



Hörtext 1: Ein hartes Wochenende für sportliche Studierende

Sandra:

Hallo Christian.

Christian:

Hallo Sandra. Wie geht's?

Sandra:

Gut. Und dir, alter Sportsfreund? Warum nimmst du eigentlich dein Rennrad mit ins Cafe?

Christian:

Damit es nicht geklaut wird. – Ich warte auf Bernd, Jonas und Michael. Wir fahren nachher mit dem Zug nach Münster.

Sandra:

Boah, so weit? Was wollt ihr denn da?

Christian:

An einem Radrennen teilnehmen. Du wirst es nicht glauben, aber wir haben uns für die Deutschen Meisterschaften angemeldet. Natürlich nur im Hochschulsport.

Sandra:

Der Bernd beim Radrennen! Ich glaub es nicht. Der sitzt doch sonst nur auf dem Sofa.
– Wieso darf der überhaupt mitmachen? Der studiert doch schon lange nicht mehr!

Christian:

Ja klar, aber er arbeitet in der Hochschulverwaltung. Also darf er auch starten. Das ist wie sonst beim Hochschulsport. Der ist ja auch für alle Hochschulangehörigen offen. Gewinnen kann er natürlich nicht, aber für sein Alter ist er ziemlich schnell.

Sandra:

Ihr habt wohl zusammen trainiert?

Christian:

Na klar, mindestens jeden zweiten Tag. Wir schaffen inzwischen 100 Kilometer in zweieinhalb Stunden. Gewinnen kann man damit nicht, aber eine gute Platzierung erreichen.

Sandra:

Wahnsinn! So schnell! - Und wann beginnt das Rennen?

Christian:

Samstagmorgen.

Sandra:

Warum fahrt ihr denn heute schon? Heute ist doch erst Donnerstag.



Christian:

Für Freitag gab es bei der Bahn keine billigen Fahrkarten mehr. Wenn wir heute fahren, zahlen wir die Hälfte und haben ein bisschen Geld über, um zu feiern.

Sandra:

Dafür müsst ihr aber eine weitere Nacht im Hotel bezahlen.

Christian:

Im Hotel? Sind wir Millionäre? Nee, wir schlafen für 3 Euro die Nacht in einer Sporthalle der Universität. Man braucht nur einen Schlafsack. Und wenn wir einen Tag früher da sind, können wir die beiden Rennstrecken schon einmal abfahren.

Sandra:

Zwei Rennstrecken?

Christian:

Ja, am Samstag muss jeder ein Einzelrennen auf Zeit fahren. Wer die beste Zeit hat, bekommt die meisten Punkte. Am Sonntag kommt der zweite Teil, das Radrennen der Mannschaften über 90 km.

Sandra:

Ihr müsst doch nach dem ersten Tag schon total fertig sein. Wie kann man das schaffen?

Christian:

Ordentlich essen und trinken, dann geht das schon. Am Abend des ersten Tages gibt es für alle Teilnehmer ein riesiges Nudeessen in einem Zelt vor der Uni.

Sandra:

Ihr werdet also gut versorgt. Um eure Gesundheit muss man sich wohl auch keine Sorgen machen?

Christian:

Nee, sowieso nicht. Beim Radfahren müssen alle einen Helm tragen, und die Straßen sind sowieso für Autos gesperrt. Am Mittag beginnt nämlich auf derselben Strecke ein Profirennen. Das sehen wir uns natürlich an.

Sandra:

Viel Spaß dabei und viel Erfolg.



Kunstdidaktik

Interviewer:

Seit 10 Jahren wird an der Universität Dortmund das Fach Kunstdidaktik gelehrt. Über dieses Fach möchte ich heute mit meinen beiden Gästen reden. Frau Professor Braun hat nach ihrer Tätigkeit als Kunstlehrerin eine wissenschaftliche Laufbahn eingeschlagen und ist heute Inhaberin eines Lehrstuhls für Kunstdidaktik; Herr Löffler unterrichtet Kunst an einem Gymnasium. Frau Professor Braun, wie würden Sie Ihr Fach definieren?

Frau Prof. Braun:

Das Thema der Kunstdidaktik ist der Umgang mit Bildern und Kunst in Vermittlungssituationen. Damit ist einerseits der Kunstunterricht in der Schule gemeint, andererseits aber auch z. B. die Vermittlung von Kunst an Erwachsene in Museen. Früher dachten viele Menschen, die Kunstdidaktik beschäftige sich mit der Frage, wie man Kindern das Malen beibringt. Schüler sollten lernen, wie man einen Pinsel richtig hält, um so ein „gutes“ Bild auf das Papier zu bringen. Die Kunst und die Kunstdidaktik haben sich in den vergangenen Jahren jedoch stark gewandelt, denn es gibt heute eine wahre Bilderflut in allen möglichen Medienformen. Ebenso gibt es heute viele Möglichkeiten, Kunst zu produzieren, z. B. filmen oder fotografieren.

