahren in manchen Bereichen nahezu verdoppeln



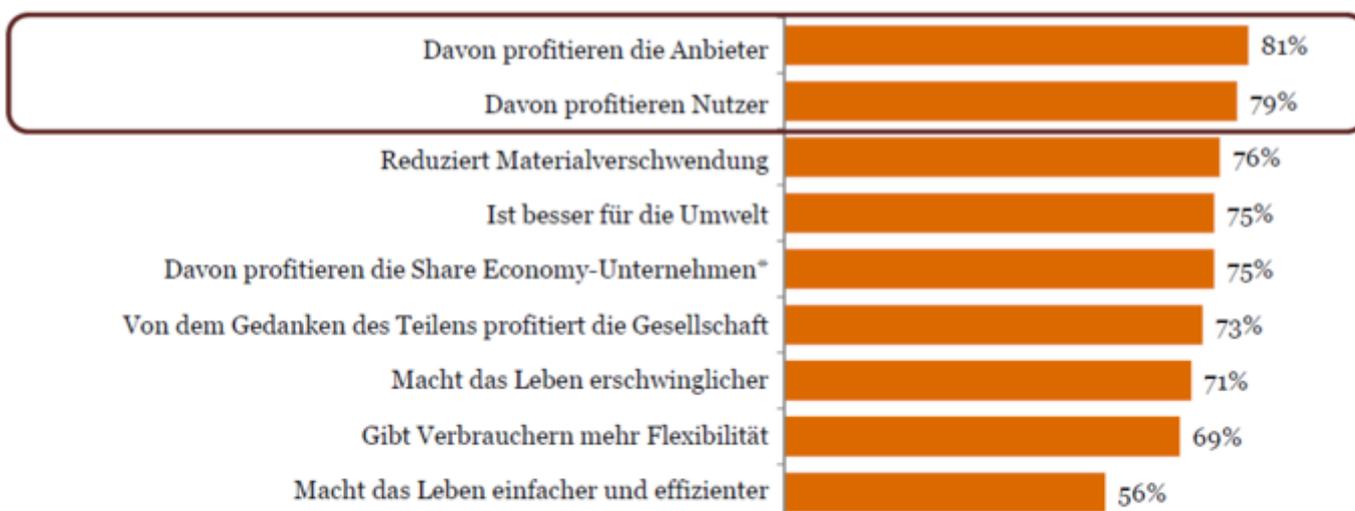
Frage 1: Wie häufig haben Sie selbst in den letzten zwei Jahren Share Economy-Angebote aus folgenden Bereichen als Konsument in Anspruch genommen? / Frage 2: Und wie häufig planen Sie in den nächsten zwei Jahren Share Economy-Angebote aus folgenden Bereichen als Konsument in Anspruch zu nehmen? Basis: alle Befragten, N = 1.000 (Skalierte Abfrage) Darstellung Nutzer „Häufig, Manchmal, + Selten“.

Bevölkerungsbefragung Share Economy 2015

Juni 2015

Share Economy: Vorteile

Acht von zehn Deutschen sehen einen hohen Nutzen von Share Economy sowohl für Anbieter als auch und für Konsumenten.



Frage 10: Denken Sie bitte wieder ganz allgemein an das Thema Share Economy. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen zum Thema Share Economy zustimmen oder nicht zu stimmen.

Basis: alle Befragten; N = 1.000 (Skalierte Abfrage: Stimme zu / Stimme nicht zu) Darstellung „Stimme zu“

*also die Betreiber der Plattformen, über die die Share Economy-Anbieter ihre Produkte und Dienstleistungen anbieten

Bevölkerungsbefragung Share Economy 2015

Juni 2015