

# Klausur - Mantelbogen



STAATLICH ANERKANNTE  
FACHHOCHSCHULE

Name, Vorname	
Matrikel-Nr.	
Studienzentrum	
Studiengang	<b>Betriebswirtschaft</b>
Fach	<b>Management komplexer Problemsituationen</b>
Art der Leistung	<b>Prüfungsleistung</b>
Klausur-Knz.	<b>BW-MKP-P11-021214</b>
Datum	<b>14.12.2002</b>

Lösen Sie die Klausuraufgaben bitte auf den Klausurblättern und geben Sie diese zum Schluss der Klausur vollständig bei Ihrem Aufsichtführenden ab. Verwenden Sie neben den vorbereiteten Vorlagen ausschließlich die vom Aufsichtführenden zur Verfügung gestellten Arbeitsblätter. Geben Sie sämtliches Papier (Lösungen, Schmierzettel, nicht gebrauchte Blätter sowie die Klausur) ab. Eine nicht vollständig abgegebene Klausur gilt als nicht bestanden.

Beschriften Sie jeden Bogen mit Ihrem Namen und Ihrer Immatrikulationsnummer. Lassen Sie bitte auf jeder Seite 1/3 Rand für Korrekturen frei und nummerieren Sie die Seiten fortlaufend. Schreiben Sie jeweils zu Ihren Antworten, auf welche Aufgabe bzw. Teilaufgabe sich diese beziehen. **Schreiben Sie unbedingt leserlich.**

Viel Erfolg!

**Ausgegebene Arbeitsblätter** \_\_\_\_\_

**Abgegebene Arbeitsblätter** \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum

\_\_\_\_\_  
Aufsichtführende(r)

\_\_\_\_\_  
Prüfungskandidat(in)

## AUFGABENSPIEGEL

Aufgabe	1	W2	W3	insg.	
max. erreichbare Punkte	60	40	40	100	<b>Note:</b>
erreichte Punkte 1. Prüfer					
erreichte Punkte 2. Prüfer					

## BEWERTUNGSSCHLÜSSEL

Note	1,0	1,3	1,7	2,0	2,3	2,7	3,0	3,3	3,7	4,0	5,0
notw. Punkte	100-95	94,5-90	89,5-85	84,5-80	79,5-75	74,5-70	69,5-65	64,5-60	59,5-55	54,5-50	49,5-0

\_\_\_\_\_  
Datum, [Name in Druckbuchstaben], Unterschrift 1. Prüfer

\_\_\_\_\_  
Datum, Unterschrift 2. Prüfer

Anmerkungen des ersten Prüfers:

---

Datum, Unterschrift 1. Prüfer

Anmerkungen des zweiten Prüfers:

---

Datum, Unterschrift 2. Prüfer

# Klausur - Aufgaben



STAATLICH ANERKANNTE  
FACHHOCHSCHULE

Studiengang	<b>Betriebswirtschaft</b>
Fach	<b>Management komplexer Problemsituationen</b>
Art der Leistung	<b>Prüfungsleistung</b>
Klausur-Knz.	<b>BW-MKP-P11-021214</b>
Datum	<b>14.12.2002</b>

**Bezüglich der Anfertigung Ihrer Arbeit sind folgende Hinweise verbindlich:**

- Verwenden Sie ausschließlich das vom Aufsichtsführenden **zur Verfügung gestellte Papier sowie die vorbereiteten Vorlagen** und geben Sie sämtliches Papier (Lösungen, Schmierzettel und nicht gebrauchte Blätter) zum Schluss der Klausur wieder bei Ihrem Aufsichtsführenden ab. Eine nicht vollständig abgegebene Klausur gilt als nicht bestanden.
- Beschriften Sie jeden Bogen mit Ihrem **Namen und Ihrer Immatrikulationsnummer**. Lassen Sie bitte auf jeder Seite 1/3 ihrer Breite als Rand für Korrekturen frei und nummerieren Sie die Seiten fortlaufend. Notieren Sie bei jeder Ihrer Antworten, auf welche Aufgabe bzw. Teilaufgabe sich diese bezieht.
- Die Lösungen und Lösungswege sind in einer für den Korrektanten **zweifelsfrei lesbaren Schrift** abzufassen. Korrekturen und Streichungen sind eindeutig vorzunehmen. Unleserliches wird nicht bewertet.
- Bei numerisch zu lösenden Aufgaben ist außer der Lösung stets der **Lösungsweg anzugeben**, aus dem eindeutig hervorzugehen hat, wie die Lösung zustande gekommen ist.
- Zur Prüfung sind bis auf Schreib- und Zeichenutensilien ausschließlich die nachstehend genannten Hilfsmittel zugelassen. Werden **andere als die hier angegebenen Hilfsmittel verwendet oder Täuschungsversuche** festgestellt, gilt die Prüfung als nicht bestanden und wird mit der Note 5 bewertet.

Die Klausur bietet einen **Wahlbereich** (Aufgabe 2 und Aufgabe 3), in dem **nur eine** Aufgabe zur Lösung ausgewählt werden soll. Werden beide gelöst, kommt nur die erste in die Bewertung!

<b>Bearbeitungszeit:</b>	90 Minuten
<b>Aufgaben:</b>	3 insgesamt, davon 2 zu lösen
<b>Höchstpunktzahl:</b>	-100-

<b>Hilfsmittel:</b>
Studienbriefe Taschenrechner

## BEWERTUNGSSCHLÜSSEL

Aufgaben	1	W2	W3	insgesamt
max. erreichbare Punkte	60	40	40	100
Punkte erster Prüfer				
Punkte zweiter Prüfer				

## NOTENSPIEGEL

Note	1,0	1,3	1,7	2,0	2,3	2,7	3,0	3,3	3,7	4,0	5,0
Punkte	100 - 95	94,5 - 90	89,5 - 85	84,5 - 80	79,5 - 75	74,5 - 70	69,5 - 65	64,5 - 60	59,5 - 55	54,5 - 50	49,5 - 0

## Aufgabe 1:

## „Deutsche Bahn“

60 Punkte

Kunigunde König, leidenschaftliche Bahnfahrerin, hatte einen Traum – einen Traum vom Bahnfahren in modernen, sauberen und gut besetzten Zügen zu moderaten Preisen, auf einem dichten Streckennetz, das in kurzen Taktzeiten bedient wird. In der Schweiz, die als wahres Bahnfahrerparadies bezeichnet werden kann, ist dieser Traum schon längst Realität.

