

# **Nutzungskonflikte am Bahnhof Zoo: Zusammenfassung und Fazit**

**Birgit Wiese und Jens Wurtzbacher**

## **1. Anlage der Untersuchung „Nutzungskonflikte am Berliner Bahnhof Zoologischer Garten“**

Anlass für die vorliegende Untersuchung war eine Anfrage des Bezirksamtes Charlottenburg und der Berliner Polizei Abschnitt 27. Beide Institutionen hatten ein großes Interesse daran, überprüfen zu lassen, wie sich die Lage am und um den Bahnhof Zoologischer Garten derzeit darstellt.

Nach Gesprächen mit beiden Institutionen und nach Auswertung einer durchgeführten Vorstudie haben sich folgende Fragestellungen für das Studienprojekt herauskristallisiert, die aufgrund ihrer Inhalte in eine quantitative und qualitative Studie unterteilt wurden:

1. Quantitative Studie: Wie ist das subjektive Sicherheitsgefühl der NutzerInnen vor Ort zu bewerten? Welche Faktoren werden von den NutzerInnen als störend wahrgenommen?

Erforscht wurde diese Fragestudie mit Hilfe eines standardisierten Fragebogens. Die Befragung wurde an drei Orten (U-Bahnausgang/Hardenbergstraße/bei Ulrich; Haupteingang zum Hardenbergplatz gelegen; Eingang Jebensstrasse) an unterschiedlichen Wochentagen und zu unterschiedlichen Tageszeitpunkten (Morgens, Mittags, Abends) durchgeführt.

2. Qualitative Studie: Welche Nutzerkonflikte bestehen vor Ort? Wie äußern sich diese? Wer sind die Akteure? Welche Ansätze gibt es, um bestehende Konflikte zu lösen bzw. Konflikten vorzubeugen? Welche Auswirkungen wird das geplante Riesenrad auf die Situation vor Ort haben?

Um diese Fragen bearbeiten zu können, wurden Experteninterviews (Leitfaden) mit Vertretern von Sozialeinrichtungen, der Polizei (Landes- und Bundespolizei), der Bahn und Verkehrsbetriebe vor Ort, dem zuständigen Bezirksamt sowie mit einem Vertreter der Gesellschaft geführt, die das Riesenrad etablieren möchte.

Durchgeführt wurde das Forschungsprojekt durch Studierende der Humboldt-Universität zu Berlin am Lehrstuhl für Stadt- und Regionalsoziologie im Zeitraum von August 2006 (Beginn Vorstudie) bis Januar 2009 (Fertigung Endbericht). Angeleitet und betreut wurde das Projekt durch Birgit Wiese und Jens Wurtzbacher, die beide zum Zeitpunkt der Studie als Promovenden am Lehrstuhl tätig waren. Beide sind mittlerweile promoviert. Birgit Wiese hat einen Ruf als Professorin an die Hochschule der Bundesagentur für Arbeit erhalten, Jens Wurtzbacher arbeitet als Referent für den Deutschen Verein.

## **2. Zusammenfassung der quantitativen Untersuchung**

Im Rahmen des Studienprojektes widmete sich die quantitative Untersuchung der Position der Passanten in diesem Areal. Der Bahnhof Zoologischer Garten gilt als ein sozialer Treffpunkt von so genannten Rand- oder Problemgruppen wie beispielsweise Wohnungslosen, Alkoholikern oder Drogenabhängigen. Mehrere soziale Einrichtungen bieten ihnen Hilfeleistungen an und arbeiten, ob mobil, oder feststehend, vor allem an der von „normalen“ Passanten wenig frequentierten Rückseite des Bahnhofs (Jebensstraße). Dort halten sich auch zum größten Teil die Gruppen auf, die von anderen Akteuren, wie z.B. der Polizei oder dem Sicherheitsdienst der Deutschen Bahn als problematisch betrachtet werden. Aber auch am Haupteingang des Bahnhofs (Hardenbergplatz) oder vor dem Einzelhändler Ullrich gibt es vereinzelte Sammelpunkte. Das Ziel dieser Projektarbeit war, mittels einer standardisierten Befragung, Einsicht in mögliche Nutzungskonflikte seitens der „normalen“ Passanten zu erlangen. Es galt herauszufinden, wie sie die Atmosphäre vor Ort wahrnehmen und ob sie sich am Bahnhof Zoo in ihrem Wohlbefinden, z. B. durch diese Problemgruppen, beeinträchtigt fühlen.

