

FALLSTUDIE CYBERSPACE 5: Smart Mobility – Die Sache mit den Stehzeugen...

Individuelle Ausarbeitung der Rolle: Esther Ästhetik zur Präsentation vom 14.07.2020

Allan Kaufmann, Mat.Nr. 9502998

Der Kurs „Digitale Transformation“ [11] behandelt das Thema „Digitalisierung von Städten und Verkehr“ und führt hierbei die Methode des problembasierten Lernens (PBL)[15] ein. Diese Methode beschreibt eine Form des Lernens, bei der die Lernenden in einer Gruppe anhand einer gegebenen Problemstellung eigenständig eine mögliche Lösung erarbeiten [11, s.S.22].

Die Gruppe „Cyberspace 5“ bestand aus acht Studierenden und hat sich am 29.05.2020 konstituiert, um die Methode an einer Fallstudie[2, s.S.8] aus dem Bereich „Smart Mobility“ zu evaluieren. Dabei fanden die Arbeitstermine, sowie die Abschlusspräsentation ausschließlich virtuell statt. Für die wöchentlichen Arbeitstermine, sowie für die gemeinsame Bearbeitung, hat die Gruppe die Plattform MS Teams [14] gewählt. Für Fragen an die Kursbetreuung, sowie für die Zwischen- und Abschlusspräsentation war eine Adobe Connect Plattform[1] vorgegeben. Bereits in der ersten konstituierenden Sitzung hat sich eine hohe Effizienz und Entscheidungsfreude der Gruppe gezeigt, da alle Teilnehmer pünktlich erschienen waren und alle wichtigen Punkte zum weiteren Vorgehen innerhalb einer Stunde, nach dem Konsenseprinzip[8], vereinbart werden konnten. Dies sind, meiner Erfahrung nach, Gruppeneigenschaften, wie ich sie mir gelegentlich in vergleichbaren Arbeitsgruppen, im Kontext einer Konzern-IT, wünschen würde.

1. Schritt: Klärung unklarer Begriffe

Die Fallstudie wurde von allen Teilnehmern bearbeitet und unklare Begriffe in einem Glossar gesammelt. Beispielsweise wurde zur Klärung des Begriffs der künstlichen Intelligenz die Definition aus dem Kurstext [11, KE 2, s.S.49] herangezogen.

2. Schritt: Problemdefinition

Nachdem eine gemeinsame Ausgangssituation erarbeitet wurde, analysierte die Gruppe die Fallstudie und definierte nachfolgende Problemstellung: „Der Platz in der Innenstadt reicht nicht für den Individualverkehr aus und wird schlecht genutzt. Es gibt keine ausreichenden Alternativen zum Individualverkehr und die Interessen anderer Anspruchsgruppen (Umwelt, Ästhetik) werden in der Stadtplanung bisher nicht berücksichtigt.“

3. Schritt: Problemanalyse

Für den dritten Schritt nahmen die Gruppenmitglieder ihre Rolle für ein Brainstorming ein. Für mich war die Rolle der „Esther Ästhetik“ vorgesehen.

Ohne einen vagen Idee darüber, wie „Esther Ästhetik“ das Problem betrachten würde, erstellte ich eine Persona und wählte ein Werbebild einer Kosmetikfirma[12], um der Rolle ein Gesicht zu geben. Aus der Fallstudie war für mich klar, dass Esther Ästhetik ein Interesse an einem sauberen, vorzeigbaren und modernen Stadtbild haben muss und nicht nur aus Eigeninteresse handelt, sondern für eine Interessengruppe spricht.

Um ihr Ziel zu erreichen, führt Esther Ästhetik, meiner Ansicht nach, seit einiger Zeit einen sehr erfolgreichen YouTube[16]-Kanal über das Neuhagener Stadtleben. Für das Brainstorming war die Persona, als „City-Influencerin“ im Stadtkomitee, aber noch nicht ganz vollständig. Für mich war bald klar, dass es sich bei Esther Ästhetik um eine World Wrestling Championess[7] handeln musste.

Das Brainstorming in der vorgesehenen Rolle ergab nun einige nennenswerte Möglichkeiten:

- Die Innenstadt sollte grundsätzlich autofrei werden
- Es sollen weniger eigene Fahrzeuge genutzt, sondern stattdessen mehr Car-Sharing in Anspruch genommen werden
- unterirdische Parkplätze oder zentrale Parkhäuser, für parkende Fahrzeuge sowie für Leihangebote wie E-Scooter[3]
- Förderung des öffentlichen Nahverkehrs durch intelligente Dienste/Smart Mobility Systeme[11, KE 3, s.S.10]

4. Schritt: Systematische Vertiefung

Aus dem vorangegangenen Schritt habe ich folgende Hypothese abgeleitet: „Die autofreie Innenstadt ist für alle Beteiligten attraktiver und wird durch intelligente Dienste im öffentlichen Personenverkehr praktikabel!“

Die Hypothese geht davon aus, dass kein zusätzlicher Raum zum Parken geschaffen werden kann und weniger parkende Autos in der Innenstadt zur Lösung erforderlich sind.