Im Mittelpunkt steht dort das Streckennetz, das auch den ländlichen Raum gut erschließt. Attraktive Angebote, kurze Taktfrequenzen und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis sorgen dafür, dass möglichst viele Kunden die Bahn regelmäßig nutzen und die Schweizerischen Bundesbahnen und ihre Tochtergesellschaften darüber hinaus auch Gewinne realisieren können. Ein offenes Preissystem (d.h., es existiert keine Zugbindung und die Fahrkarten sind nicht nur für eine bestimmte Verbindung gültig bzw. an bestimmte Zugattungen gebunden) und eine optimale Zusammenarbeit mit den übrigen Verkehrsträgern bieten dem Reisenden volle Flexibilität. Das Konzept zeigt Wirkung: Jeder Schweizer fährt 40 mal im Jahr mit der Bahn, mehr als doppelt so oft wie die Deutschen. Das auf allen Teilsystemen geltende Generalabo<sup>1</sup> wird von 250.000 Kunden, das Halbtax-Abo<sup>2</sup> von 2 Mio. Kunden genutzt. 81 % der Kunden sind mit Angebot und Service der Bahn voll zufrieden, Probleme gibt es nur mit dem Sitzplatzangebot, da die Nachfrage mittlerweile zu groß ist.<sup>3</sup>

Die Zufriedenheit der Kunden mit der Deutschen Bahn stellt sich ein wenig anders dar: In einer Focus-Umfrage im März 2000 kritisierten die Kunden, die Bahn sei zu teuer (55 %), unpünktlich (33 %), es gäbe zu wenige Anschlüsse/Verbindungen (32 %), zu volle Züge (28 %), schmutzige Waggons (27 %), der Service wäre schlecht (21 %) und die Züge zu langsam (14 %). Lediglich 14 % der Kunden waren mit den Leistungen der Bahn rundum zufrieden.<sup>4</sup>

### Aufgabe 1.1

(15 Punkte)

Stellen Sie die Strategien der Deutschen Bahn und der Schweizerischen Bundesbahnen in einem Netzwerk gegenüber und erläutern Sie die Wirkungen der beiden Strategien kurz! (Verzichten Sie dabei auf eine Angabe der Fristigkeiten.)

### Aufgabe 1.2

(10 Punkte)

Inwiefern beeinflussen Umweltfaktoren die strategischen Aktionsfelder der Deutschen Bahn? Erstellen Sie dazu eine Umwelt-Einfluss-Matrix!

**Achtung:** Für die Umwelt-Einfluss-Matrix können Sie das beiliegende Einzelblatt **L1** verwenden, auf dem Sie auch Ihren Namen und Ihre Matrikelnummer vermerken!

### Aufgabe 1.3

(15 Punkte)

Welche Impulse erhält der Schienenverkehr durch den Eintritt privater Anbieter auf den Markt? Erstellen Sie dazu ein Mind-Map!

### Aufgabe 1.4

(20 Punkte)

Wie könnte sich die Einführung des neuen Preissystems bei der Deutschen Bahn auf das Bahnfahren allgemein auswirken? Erstellen Sie dazu ein Szenarien-Tableau!

**Achtung:** Für das Szenario können Sie das beiliegende Einzelblatt **L2** verwenden, auf dem Sie auch Ihren Namen und Ihre Matrikelnummer vermerken!

1 Pauschalticket, das – nach Entrichtung eines Pauschalpreises – zur Nutzung des gesamten Netzes innerhalb eines Jahres berechtigt.

2 Entspricht der BahnCard nach altem Tarifsystem.

3 vgl. Höchste Eisenbahn – Zug um Zug aus der Krise? (Grenzenlos – Das 3-Länder-Magazin), 3SAT, 18.09.2002

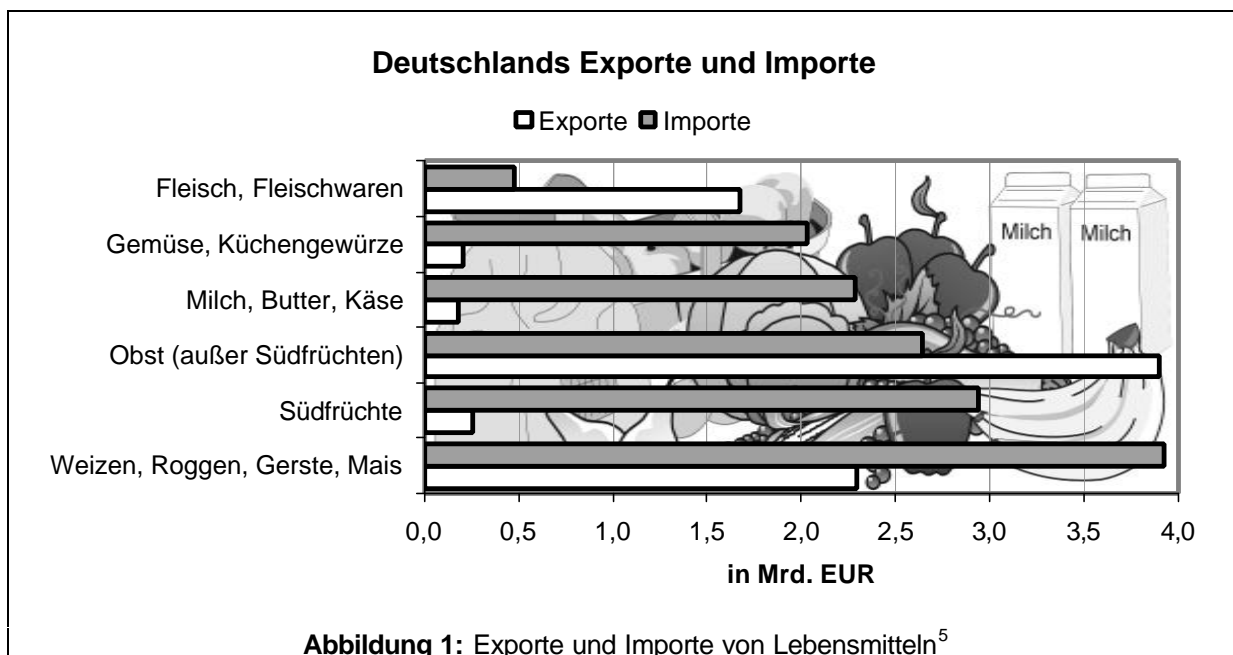
4 vgl. o.V.: Brennpunkt – Deutsche Bahn, in: Focus, 03.04.2000, 70

**Wahlmöglichkeit: Bitte bearbeiten Sie entweder Aufgabe 2 oder Aufgabe 3.  
Werden beide Aufgaben gelöst, wird nur die erste bewertet!**

**Wahl-Aufgabe 2: „Transporte“ 40 Punkte**

Dass die Welt klein geworden ist und die Länder – zumindest logistisch – näher zusammengerückt sind, merkt man schon beim alltäglichen Gang durch den Supermarkt. Tomaten aus Holland, Butter aus Irland, Schweizer Käse, schwedisches Knäckebrötchen, Rindfleisch aus Frankreich, Wein aus Südafrika etc. etc. – der Esslust der Verbraucher sind kaum Grenzen gesetzt. Während manche Transporte – aufgrund geschmacklich nachvollziehbarer – Unterschiede oder jahreszeitbedingt noch sinnvoll erscheinen, sind andere nicht unbedingt verständlich. Warum müssen Milch und Joghurt beispielsweise durch halb Deutschland transportiert werden, wo es doch in fast jeder Region Milchhöfe gibt?