Die Untersuchung führt zu folgenden Ergebnissen: Der durchschnittliche Passant am Bahnhof Zoo ist ein Mann oder eine Frau, wohnhaft in Berlin, erwerbstätig und mit einem höheren Bildungsabschluss im Alter zwischen 21 und 30 Jahren. Der Durchschnittspassant hält sich am Bahnhof Zoo auf, um umzusteigen und ist täglich oder mehrmals wöchentlich vor Ort. Ist er eine Frau empfindet er die Atmosphäre am Bahnhof Zoo als unangenehm, ist er ein Mann bewertet er die Atmosphäre als „in Ordnung“. Er fühlt sich in der Regel durch die Anwesenheit der Problemgruppen am Bahnhof Zoo gestört, ohne sich jedoch unsicher zu fühlen.

Der Blick auf den „Durchschnittspassanten“ offenbart, dass Personen, die öfter am Bahnhof Zoo sind und als Berliner, die Situation besser kennen, sich häufiger durch etwas gestört fühlen und auch häufiger die Anwesenheit von Problemgruppen als einen Störungsgrund nennen. Dies mag auch damit zusammenhängen, dass sie als Berliner bzw. Personen aus dem Berliner Umland auf eine stärkere Nutzung des Bahnhofs angewiesen sind, als Touristen oder Geschäftsreisende.

Deutlich wird auch, dass erwerbstätige Personen im mittleren Alter sich sicherer fühlen, als sehr junge und ältere Personen, die nicht erwerbstätig sind. Da sich Arbeitslose von

Erwerbstätigen bezüglich ihres subjektiven Sicherheitsgefühls nicht unterscheiden, ist anzunehmen, dass nicht so sehr der Status „Erwerbstätig“ entscheidend ist, sondern das Alter. Ein weiteres Ergebnis ist, dass sich Frauen häufiger unsicher fühlen, als Männer. Dies bestätigt Ergebnisse aus der bisherigen Forschung zum subjektiven Sicherheitsgefühl: ältere Personen und Frauen fühlen sich eher unsicher.

Die Betrachtung von Durchschnittstypen kann jedoch wesentliche Ergebnisse verschleiern: Lediglich ca. ein Viertel der Passanten fühlt sich durch die Anwesenheit von Problemgruppen am Bahnhof Zoo gestört. Auch empfindet nur ein Viertel der Passanten die Atmosphäre am Bahnhof als unangenehm und weniger als ein Viertel fühlt sich dort unsicher.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Ergebnisse der Untersuchung deutlich zeigen, dass bezüglich der Beeinträchtigungen des Wohlbefindens der Passanten am Bahnhof Zoo durch die Anwesenheit von Problemgruppen *nicht* von alarmierenden Zuständen gesprochen werden kann. Ein interessantes Nebenergebnis unserer Studie ist zudem, dass sich ein Viertel der Passanten durch Mängel an Sauberkeit am Bahnhof gestört fühlt. Die Behebung dieser Mängel wäre möglicherweise eine leicht umsetzbare Maßnahme zur Verbesserung des subjektiven Wohlbefindens der Nutzer des Hardenbergplatzes.

Auch, wenn sich ein gewisser Teil der Passanten am Bahnhof Zoo durch die Anwesenheit von Problemgruppen beeinträchtigt fühlt, ist festzuhalten, dass der Status Quo von der Mehrzahl toleriert wird. Von großen Nutzerkonflikten aus der Perspektive der Passanten ist also nicht auszugehen. Unseres Erachtens besteht daher auch kein Handlungsbedarf im Sinne einer Vertreibung der Problemgruppen. Da eine Vertreibung eine räumliche Verlagerung des Problems bedeuten würde, wäre dies besonders in Anbetracht der ausgebauten Infrastruktur sozialer Leistungen und Institutionen am Bahnhof Zoo, deren Hilfe von Personen in sozialen Problemlagen wie z.B. Wohnungslosigkeit, Drogen- oder Alkoholsucht, etc. gebraucht und in Anspruch genommen wird, auch nicht zu empfehlen.