Interviewer:

Was haben die Bilder in den Medien denn mit Kunst im eigentlichen Sinne zu tun?

Frau Prof. Braun:

Viel mehr als man im ersten Moment denkt. Schauen Sie sich nur mal die Vielfalt der Bilder in einer Tageszeitung an. Dazu kommen im Internet Kurzfilme, die jeder selber gestalten kann. Wir haben in einer Studie auch schon Musikvideos von bekannten Popsängern ausgewertet. Auch dort fanden wir viele künstlerische Elemente.

Interviewer:

Wie werden die Jugendlichen durch die Medien beeinflusst?

Frau Prof. Braun:

Dadurch, dass Kunst heute jederzeit verfügbar ist, bilden sich die jungen Leute selbst: Sie schauen sich Dinge bei anderen Personen im Internet ab und finden so ihre eigene Form von Kunst. Unsere Studien haben Folgendes gezeigt: Es gibt einen großen Unterschied zwischen dem, was die Schüler im Kunstunterricht malen und den Zeichnungen, die sie in ihrem privaten Lebensraum anfertigen. In der Schule müssen sie einheitliche Formen malen, privat sind sie jedoch kreativer und zeichnen Bilder aus ihrem Alltagsleben.



Interviewer:

Herr Löffler, wie könnte die Kreativität im Unterricht stärker gefördert werden?

Herr Löffler:

Man sollte die Schüler nicht so stark in eine bestimmte Richtung drängen: Sobald sie im Unterricht reale Motive, also ein Tier oder ein Haus zeichnen müssen, beginnen die Probleme. Meistens kommen zwei Drittel der Klasse mit dieser Aufgabe nicht zurecht.

Wenn die Jugendlichen dann schlechte Noten bekommen, verlieren sie ganz die Motivation, sich künstlerisch zu betätigen. Aber wenn ein Schüler kein Talent zum Malen hat, dann könnte es sein, dass er z.B. beim Fotografieren erfolgreicher wäre. Daher sollten Lehrer diesen Schülern auch andere Kunsttechniken zur Auswahl anbieten.

Interviewer:

Woran liegt es, dass der Kunstunterricht so wenig kreativ ist? An den Lehrern?

Herr Löffler:

Ich würde nicht den Lehrern die Schuld geben. Das Problem ist vielmehr, dass die Lehrpläne stark veraltet sind. Außerdem gibt es viel zu wenig Gelegenheit für Lehrer, an einer Fortbildung teilzunehmen. Das Interesse der Lehrer an neuen Methoden ist durchaus vorhanden, aber das System Schule ist ein sehr starres System. Hier kann es 15 bis 20 Jahre dauern, bis neue Ansätze und Forschungsergebnisse aus der Wissenschaft ankommen und schließlich in den Lehrplan aufgenommen werden.

Interviewer:

Frau Professor Braun, wie sieht Ihr nächstes Forschungsprojekt aus?

Frau Prof. Braun:

Mein nächster Schwerpunkt wird die Bildproduktion von Jugendlichen sein, die außerhalb des Kunstunterrichts stattfindet. Dabei werde ich privat angefertigte Zeichnungen analysieren.

Interviewer:

Produzieren Sie auch manchmal selbst Kunst?

Frau Prof. Braun:

Leider habe ich wenig Zeit, aber gelegentlich male ich. Dann ist mein Mann mein schärfster Kritiker. Meistens ist er der Meinung, meine Bilder seien nicht gelungen, während ich meine Werke eigentlich ganz gut finde.

Interviewer:

Ich danke Ihnen für das Gespräch.



Hörtext 3: Mobilität

Wenn Politiker eine neue Straße einweihen, sprechen sie oft davon, dass Mobilität ein Zeichen von Wachstum und Wohlstand sei. Doch bedeutet Wohlstand tatsächlich, große Entfernungen zurücklegen zu müssen?

Zuerst möchte ich die Lebensbedingungen zweier Familien vergleichen:

Familie A wohnt in einem Wohngebiet außerhalb von München. Diesen Ort hatte sie gewählt, weil hier die Grundstückspreise niedriger als in der Stadt sind und sie ein großes Einfamilienhaus bauen wollte. Die Familie besitzt zwei Autos und fährt insgesamt 150 km pro Tag, denn der Ehemann ist in einer 50 km entfernten Firma beschäftigt und es gibt im Ort keine Geschäfte und Schulen.