Obwohl Deutschland bei vielen Produktkategorien selber genügend produziert und sogar große Mengen exportiert, werden die gleichen Produktgattungen in beträchtlichen Ausmaßen wieder eingeführt.



Exportsubventionen machen es möglich. Zudem lohnt es sich oft, in ein Nachbarland zu exportieren, in dem die Verbraucherpreise höher als im Heimatland liegen.

Deutsche Lebensmittelexporte		Deutsche Lebensmittelimporte	
nach	Mrd. EUR	aus	Mrd. EUR
Niederlande	3,62	Niederlande	7,22
Frankreich	3,08	Frankreich	4,17
Italien	3,07	Italien	3,18
Großbritannien	1,72	Spanien	2,40
Österreich	1,70	Belgien	1,84

**Tabelle 1: Deutsche Lebensmittelexporte und -importe nach Ziel- und Herkunftsländern<sup>6</sup>**

<sup>5</sup> erstellt nach Stephan, Susanne: Brennpunkt – Lebensmitteltransporte, in: Focus, 09.04.2001, 263

<sup>6</sup> erstellt nach ebd.

**Aufgabe 2.1****(10 Punkte)**

Stellen Sie die Zusammenhänge der beschriebenen Problematik in einem Netzwerk dar! (Verzichten Sie dabei auf eine Angabe der Fristigkeiten.)

**Aufgabe 2.2****(10 Punkte)**

Bewerten Sie die Wirkungsstärken der gezeigten Zusammenhänge in einer Wirkungsmatrix!

**Achtung:** Für die Wirkungsmatrix können Sie das beiliegende Einzelblatt **L3** verwenden, auf dem Sie auch Ihren Namen und Ihre Matrikelnummer vermerken!

**Aufgabe 2.3****(20 Punkte)**

Erstellen Sie ausgehend von Ihrer Wirkungsmatrix ein Intensitätsportfolio!

„Wien ist anders“ (Werbeslogan der Stadt Wien)

Dass Wien tatsächlich anders ist, wollte die Stadt scheinbar vor kurzem in einer Aktion der besonderen Art beweisen: „Schwer zu glauben, aber das ‚rote Wien‘ veranstaltet derzeit unter grüner Assistenz eine flächendeckende Lehrveranstaltung über das Versagen kollektiver Eigentumsmodelle versus die funktionierenden kapitalistischen Organisationsformen.“<sup>7</sup>

Anfang Mai 2002 wurden den Einwohnern 1.500 Gratisräder zur Verfügung gestellt. Die Projektbetreiber hatten vorgesehen, die Räder an bestimmten Stellen im Stadtgebiet zu positionieren, wo sie von Jedermann genutzt und nach der Nutzung wieder abgestellt werden konnten. Sie hatten dabei aber nicht mit dem Einfallsreichtum des Publikums gerechnet. Statt die Räder nach einer Tour wieder an den vorgesehenen Platz zu stellen, wurden diese nämlich durch private Ketten gesichert bzw. dauerhaft in den privaten Bereich „überführt“ und somit vom Volks- zum Privateigentum gemacht.

Aus Sicht der Nutzer mag dies sogar sinnvoll erscheinen: angesichts der im Vergleich zum Angebot wesentlich höheren Nachfrage, musste man sich – wenn man schon mit einem städtischen Rad unterwegs war – auch irgendwie eine Rückfahrmöglichkeit sichern. Und das ging eben nur durch eine Kette.

Aus Sicht der Projektbetreiber war das Projekt dadurch natürlich zum Scheitern verurteilt: Sinn und Zweck des Ganzen war es ja, dass die Räder in Umlauf bleiben – was die privaten Ketten nun allerdings verhinderten.

Das Publikum, das bis dahin nicht in den Genuss eines Gratisrades gekommen war, reagierte nun natürlich verärgert und drängte auf die Fortführung des Projekts. Dies war aber nur möglich, wenn noch einmal eine bestimmte Anzahl von Gratisrädern auf den Markt gebracht wurde. Damit das System überhaupt funktioniert, musste ein Überangebot an Rädern vorhanden sein.

Die Bereitstellung von Gratisrädern hat aber noch weiterreichende Folgen: „Inzwischen verdirbt die Injektion von Gratisrädern das bisherige Marktverhalten: Wer will schon noch Räder kaufen, wenn es sie gratis gibt? Denn der Mangel an Fahrrädern führt nicht dazu, dass sich der wohlhabende Mittelstand eigene kauft, sondern er führt zum ärgerlichen Verlangen, es mögen doch gefälligst neue Räder angeschafft werden, und zwar flott. Folge: Der Radabsatz wird sinken, der Stückpreis steigen, die Bereitschaft zu kaufen weiter zurückgehen.“<sup>8</sup>

Das Projekt Gratisrad bringt weitere Probleme mit sich: was passiert, wenn solch ein Rad defekt ist? Der Nutzer wird sich dann nicht für den Schaden verantwortlich fühlen – plötzlich wird das „Privatrad“ wieder verstaatlicht. Man lässt das Rad mit seinem Defekt einfach irgendwo stehen. Der städtische Servicetrupp wird es schon richten ...

Um die „privatisierten“ Räder zurück ins „Volkseigentum“ zu überführen, wurden mittlerweile bereits eigene Mitarbeiter abgestellt.

Warum scheint das Projekt Gratisrad von vornherein zum Scheitern verurteilt? Es gibt doch „[...]“ funktionierende privatwirtschaftliche Organisationsmodelle für dieselbe Problematik, zum Beispiel den Autoverleih. Der hat das Problem der Balance zwischen Angebot und Nachfrage ebenso wie die Servicethematik ziemlich gut im Griff – aber dies setzt ein Produkt voraus, bei dem Stehzeiten so teuer sind, dass die Miete billiger kommt. Da das bei Fahrrädern nicht der Fall ist, ist dort Privatbesitz das bessere Modell: Der löst das Problem von Angebot und Nachfrage ebenso wie die Servicethematik, und die Stehzeiten der Räder sind aus wirtschaftlicher Sicht vernachlässigbar.“<sup>9</sup>

7 Spudich, Helmut: Das Abenteuer Fahrrad-Wirtschaft, in: Der Standard, 18./19./20.05.2002, 40

8 Spudich, Helmut: Das Abenteuer Fahrrad-Wirtschaft, in: Der Standard, 18./19./20.05.2002, 40

9 ebd.