Weitere Erkenntnisse zur Situation am Bahnhof Zoo könnte ein Vergleich mit anderen großen Bahnhöfen in Deutschland, aber auch anderen europäischen Ländern bringen. Es ist gut vorstellbar, dass in einer anderen europäischen Großstadt Bahnhöfe mit ähnlichen

Problemen zu finden sind und die Situation am Bahnhof Zoo sich somit als relativ „normal“ darstellt.

### **3. Zusammenfassung der qualitativen Untersuchung**

Ziel der qualitativen Untersuchung war es, mittels Experteninterviews Nutzungskonflikte am BZ zu identifizieren. Desweiteren sollten die Ursachen dieser Konflikte aufgedeckt, zu möglichen Verursachern in Bezug gesetzt und in Hinblick auf ihre Bedeutung für die Sicherheitslage vor Ort betrachtet werden. Betrachtet werden sollte auch, welche Ansätze verfolgt werden, um die Konflikte aufzulösen bzw. Konflikte bereits im Vorfeld zu vermeiden. Bei der Untersuchung wurde davon ausgegangen, dass ein Konflikt vorliegt, wenn die Bereitschaft der involvierten Akteure zu verhandeln und gemeinsam zur Lösung eines Problems beizutragen, nicht vorhanden ist bzw. keine Kommunikation (mehr) zwischen den Akteuren stattfindet.

#### ***Zwei Problemlagen identifiziert***

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass am BZ (Bahnhof Zoo) unterschiedliche Probleme existieren (unterschiedliche Nutzergruppen und Nutzerinteressen, Sicherheitslage, Gestaltung des Areals), die viel Potential für Nutzungskonflikte bieten. Wie die Institutionen diese Probleme bewältigen und welche Konfliktpotentiale mit ihnen verbunden werden, sollte mit Hilfe der Experteninterviews ermittelt werden. Aufgrund der Untersuchungsergebnisse konnten schließlich zwei Problemfelder erfasst werden, die eine Relevanz für das Areal um den BZ besitzen:

Die ***erste Problematik*** betrifft vor Ort ansässige Gruppen, insbesondere Obdach- und Wohnungslose, Alkohol- und Drogenkranke sowie junge männliche Prostituierte und die mit diesen Gruppen einhergehenden Sicherheitsproblematiken, wie beispielsweise Drogenhandel, Verstellen von U-Bahneingängen und Gehwegen sowie aggressives Betteln.

Die Untersuchung zeigt, dass sich die Situation dieser Gruppen am BZ seit den 80er Jahren (Zeit der Christiane F.) stark verändert hat. Die mit diesen Gruppen ehemals einhergehenden Nutzungskonflikte - insbesondere im Bereich der Beschaffungskriminalität - sind in dieser Form nicht mehr vorhanden. Dennoch deutet die Untersuchung darauf hin, dass Konfliktpotential vorhanden ist, das vornehmlich in

Zusammenhang mit Alkoholkonsum gesehen werden muss und sich in temporären Konflikten äußert, wie z. B. Rumpöbeln oder Streitigkeiten innerhalb der Gruppe. Es zeigt sich aber auch, dass die Zusammenarbeit zwischen der Landes- und Bundespolizei und den vor Ort ansässigen sozialen Institutionen erfolgreich verhindert, dass aus diesen Konflikten Nutzungskonflikte im Sinne der Eingangsdefinition entstehen.

Die **zweite Problematik** betrifft die zukünftige Gestaltung und Nutzung des BZ. Hierbei ergibt sich das Nutzungskonfliktpotential aus konkurrierende Interessen und Vorstellungen der involvierten Akteure. Der Ursprung dieser Probleme ist in der Funktionsumwandlung des Bahnhofs und dem damit verbundenen wirtschaftlichen Verlust der Gewerbeeinheiten am BZ zu sehen und der Versuch, diese durch neue wirtschaftliche Projekte zu kompensieren. So kann vermutet werden, dass die Installation des Riesenrades einen weitgehenden Veränderungsprozess am BZ mit sich bringen wird, der viel Konfliktpotential für die unterschiedlichen Interessenlagen mit sich bringt. Allerdings kann auch hier festgestellt werden, dass durch eine regelmäßige Zusammenarbeit und Kommunikation sowie Informationsaustausch mit Hilfe von Runden Tischen, an der die betroffenen Akteure teilnehmen, mögliches Konfliktpotential bereits im Vorfeld entschärft wird.