Das zweite Beispiel zeigt die Familie B, die in einem Reihenhaus in der Altstadt von Tübingen lebt. In der Nähe der Wohnung befinden sich die Arbeitsplätze des Ehepaars sowie Geschäfte und Schulen. Alles ist mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu erreichen. Der Kleinwagen der Familie steht wenig genutzt in einer nahe gelegenen Sammelgarage.

Welche der beiden Familien ist nun mobiler? Um diese Frage zu beantworten, ist es wichtig zu klären, was Mobilität ist. Der Begriff „Mobilität“ ist relativ jung; in der Wissenschaft wurde er erst ab den 1950er-Jahren verwendet, und zwar in der Soziologie. Damals bezeichnete Mobilität die Möglichkeit, zwischen sozialen Schichten zu wechseln. Ein Arbeiter, der zum Generaldirektor aufsteigt, wäre nach dieser Definition mobil.

Der Bezug zwischen Mobilität und Verkehr wird etwa ab 1970 aktuell, bleibt aber dennoch unklar. Eine Definition besagt, es gehe bei der Mobilität um die täglich zurückgelegten Kilometer. Demnach wäre die Familie aus Beispiel A mobiler. Dagegen trifft auf die Familie B eine andere Definition von Mobilität zu: Mobilität ist die Möglichkeit, verschiedenartige Tätigkeiten, für die man das Haus verlassen muss, in möglichst kurzer Zeit durchzuführen. Mobil ist also, wer vielfältige Einrichtungen vor Ort nutzen kann.

Eine Mobilität nach dieser Definition kann entstehen, wenn wir Stadtviertel mit kurzen Wegen schaffen. Dabei können wir auf Modelle zurückgreifen, die schon seit langer Zeit in traditionellen europäischen Städten existieren. Stadtviertel mit kurzen Wegen sind gemischt strukturiert. Sie sind also keine reinen Wohngebiete wie das Einfamilienhausgebiet im Beispiel A. Die Idee des reinen Wohngebiets stammt aus den 1920er-Jahren. Damals war es sinnvoll, industrielle Produktion und Wohnen zu trennen. Denn es handelte sich oft um Rohstoffproduktion, die mit Lärm und Schmutz verbunden war, z. B. im Ruhrgebiet. Unsere heutigen Bedingungen sind jedoch ganz andere, und wir könnten Stadtviertel mit gemischter Struktur tatsächlich neu bauen.

Durch das Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten sind in solchen Stadtvierteln mehr Menschen auf den Straßen anwesend. In einem reinen Wohngebiet dagegen trifft man kaum jemanden auf der Straße, und es gibt viele Menschen, die diese Langeweile kaum ertragen können. Eine solche Leere findet man in traditionellen Altstädten bzw. gemischt strukturierten Städten nicht. Hier können sich die Menschen treffen, miteinander reden und vielleicht in das nächste Café gehen.

Da in gemischt strukturierten Stadtvierteln mehr Menschen leben, lohnt es sich auch, mehr öffentliche Verkehrsmittel anzubieten. Die Anzahl der Busfahrten beispielweise kann erhöht werden. Wird ein solches Angebot durch eine gute Fußgänger- und Fahrrad-Infrastruktur ergänzt, dann kann schätzungsweise ein Drittel des Autoverkehrs eingespart werden. Das hätte zur Folge, dass sowohl der Energieverbrauch als auch der Kohlendioxid-Ausstoß enorm verringert werden könnten.



Ein intelligentes Verkehrsmanagement setzt jedoch voraus, dass wir bereit sind umzudenken. Das Einsparen von Energie wird schon seit längerer Zeit von Politik und Gesellschaft als notwendig akzeptiert. Dagegen ist das Einsparen von Verkehr eine weitgehend unpopuläre Idee. Denn wir glauben noch viel zu sehr daran, dass große Geschwindigkeit und der Spaß am Autofahren zu unserer Lebenskultur gehören. Zusätzlich gibt es das Problem, dass wir durch einen reduzierten Autoverkehr Arbeitsplätze in unserer Automobilindustrie verlieren würden. Wir würden jedoch das Wissen erwerben, wie man ein vernünftiges, integratives Konzept von Städtebau und Verkehr realisiert. Dieses Know-how könnte ebenfalls exportiert werden.