**Aufgabe 3.1****(20 Punkte)**

Stellen Sie die Wirkungszusammenhänge der Aktion in einem Netzwerk dar! Beschreiben Sie die Zusammenhänge kurz! (Verzichten Sie dabei auf eine Angabe der Fristigkeiten.)

**Achtung:** Für die Beschreibung der Zusammenhänge können Sie das beiliegende Einzelblatt **L4** verwenden, auf dem Sie auch Ihren Namen und Ihre Matrikelnummer vermerken!

**Aufgabe 3.2****(10 Punkte)**

Analysieren Sie die im Netzwerk verwendeten Faktoren hinsichtlich ihrer Steuerbarkeit!

**Aufgabe 3.3****(10 Punkte)**

Bewerten Sie die Sinnhaftigkeit einer solchen – gutgemeinten – Aktion im allgemeinen sowie unter ökonomischen Gesichtspunkten!

# LÖSUNGSBLATT L1

**Achtung:** Bitte trennen Sie dieses Blatt von den Aufgabenblättern und geben Sie es mit Ihrer Klausur ab!

Matrikelnummer	
Name	

## Lösung Aufgabe 1.2: Umwelteinfluss-Matrix

Wirkung von		Umweltfaktoren							
									Zeilensumme
auf									
Spaltensumme									

## LÖSUNGSBLATT L2

**Achtung:** Bitte trennen Sie dieses Blatt von den Aufgabenblättern und geben Sie es mit Ihrer Klausur ab!

Matrikelnummer	
Name	

### Lösung Aufgabe 1.4: Szenarien-Tableau

Umweltsegmente	Schlüsselfaktoren	Trendaussagen	Wirkung
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	
		(O) (P) (W)	

(O) optimistisch  
(P) pessimistisch  
(W) wahrscheinlich







Studiengang	<b>Wirtschaft (postgradual)</b>
Fach	<b>Management komplexer Problemsituationen</b>
Art der Leistung	<b>Prüfungsleistung</b>
Klausur-Knz.	<b>BW-MKP-P11-021214</b>
Datum	<b>14.12.2002</b>

**Für die Bewertung und Abgabe der Prüfungsleistung sind folgende Hinweise verbindlich vorgeschrieben:**

- Die Vergabe der Punkte nehmen Sie bitte so vor, wie in der Korrekturrichtlinie ausgewiesen. Eine summarische Angabe von Punkten für Aufgaben, die in der Korrekturrichtlinie detailliert bewertet worden sind, ist nicht gestattet.
- Nur dann, wenn die Punkte für eine Aufgabe nicht differenziert vorgegeben sind, ist ihre Aufschlüsselung auf die einzelnen Lösungsschritte Ihnen überlassen.
- Stoßen Sie bei Ihrer Korrektur auf einen anderen richtigen Lösungsweg, dann nehmen Sie bitte die Verteilung der Punkte sinngemäß zur Korrekturrichtlinie vor.
- Rechenfehler sollten grundsätzlich nur zu Abwertung eines Teilschritts führen. Wurde mit einem falschen Zwischenergebnis richtig weiter gerechnet, so erteilen Sie die hierfür vorgesehenen Punkte ohne weiteren Abzug.
- Sollte ein Prüfling im Wahlbereich beide Aufgaben bearbeitet haben, so ist nur die erste zur Bewertung heranzuziehen.
- Ihre Korrekturhinweise und Punktbewertung nehmen Sie bitte in einer zweifelsfrei lesbaren Schrift vor: Erstkorrektur in **rot**, evtl. Zweitkorrektur in **grün**.
- Die von Ihnen vergebenen Punkte und die daraus sich gemäß dem nachstehenden Notenschema ergebene Bewertung tragen Sie in den Klausur-Mantelbogen sowie in die Ergebnisliste ein.
- Gemäß der Diplomprüfungsordnung ist Ihrer Bewertung folgendes Notenschema zu Grunde zu legen:

Note	1,0	1,3	1,7	2,0	2,3	2,7	3,0	3,3	3,7	4,0	5,0
Punkte	100 - 95	94,5 - 90	89,5 - 85	84,5 - 80	79,5 - 75	74,5 - 70	69,5 - 65	64,5 - 60	59,5 - 55	54,5 - 50	49,5 - 0

- Die korrigierten Arbeiten reichen Sie bitte spätestens bis zum

**02.01.2003**

an Ihr Studienzentrum ein. Dies muss persönlich oder per Einschreiben erfolgen. Der angegebene Termin **ist unbedingt einzuhalten**. Sollte sich aus vorher nicht absehbaren Gründen eine Terminüberschreitung abzeichnen, so bitten wir Sie, dies unverzüglich Ihrem Studienzentrumsleiter anzuzeigen.