### ***Zu 1.) Problemgruppen am Bahnhof Zoo***

Hinsichtlich der von den Experten als Problemgruppen identifizierte Gruppen (Wohnungs- und Obdachlose, Alkohol- und Drogenkranke, männliche Prostituierte), die sich dauerhaft am BZ aufhalten, hat die Untersuchung ergeben, dass die heutige Lage nicht weiter mit einer akuten Sicherheitslage in Verbindung gebracht werden kann. Die von diesen Gruppen ausgehende Sicherheitsgefährdung und das daraus resultierende Nutzungskonfliktpotential sind überschaubar und werden mittels der engen Kooperation der Polizeidienststellen und der sozialen Institutionen eingedämmt und kontrolliert. Im Rahmen des „Berliner Modells“ wurden am BZ mehr Kontaktschnittstellen zwischen der Berliner Polizei und den sozialen Institutionen eingerichtet, die zusätzlich mit dem Strategiewechsel der Landes- und Bundespolizei zu einem besseren Umgang mit den am BZ vorhandenen Problemgruppen führte.

Am sicherheitsrelevantesten für den BZ stellte sich die Problemgruppe „alkoholisierte Personen“ heraus, eine heterogene Gruppe, deren Mitglieder sich aus ganz unterschiedlichen Gründen am BZ aufhalten. Neben den bereits institutionalisierten Gruppen gehören dazu auch Discobesucher und Fußballfans. Das Sicherheitsproblem am BZ nimmt aufgrund der Heterogenität dieser Gruppe unterschiedliche Gestalten an. Personen, die sich über einen längeren Zeitraum am BZ aufhalten und dort Alkohol konsumieren, können unangenehm auf Passanten wirken und Konflikte verursachen und in Gruppengröße U-Bahn-Ein- und Ausgänge blockieren. Die Sicherheitskräfte vor Ort versuchen diesen Problemen durch verstärkte Präsenz und Kommunikation mit den Problemgruppen entgegen zu wirken. Als hilfreich stellt sich hierbei heraus, dass viele Mitglieder institutionalisierter Problemgruppen aufgrund ihres schon lange Zeit andauernden Aufenthalts am BZ sowohl mit den vor Ort agierenden Polizeikräften als auch sozialen Institutionen vertraut sind. Als kommunikationsfördernd und deeskalierend erweist sich dabei die Strategie der Landespolizei, vor Ort Beamte einzusetzen, die schon viele Jahre am BZ beschäftigt sind und dadurch die Problemgruppen und ihren Mitgliedern kennen und bei Problemlagen direkt ansprechen können.

Angesichts dieser Problemlage war es für die Untersuchung interessant einzuschätzen, inwiefern ein Alkoholverbot am BZ sinnvoll wäre, bzw. welche Auswirkungen dieses auf die angesprochene Problematik des BZ auch hinsichtlich der Sicherheit haben würde. Hierzu sind unterschiedliche Szenarien denkbar. Im günstigsten Fall würde ein Alkoholverbot einen Verdrängungseffekt nach sich ziehen. Wobei dann die Frage im Raum steht, wohin. Ein anderes Szenario ist, dass ein Alkoholverbot zu massiven Konflikten mit der Polizei und anderen Sicherheitskräften führen könnte. Dafür spricht, dass viele, wenn nicht sogar die Mehrheit dieser Problemgruppen, den BZ als ihren Lebensmittelpunkt betrachten und ein Alkoholverbot schlichtweg ignorieren. Eine Durchsetzung des Verbotes müsste in einem solchen Fall durch repressive Maßnahmen erfolgen. So müssten z. B. Platzverbote ausgesprochen und Bußgelder eingefordert werden. Dabei ist mit einem Widerstand seitens der Betroffenen zu rechnen. Die positiven Resultate, die im Laufe der Jahre durch die Zusammenarbeit zwischen Polizei und sozialen Institutionen erreicht wurden, könnten durch diese repressiven Maßnahmen wieder zu Nichte gemacht werden.