5. Schritt: Lernzielformulierung

Um die Hypothese zu untersuchen, habe ich folgendes Lernziel formuliert: „Wie kann die Akzeptanz autofreier Innenstädte erhöht werden?“

Eine Untersuchung möglicher intelligenter Dienste, die der Akzeptanz einer autofreien Innenstadt helfen könnte, ist hier implizit gegeben.

6. Schritt: Selbständiges Studium

Hickmann[5] erläuterte dass eine autofreie Innenstadt nicht funktionieren kann, solange das Fahren und Parken in der Innenstadt attraktiv ist und schlägt hierfür u. A. eine City-Maut, provozierte Staus oder „Shared Space“[5] vor. Ist die Innenstadt erstmal für den Autoverkehr unattraktiv, müssten andere Angebote attraktiv werden [5].

Jandt[6] hingegen greift die „Push&Pull“ [6]-Strategie auf, um Menschen mit Anreizen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Als Beispiel für einen solchen Anreiz wurde ein Bürgerticket zu einem Preis von jährlich 365 Euro genannt. Jandt weist auch darauf hin, dass autofreien Zonen, nach Reutter, oft durch Bürgerabstimmungen vorangebracht wurden.

Der Artikel „Wie diese elf Städte den Verkehr in den Griff kriegen wollen“[13] berichtet von elf größeren Städten, die bereits eine autofreie Innenstadt eingeführt haben oder planen. So ist u. A. ein Kernbereich in der Altstadt von Madrid nur noch für Anwohner per Pkw erreichbar[13].

Pollerhof[10] erinnerte an Proteste gegen die autofreie Innenstadt von Autofahrern und Ladenbesitzern. Die Regierung hat dann schließlich stattdessen die Parkplätze aus der Innenstadt entfernt.

Zum Thema Smart Mobility wies Glasco[4] auf die polnische Stadt Lublin hin, die zeigt, dass mittelgroße Städte durch die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur und die Verbesserung der Kommunikation mit den Fahrgästen [...] eine weitreichende Aufwertung der Nutzererfahrung und der Qualität der städtischen Mobilität erreichen können[4].

7. Schritt: Synthese

Mit dem neugewonnenen Wissen habe ich einen Lösungsvorschlag skizziert und vorgetragen:

- Die autofreie Innenstadt ist erstrebenswert, wenn
 - der öffentliche Verkehr angemessen erweitert wird,
 - durch Smart Mobility Systeme[11, KE 3, s.S.10] vereinfacht wird,
 - ein günstiges Bürgerticket eingeführt wird.
- Die Akzeptanz der Mitbürger für die autofreie Innenstadt wird erhöht, wenn
 - der Anliegerverkehr weiterhin gegeben ist,
 - der Individualverkehr grundsätzlich möglich bleibt,
 - Bürger, Besucher und Gewerbetreibende an einem möglichen Konzept mitwirken können.

Mein Lösungsvorschlag greift u. A. Jandt[6] auf, wonach bestimmte Anreize dazu führen könnten, dass weniger Menschen das Auto benutzen werden. Das Thema Smart Mobility Systeme wurde im Vortrag nicht näher erläutert, aber umfasst einige von Glasco[4] genannten Ideen. So könnten intelligente Dienste die Autofahrer über attraktivere Parkmöglichkeiten und günstige Nahverkehrsangebote außerhalb der Stadt informieren. Innerhalb der Stadt könnte bspw. eine Neuhagen-City-App die Besucher auf besondere Angebote hinweisen oder Auskunft über den einfachsten Weg zu bestimmten Geschäften oder Sehenswürdigkeiten erteilen. Die Neuhagen-City-App könnte auch Dienste zum Fahrkartenkauf enthalten und die vereinfachte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs somit weiter vorantreiben.

Die Gruppe hat im Anschluss an die Einzelpräsentationen eine Gesamtzusammenfassung einschließlich eines gemeinsamen Lösungskonzepts vorgestellt. In der Gruppenlösung habe ich einige Ansätze meines Lösungsvorschlags wiedergefunden. Ich begrüße ausdrücklich den Vorschlag den ÖPNV auszubauen, sowie die Schaffung autofreier Zonen. Die Einführung autonom fahrender E-Busse halte ich hingegen in naher Zukunft für wenig realistisch. Die mögliche Finanzierung dieses Projektes durch Fördergelder wirkt auf mich etwas ungeklärt. Ich hätte mir hier lieber höhere Investitionen für Smart Mobility-Systeme oder für ein Bürgerticket gewünscht.