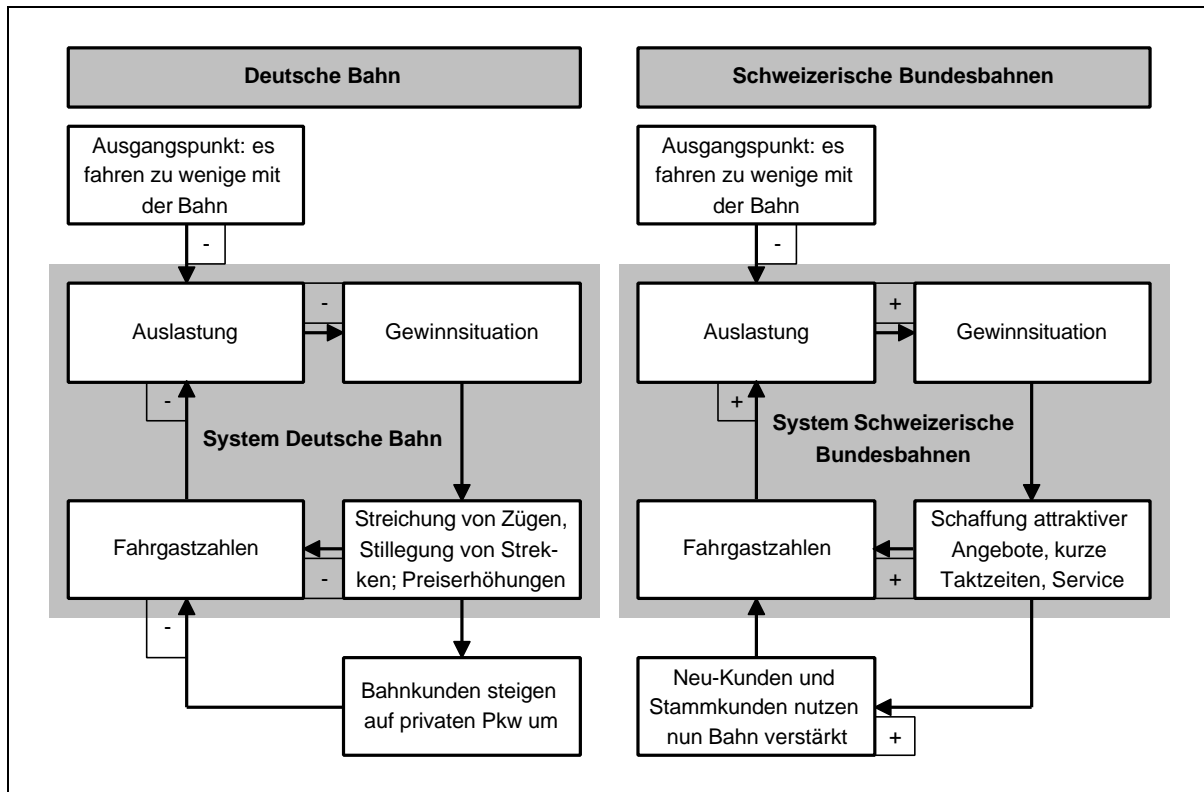
**BEWERTUNGSSCHLÜSSEL**

Aufgaben	1	W2	W3	insgesamt
max. erreichbare Punkte	60	40	40	100
Punkte erster Prüfer				
Punkte zweiter Prüfer				

## Aufgabe 1.1

SB 1, S. 13 f.; SB 2, S. 21 f.; SB 5, S. 9 f.

(15 Punkte)



- Ausgangspunkt war in beiden Fällen eine ungenügende Auslastung. Die Abbildung zeigt, dass sich in beiden Fällen eine „aufschaukelnde“ Wirkung ergibt: bei der DB in negativer, bei der SBB in positiver Hinsicht. Während die SBB durch die Schaffung attraktiver Angebote, kurze Taktzeiten und Service bisherige Nicht-Kunden zur Nutzung überhaupt und bisherige Bahnkunden zur verstärkten Nutzung gewinnen kann, wirkt die Streichung von Zügen und die Stilllegung von Strecken in Kombination mit Preissteigerungen bei der DB eher in Richtung sinkender Fahrgastzahlen.
- In beiden Fällen ist das „System“ Bahn grau schattiert. Aus dem Netzwerk wird deutlich, dass die Strategie bei der DB dazu führt, dass Kunden aus dem „System Bahn“ herausgezogen, während sie bei der SBB dem System zugeführt werden.

**volle Punktzahl bei sinnvoller Darstellung und Erläuterung**

**Aufgabe 1.2**

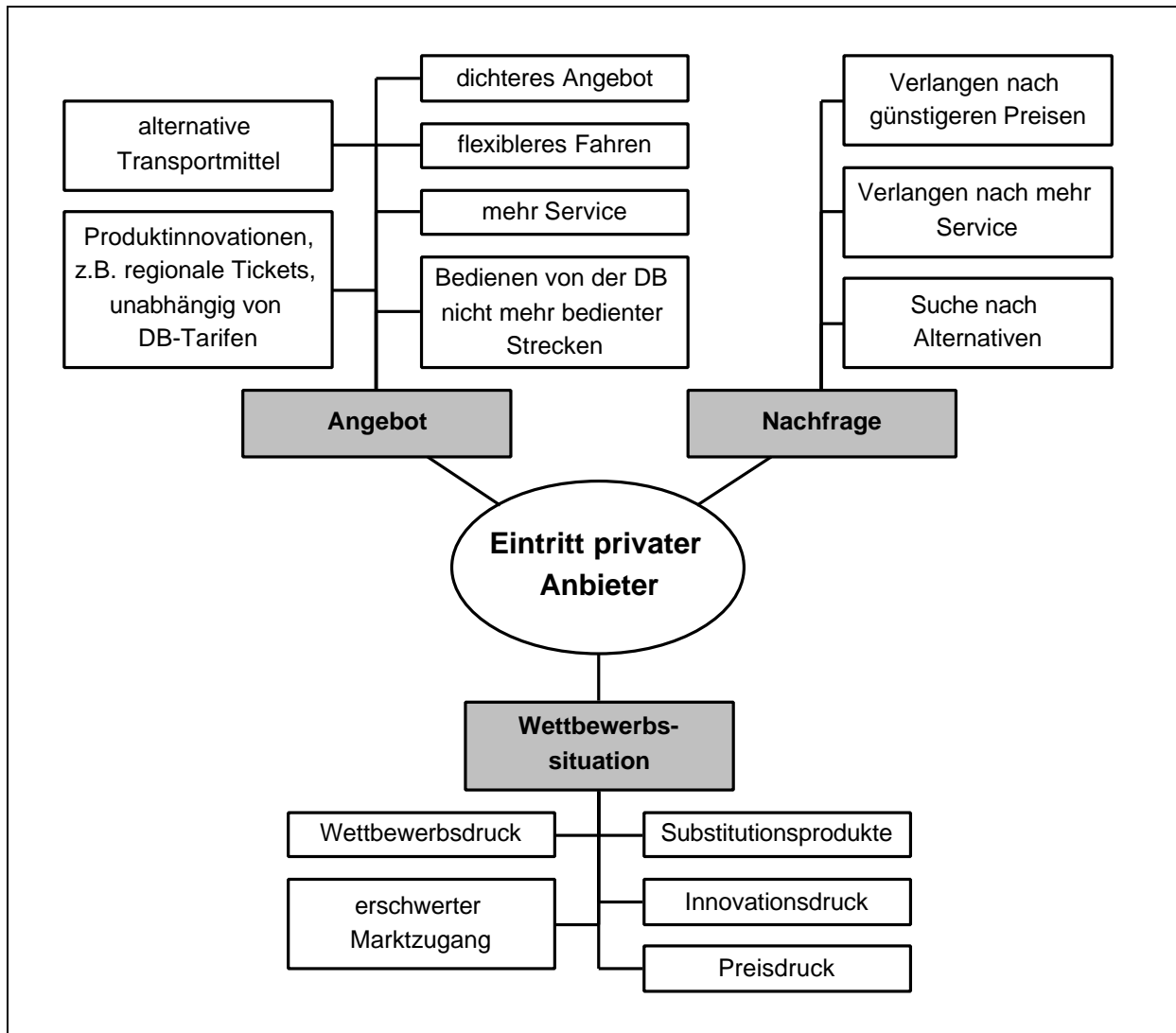
SB 5, S. 17 f., S. 31 ff.