## ***Zu 2.) Wirkung von zukünftigen Entwicklungen: Bau des Riesenrades***

Neben den Sicherheitsfragen, die sich aus dem Verhalten von Problemgruppen vor Ort ergeben, sollte die Untersuchung auch ein Blick auf eine mögliche zukünftige Entwicklung am BZ werfen, die durch bauliche und wirtschaftliche Veränderungen hervorgerufen werden. Durch den beabsichtigten Bau des Riesenrades auf dem ehemaligen Wirtschaftsgelände des Zoologischen Garten und dem Bau der Tiefgarage unter dem Hardenberg Platz ist davon auszugehen, dass ein Wandel am BZ stattfinden wird. Als im Winter 2006/2007 mit diesem Forschungsprojekt begonnen wurde, stand noch nicht fest, ob das Rad seinen Standort am BZ finden wird und ob die Tiefgarage realisiert wird. Im Sommer 2007 wurde schließlich vom Berliner Senat entschieden, dass das Riesenrad im Areal des ehemaligen BVG-Busbahnhofes errichtet werden kann. Bis zu dieser Entscheidung und auch darüber hinaus hat es zahlreiche kontroverse Diskussionen gegeben, in denen die unterschiedlichsten Interessen seitens verschiedenster Akteure hinsichtlich der Nutzung und Gestaltung des BZ deutlich zu Tage getreten sind. U.E. kann bei diesen Diskussionen jedoch nicht von Nutzungskonflikten gesprochen werden, da es mit Hilfe eines Runden Tisches gelungen ist, eine Einigung zu erzielen. Dieser wurde vom Bezirksamt Charlottenburg initiiert und bot eine Plattform, unterschiedliche Interessen und Vorstellungen der am BZ relevanten Akteure zur Gestaltung des HP darzustellen und Aktivitäten der Eigentümer von Gebäuden um den HP zu koordinieren. Diese Form der Zusammenarbeit ermöglichte es letztlich, schnell und unbürokratisch die relevanten und interessierten Teilnehmer des BZ an einen Tisch zu holen und zu Gesprächen zu bewegen. Unter gleichberechtigten Bedingungen konnten die Problemstellungen formuliert werden und im Konsens ein Kompromiss gefunden werden.

Der Bau des geplanten Riesenrades am BZ ist zwar seit dem Sommer 2007 beschlossene Sache, dennoch verzögert sich wegen fehlender Baugenehmigungen die Fertigstellung voraussichtlich um vier Jahre, so dass mit einer Inbetriebnahme erst im Jahr 2011 zu rechnen ist. Dennoch stellt sich die Frage, welchen Veränderungen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme gesehen werden können. Die Untersuchung zeigt insgesamt, dass die interviewten Experten erwarten, dass das Riesenrad die Gegend um den BZ aufwerten und attraktiv für weitere Investoren machen wird.

Hinsichtlich der Bedeutung für die institutionalisierten Problemgruppen zeigt sich ein uneinheitliches Bild. Einerseits wird das Szenario benannt, dass eine Wiederbelebung des

BZ's diesen Ort auch wieder attraktiver für Problemgruppen machen bzw. aktuelle „Renaissance-Tendenzen“ des BZ als Anziehungspunkt unterstützen könnte. Andererseits gibt es aber auch Befürchtungen von einigen sozialen Institutionen, dass es zu Verdrängungseffekten kommen könnte. Ein Akteur formuliert aber auch die Hoffnung, dass eine Aufwertung des Areals sich positiv auf vorhandene Probleme, wie z. B. Abnahme des Drogenhandels, auswirken könnte.

### ***Der Bahnhof Zoo wieder als Fernbahnhof?***

In der Untersuchung ist auch deutlich geworden, dass seitens der Politik noch immer der Wunsch besteht, den Bahnhof wieder in einen Fernverkehrsbahnhof zu wandeln. Was diese Situation betrifft, gibt es u. E. Argumente, die dafür und dagegen sprechen, Fernzüge wieder am Bahnhof Zoologischer Garten halten zu lassen, wenn gleichzeitig der HP bzw. BZ umgestaltet wird.

Argumente, die dafür sprechen, betreffen zum einen die Umgebung. Der BZ hat im Vergleich zum Hauptbahnhof eine bessere und interessantere städtebauliche Einbindung und verfügt zum anderen über vielfältigere und direktere Verkehrsanbindungsmöglichkeiten für den Bereich der City West. Zudem befindet sich am BZ ein sehr gut ausgebauter Nachtverkehrsknotenpunkt, der Fernreisenden vielfältige Möglichkeiten zur Übernachtung, Einkauf und Unterhaltung bietet. Damit könnte die wirtschaftliche Situation der Akteure vor Ort verbessert werden, die durch die Verlagerung des Fernverkehrs hin zum Hauptbahnhof geschwächt wurde.