8. Schritt: Evaluation

Die Evaluation sollte mit dieser schriftlichen Ausarbeitung abgeschlossen sein.

Ich habe viel über die Methode des problembasierten Lernens erfahren und einige Grundzüge aus dem Kurstext verinnerlicht. Desweiteren habe ich ausgiebig darüber nachgedacht, wie das Ziel einer autofreien Innenstadt erreicht werden könnte und wie Smart Mobility-Systeme dabei helfen könnten, den Individualverkehr ein Stückweit zu reduzieren.

Abschließend bleibt zu sagen: Esther Ästhetik und die Gruppe „Cyberspace 5“ haben sich in diesem Semester zusammengefunden, um sich dem Problem der „Stehzeuge“ anzunehmen. Die Ideen wurden nun vorgestellt, aber in der Stadt Neuhagen noch nicht umgesetzt. Das Stadtentwicklungskomitee tagt möglicherweise auch in zukünftigen Semestern zu diesem Thema um andere Lösungen zu erörtern. Aber ob Esther Ästhetik dann immernoch den World Wrestling Championess Titel[7] tragen wird, bleibt unklar.

Quellen

[1] Adobe Connect

<https://www.adobe.com/de/products/adobeconnect.html>

[Aufruf 18.07.2020]

[2] Dr. Katharina Ebner, Hans-Hendrik Huber, M.Sc., Alina Bockschecker, M.Sc.

Fallstudien im Rahmen der Gruppenarbeit des Kurses Digitale Transformation

[3] E-Scooter

<https://de.wikipedia.org/wiki/E-Scooter>

[Aufruf 18.07.2020]

[4] Jon Glasco - URBANE MOBILITÄT: HERAUSFORDERUNGEN & LÖSUNGEN IN SMART CITIES

<https://hub.beesmart.city/de/smart-city-loesungen/urbane-mobilitaet-herausforderungen-und-loesungen-in-smart-cities>

[Aufruf 18.07.2020]

[5] Meike Hickmann - Wie werden Innenstädte autofrei?

<https://www.swr.de/swraktuell/rheinland-pfalz/autofreie-innenstadt-100.html>

[Aufruf 18.07.2020]

[6] Dieter Jandt - Autofreie Innenstädte - eine Idee für die Zukunft?

<https://bit.ly/2CHyhKJ>

[Aufruf 18.07.2020]

[7] Alexis „Lexi“ Kaufman

https://de.wikipedia.org/wiki/Alexa_Bliss

[Aufruf 18.07.2020]

[8] Konsenseprinzip

<https://de.wikipedia.org/wiki/Konsensprinzip>

[Aufruf 18.07.2020]

[9] PESCH (1996), S. 47

[10] Thorben Pollerhof - Autofreie Innenstädte: Entschleunigung und Aufwertung -

<https://www.derstandard.de/story/2000118032146/autofreie-innenstaedte-entschleunigung-und-aufwertung>

[Aufruf 18.07.2020]

[11] Prof. Dr. Stefan Smolnik, Hans-Hendrik Huber M.Sc., Dr. Katharina Ebner

Modul 31951 Digitale Transformation Kurseinheit 3: Digitalisierung von Städten und Verkehr

[12] SKINSTYLE - Kosmetik & Ästhetik

<https://www.skinstyle-kosmetik.de/willkommen.html>

[Aufruf 18.07.2020]

[13] Manager-Magazin: Wie diese elf Städte den Verkehr in den Griff kriegen wollen

<https://www.manager-magazin.de/fotostrecke/autofreie-innenstadt-elf-staedte-die-fotostrecke-140288.html>

[Aufruf 18.07.2020]

[14] Microsoft Teams – App für Teamarbeit

<https://www.microsoft.com/de-de/microsoft-365/microsoft-teams/group-chat-software>

[Aufruf 18.07.2020]

[15] Müller Werder, C. 2013. "Problem-Based Learning Erfolgreich Gestalten," in Hochschullehre Variantenreich Gestalten. Ansätze, Methoden Und Beispiele Rund Um Kompetenzorientierung, H. Bachmann (Hrsg.).

Bern: Hep-Verlag, pp. 50-77.

[16] Youtube

<https://www.youtube.com/?gl=DE>

[Aufruf 18.07.2020]