**(10 Punkte)**

		Umweltfaktoren							
Wirkung	von	Verkehrspolitik	Ölpreis	Ökosteuer	Gesellschaftliche Trends (Mobilität, Flexibilität, Individualismus usw.)	Arbeitswelt	für Privat-Pkw anfallende Kosten	Kaufkraft	Zeilensumme
auf									
Produktpolitik		2	0	0	3	2	0	0	7
Preispolitik		2	2	2	2	1	0	3	12
Service		0	0	0	3	1	0	0	4
Streckennetz		3	0	0	3	3	0	0	9
Auslastung		0	0	0	3	3	2	1	9
Kostensituation		1	3	3	1	0	0	0	8
<b>Spaltensumme</b>		<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>x</b>

je sinnvoller Zelle 1 Punkt

Das Mind-Map könnte wie folgt aussehen:



**volle Punktzahl bei sinnvoller Darstellung**

**Aufgabe 1.4**

SB 5, S. 13 f.

**(20 Punkte)**

Umweltsegmente	Schlüsselfaktoren	Entwicklung	
		Trendaussagen	Wirkung auf Bahnfahren
<b>Deutsche Bahn</b>	Auslastung	O) besser P) nicht besser W) besser dann, wenn Preisdegression zum Greifen kommt	++ - +
	Gewinn	O) höher P) bleibt W) bleibt	+ - -
	Rentabilität	O) besser P) bleibt W) bleibt	+ - -
	Planungsmöglichkeit	O) besser P) geringfügig besser W) besser	++ + ++
<b>Kunde</b>	Flexibilität	O) bleibt erhalten* P) stark eingeschränkt W) eingeschränkt	+ -- -
	Fahrtkosten	O) sinken** P) steigen*** W) steigen***	+ - -
<b>Alternative Transportmittel</b>	Private Bahnbetreiber****	O) wird stärker genutzt P) wird wenig genutzt W) wird stärker genutzt	+ - -
	Auto	O) wird genutzt wie zuvor P) wird wesentlich stärker genutzt W) wird stärker genutzt	+ -- -
	Flugzeug	O) wird genutzt wie zuvor P) wird stärker genutzt W) wird stärker genutzt	+ - -
* volle Flexibilität zu erheblich höherem Preis als zuvor ** für Gelegenheitsfahrer, Familien mit Kindern, langfristig Planende *** Berufspendler, Dienstreisende, Kurzentschlossene, Unabhängige **** unter der Voraussetzung der weiteren Öffnung des Marktes für private Betreiber			
(O) optimistisch (P) pessimistisch (W) wahrscheinlich			

**je Umweltsegment 3 Punkte,  
 je Schlüsselfaktor mit Entwicklung 2 Punkte,  
 max. 20 Punkte**

## Lösung zu Wahl-Aufgabe 2

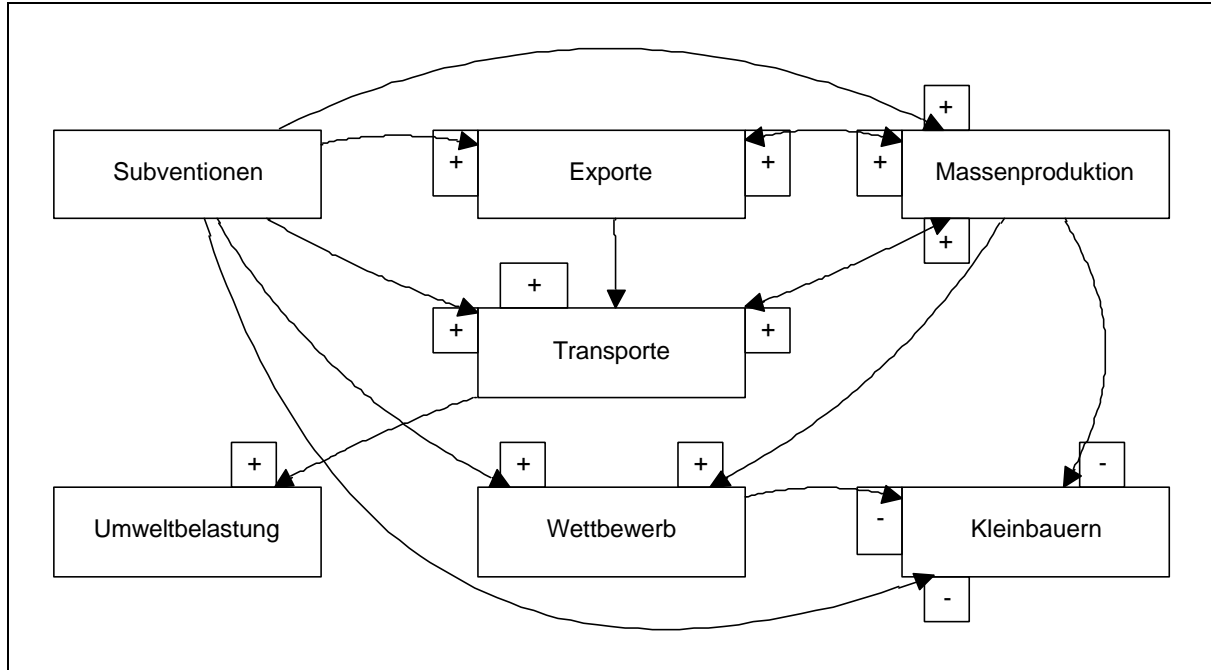
40 Punkte

### Aufgabe 2.1

SB 1, S. 13 f.; SB 2, S. 21 f.; SB 5, S. 9 f., S. 25 ff.

(10 Punkte)

Das Netzwerk könnte wie folgt aussehen:



10 Punkte

### Aufgabe 2.2

SB 5, S. 10 f.

(10 Punkte)

Wirkung auf	Transporte	Massenproduktion	Wettbewerb	Subventionen	Exporte	Kleinbauern	Umweltbelastung	Zeilensumme
von								
Transporte	x	2	0	0	0	0	3	5
Massenproduktion	0	x	3	0	2	3	0	8
Wettbewerb	0	0	x	0	0	3	0	3
Subventionen	2	3	2	x	3	2	0	12
Exporte	3	2	0	0	x	0	0	5
Kleinbauern	0	0	0	0	0	x	0	0
Umweltbelastung	0	0	0	0	0	0	x	0
Spaltensumme	5	7	5	0	5	8	3	x

0 = keine Wirkung  
 1 = geringe Wirkung  
 2 = starke Wirkung  
 3 = sehr starke Wirkung

Als maximale Zeilen- bzw. Spaltensumme ergibt sich 18. Der höchste Zeilenwert liegt bei 12, der niedrigste bei 0. Der höchste Spaltenwert liegt bei 8, der niedrigste bei 0.