Gegen eine erneute Nutzung als Fernbahnhof spricht, dass mit einem erhöhten Aufkommen an Menschen, die Taschen und Koffer bei sich tragen, vermutlich die Kriminalität am BZ wieder ansteigen würde. Zudem ist der Bahnhof Zoologischer Garten mit zwei Gleisen für den Fernverkehr baulich nicht dazu geeignet, die Funktion eines Hauptbahnhofes einzunehmen. Die Folge wäre, dass es zu Engpässen kommen würde. Aufgrund der Gebäudegröße ist zudem bei einem anzunehmenden größeren Kundenandrang zu befürchten, dass es im Bahnhofsinnern schnell unübersichtlich und eng wird, was sich dann als unangenehm auf das Sicherheitsempfinden der Passanten auswirken kann. Sollte der BZ also wieder als Fernbahnhof fungieren, so müsste die Anzahl der haltenden Züge entweder begrenzt (z. B. nur bestimmte Strecken) oder der BZ den zu



erwartenden Kapazitäten angepasst werden. Insbesondere das zweite Szenario dürfte mit vielen Problemen wie z. B. Erweiterungsplatz und Baufinanzierung einhergehen.

Nichtsdestotrotz wird damit gerechnet, dass sich die Frequenz am BZ mit der Eröffnung des Riesenrades deutlich erhöhen wird. Gerechnet wird mit ca. zwei Millionen Besuchern jährlich, was bedeutet, dass sich durchschnittlich ca. 5.500 Personen pro Tag mehr am BZ und Umgebung aufhalten werden. Sollte es dann noch zu öffentlichen Veranstaltungen auf dem Hardenberg Platz kommen, wird sich das Passantenaufkommen nochmals erhöhen, was ohnehin die Frage nach evtl. notwendigen baulichen Maßnahmen zur Kapazitätsanpassung im BZ-Areal aufwirft.

#### **4. Zusammenfassung und Fazit**

Im Folgenden sollen die Ergebnisse der quantitativen mit Einsichten aus der qualitativen Studie verknüpft werden. Ziel der quantitativen Studie war es, mittels einer standardisierten Befragung Einsicht in mögliche mikrosoziologische Nutzungskonflikte zwischen den Passanten und den Randgruppen zu gewinnen. Zunächst konnte die quantitative Studie zeigen, dass sich nur rund die Hälfte aller Befragten durch „irgendetwas“ am BZ gestört fühlt, 50 Prozent von ihnen geben dafür Gründe ohne jeglichen Problemgruppenbezug an, so z.B. die Sauberkeit oder Unübersichtlichkeit des BZ. Nur 50 Prozent der Passanten, die sich am BZ durch etwas gestört fühlen, führen dies *tatsächlich* direkt auf die Anwesenheit von Problemgruppen zurück.

Wurde in der quantitativen Befragung hingegen das subjektive Sicherheitsempfinden am BZ direkt abgefragt, so gaben drei-viertel der Passanten an, sich sicher am BZ zu fühlen. Insofern überwiegt also ein positives subjektives Sicherheitsgefühl. Lediglich 10 Prozent der Passanten, die sich unsicher am BZ fühlen, führen dies auf die Anwesenheit von Problemgruppen zurück.

Daher misst nur ein kleiner Anteil der Nutzer des BZ den Problemgruppen tatsächlich eine sicherheitsrelevante Bedeutung bei. Diese Ergebnisse werden durch die interviewten Experten in der qualitativen Befragung bestätigt. Vor diesem Erkenntnishintergrund kann der BZ nicht als gefährlicher Ort eingestuft werden.

Zudem zeigt sowohl die quantitative als auch qualitative Erhebung, dass aufgrund von sicherheitsrelevanten Interessen auf der mikrosoziologischen Ebene aktuell keine

Nutzungskonflikte zwischen Passanten und Problemgruppen festzustellen sind. Allerdings deuten sich aufgrund einer zukünftig verstärkt wirtschaftlichen Interessenlage potentielle Nutzungskonflikte auf institutioneller Ebene an.

Unter Berücksichtigung beider Teilstudien lässt sich abschließend sagen, dass die Ergebnisse ein übereinstimmendes Bild des BZ darstellen und sich gegenseitig ergänzen.