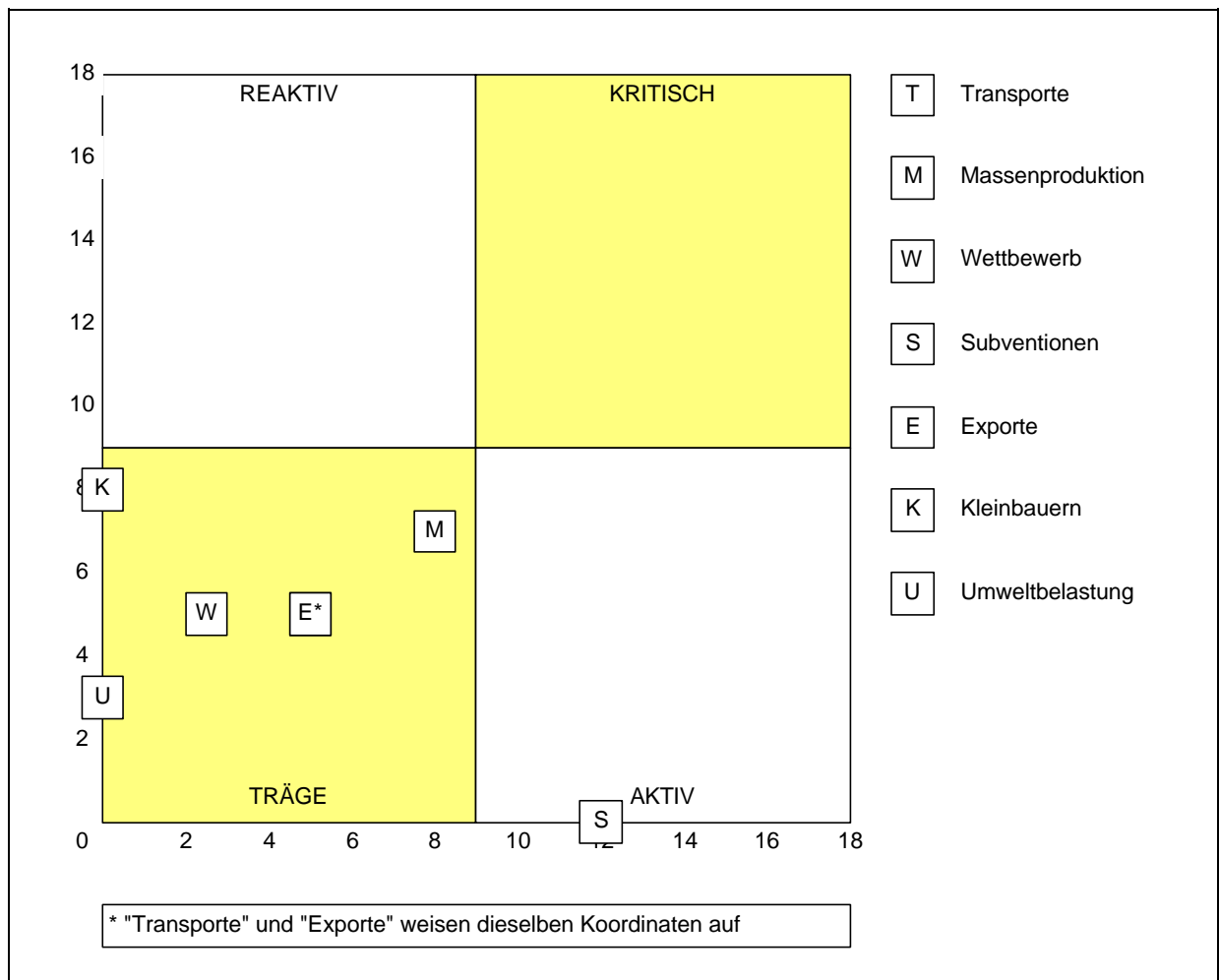
**Aufgabe 2.3**

SB 5, S. 12 f.

**(20 Punkte)**

Aus der bereits erstellten Wirkungsmatrix ergeben sich für die einzelnen Faktoren folgende Koordinaten:

- Transporte (5;5)
- Massenproduktion (8;7)
- Wettbewerb (3;5)
- Subventionen (12;0)
- Exporte (5;5)
- Kleinbauern (0;8)
- Umweltbelastung (0;3)

**10 Punkte bei sinnvoller und korrekter Darstellung**

<b>Aktive Faktoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subventionen – wirken sich auf alle anderen Faktoren aus; von der Höhe der gezahlten Gelder hängt ab, wie intensiv die anderen Faktoren zu Geltung gebracht werden können (z.B. Intensität der Produktion, der Exporte usw.)</li> </ul>	<b>2,5 Punkte</b>
<b>Reaktive Faktoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine – bedingt durch die Auswahl der Faktoren; bei Auswahl anderer Faktoren oder Hinzufügen weiterer Faktoren würde sich anderes Bild ergeben</li> </ul>	<b>2,5 Punkte</b>
<b>Kritische Faktoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine – siehe reaktive Faktoren</li> </ul>	<b>2,5 Punkte</b>
<b>Träge Faktoren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wettbewerb, Exporte, Transporte, Massenproduktion – sind in ihrer Intensität stark von den Subventionen abhängig</li> <li>• Umweltbelastung, Kleinbauern – können nur reagieren bzw. die Auswirkungen der anderen Faktoren aufnehmen, dies geschieht allerdings sehr langsam, womit sich die Zuordnung zum trägen Bereich erklären lässt</li> </ul>	<b>2,5 Punkte</b>

# Lösung zu Wahl-Aufgabe 3

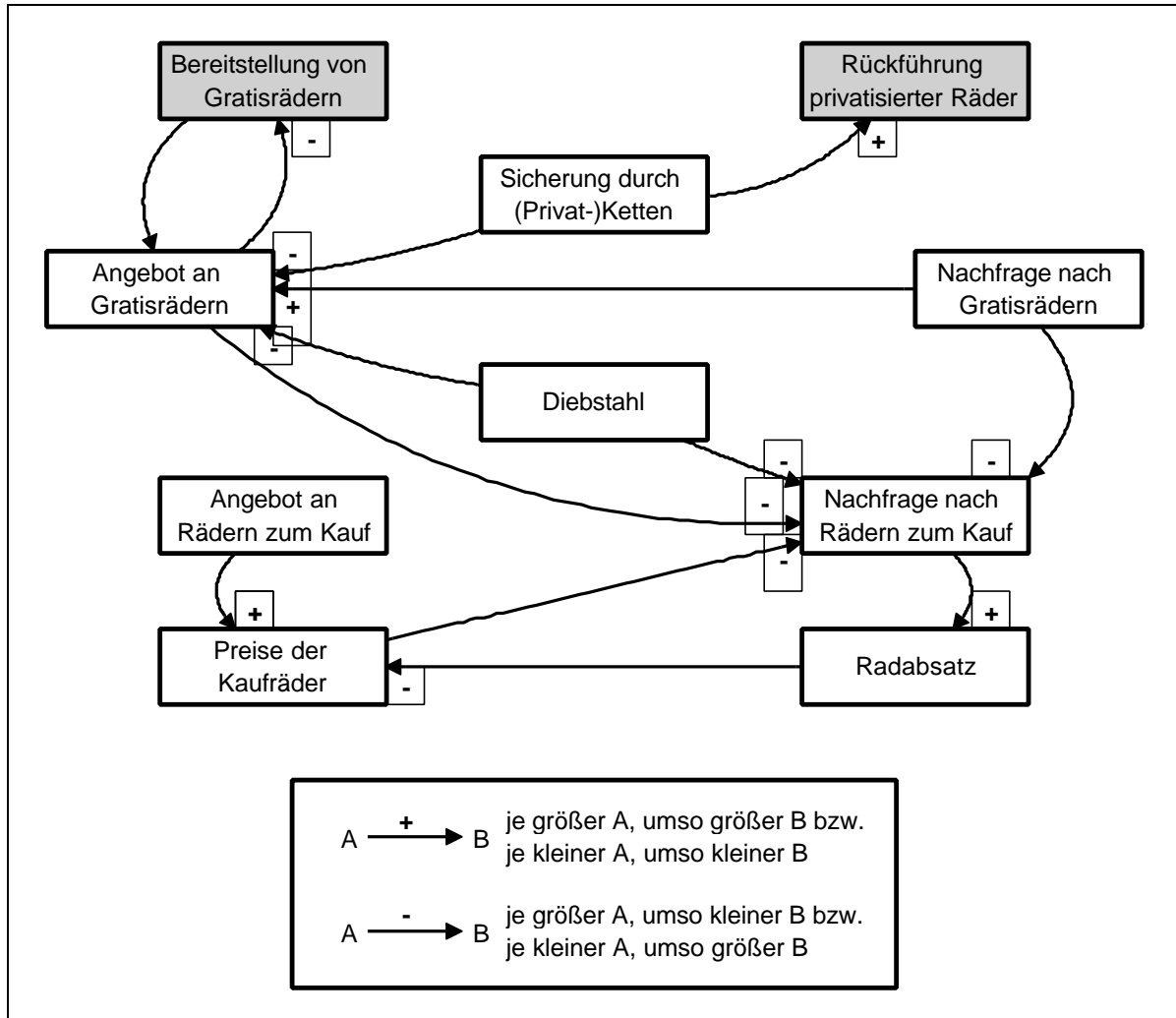
40 Punkte

## Aufgabe 3.1

SB 1, S. 13 f.; SB 2, S. 21 f.; SB 5, S. 9 f., S. 25 ff.

(20 Punkte)

Das Netzwerk könnte wie folgt aussehen:



10 Punkte bei sinnvoller Darstellung

<b>Wirkung von ...</b>	<b>auf ...</b>	<b>Erläuterung der Zusammenhänge</b>
<b>Bereitstellung von Gratisrädern</b>	Angebot an Gratisrädern	Initialzündung
<b>Sicherung durch (Privat-)Ketten</b>	Angebot an Gratisrädern	je mehr Gratisräder durch private Ketten gesichert wurden, umso weniger dieser Räder waren im Umlauf
	Rückführung privatisierter Räder	je mehr Gratisräder durch private Ketten gesichert werden, umso notwendiger wird deren Rückführung ins System
<b>Diebstahl</b>	Angebot an Gratisrädern	je mehr Gratisräder gestohlen wurden, umso weniger dieser Räder waren im Umlauf
	Nachfrage nach Rädern zum Kauf	je mehr Gratisräder gestohlen werden, umso weniger werden zum Kauf nachgefragt
<b>Angebot an Gratisrädern</b>	Bereitstellung von Gratisrädern	je geringer das Angebot, umso größer der Druck, noch mehr Räder bereitzustellen
<b>Angebot an Gratisrädern</b>	Nachfrage nach Rädern zum Kauf	je mehr Gratisräder im Angebot, umso weniger werden Nachfrager bereit sein, eines zu kaufen
<b>Nachfrage nach Gratisrädern</b>	Angebot an Gratisrädern	je mehr nachgefragt werden, umso mehr müssten bereitgestellt werden
	Nachfrage nach Rädern zum Kauf	je höher die Nachfrage nach Gratisrädern, umso geringer die Nachfrage nach Rädern zum Kauf
<b>Nachfrage nach Rädern zum Kauf</b>	Radabsatz	je geringer die Nachfrage, umso niedriger der Absatz
<b>Angebot an Rädern zum Kauf</b>	Preise der Kaufräder	je weniger Kaufräder im Angebot, umso höher der Verkaufspreis
<b>Preise der Kaufräder</b>	Nachfrage nach Rädern zum Kauf	je höher der Stückpreis, umso geringer die Bereitschaft zum Kauf
<b>Radabsatz</b>	Preise der Kaufräder	je geringer der Absatz, umso höher der Stückpreis

**je erläuterten Wirkungszusammenhang 1 Punkt, max. 10 Punkte**

**Aufgabe 3.2**

SB 5, S. 14 f.

**(10 Punkte)**

Kategorien	Faktoren
steuerbare Faktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebot an Gratisrädern</li> <li>• Angebot an Kaufrädern</li> <li>• Preis</li> <li>• Rückführung privatisierter Räder</li> <li>• „Spielregeln“</li> </ul>
wirksam steuerbare Faktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebot an Gratisrädern</li> <li>• Angebot an Kaufrädern</li> <li>• Preis</li> <li>• „Spielregeln“</li> </ul>
nicht oder nur unwesentlich steuerbare Faktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diebstahl</li> <li>• Sicherung durch Privatketten</li> <li>• Nachfrage</li> </ul>

je Nennung 1 Punkt,  
Kategorien müssen genannt werden

**Aufgabe 3.3**

SB-übergreifend

**(10 Punkte)****Allgemein:**

- Aktion basiert auf Ehrlichkeit und uneigennützigem Verhalten
- wie der „Feldversuch“ zeigte, stand aber bei einem Großteil der Nutzer der eigene Vorteil im Vordergrund („Privatisierung“ der Räder)
- Eigennutz verhinderte die Erreichung des Ziels „Gemeinwohl“

**Unter ökonomischen Gesichtspunkten:**

- um Verfügbarkeit der Räder zu gewährleisten, wäre eine weitaus größere Menge an Rädern nötig gewesen
- doch auch dann wäre noch nicht sicher, ob tatsächlich immer ein Rad zur Verfügung steht, wenn es gebraucht wird (vgl. „Privatisierung“, Diebstahlquote)
- zur Rücküberführung der Räder ins „Volkseigentum“ musste extra Personal eingesetzt werden
- insgesamt ökonomischer Aufwand im Vergleich zum Nutzen nicht mehr vertretbar (auch ein teurer weiterer Versuch brachte keine besseren Ergebnisse)

je Nennung 2 Punkte,  
max. 10 Punkte