HUMBOLDT-VIADRINA
Governance Platform

Technische Universität Berlin

Bericht zum Trialog® im Rahmen des Projekts Neue Urbane Agenda Berlin (2/2019)

Prof. Dr. Gesine Schwan & Dr. Melanie Kryst

TOURISMUS IN BERLIN:

Wieviel Tourismus verträgt die wachsende Stadt?

Berlin gehört zu den Top-3-Reisezielen in Europa und der Tourismus ist ein wichtiger Bestandteil der Berliner Wirtschaft. Der anhaltende Tourismusboom wird von vielen Berliner*innen aber zunehmend kritisch gesehen. Wachsende Besucher*innenzahlen in innerstädtischen Wohngebieten stellen die Stadt vor neue Herausforderungen: Es entstehen Nutzungskonflikte um urbane Räume und Ressourcen, ein höheres Verkehrsaufkommen sowie eine steigende Müll- und Lärmbelastung. Es werden gute und nachhaltige Lösungen für den urbanen Tourismus der Zukunft gebraucht.

Fotos: © Amelie Losier (l. oben); Milena Kula

Stadtgesellschaft und Forschung: Gemeinsam Stadt gestalten

Zusammen wollen die Technische Universität Berlin und die HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform zum gemeinsamen Forschen von Wissenschaft und Stadtgesellschaft anregen, um zukunftsweisende Wege in der Stadtentwicklung aufzuzeigen. Das Diskussionsformat der Trialoge ist auf Perspektivenvielfalt ausgelegt. So fördern wir transdisziplinäre Vernetzung von Wissenschafler*innen mit Akteuren aus Politik & Verwaltung, Wirtschaft und organisierter Zivilgesellschaft.

Trialoge für eine *Neue Urbane Agenda Berlin*

Über das Projekt *Neue Urbane Agenda Berlin* (2018-2020)

Mit dem Projekt „Neue Urbane Agenda Berlin“ zielen die Technische Universität (TU) Berlin und die HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform auf eine transdisziplinäre Vernetzung von Wissenschaft und Gesellschaft zu Themen der Stadtentwicklung. Mit dem Diskussionsformat der Trialoge, das auf Perspektivenvielfalt, Partizipation und Verständigung ausgelegt ist, wird der Austausch von Wissenschaftler*innen der TU Berlin mit Vertreter*innen der Politik und Verwaltung, Wirtschaft und organisierten Zivilgesellschaft gefördert. Die TU Berlin möchte mit dem Projekt ihrem Leitgedanken des Transfers nachkommen. Das Projekt wird durch die LOTTO-Stiftung Berlin gefördert. In den stadtrelevanten Themenfeldern Mobilität, Zuwanderung, Wohnen und Tourismus sollen im Rahmen der Trialoge Schnittstellen zwischen Wissenschaft und Praxis zu Herausforderungen der wachsenden Stadt herausgearbeitet werden. Leitziel des Vorhabens ist die Initiierung von transdisziplinären Forschungsprojekten, die der Stadtgesellschaft Berlins zugutekommen.

Über die Trialoge® der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform

Die Diskussionen im Rahmen der Trialoge der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform basieren auf dem Ansatz, Akteure aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft, organisierter Zivilgesellschaft und Wissenschaft zusammenzubringen, um im argumentativen Austausch gemeinschaftlich Lösungsansätze für aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen zu ergründen. Die Akteure decken aufgrund ihrer unterschiedlichen Funktionen, Erfahrungen und Machtpotenziale ein breites Spektrum wesentlicher gesellschaftlicher Perspektiven ab. Die Teilnehmer*innen müssen dabei über die typische Darstellung ihrer Positionen und Argumente hinausgehen und diese begründen. Nur so können die unterschiedlichen Meinungen miteinander in Bezug gesetzt werden. Ebenso sollten möglichst alle der etwa 50 Teilnehmenden im Trialog zu Wort kommen. Die Veranstaltungen fallen unter die Chatham-House-Regel, um eine vertrauliche Gesprächsatmosphäre zu schaffen. Die Moderation übernimmt Prof. Dr. Gesine Schwan.

EIN GEMEINSAMES PROJEKT MIT DER

Technische Universität Berlin

GEFÖRDERT VON DER

LOTTO STIFTUNG BERLIN

INHALTSVERZEICHNIS

HINTERGRUND | NEUE URBANE AGENDA BERLIN: ZUWANDERUNG 1

1 | Stadttourismus in Berlin **6**

1.1 Probleme des Berliner Tourismus **6**

1.2 Chancen des Berliner Tourismus **12**

2 | Nachhaltiger Tourismus **16**

2.1 Tourismus und Mobilität **16**

2.2 Touristischer Busverkehr **18**

3 | Digitaler Plattformtourismus **20**

3.1 Effekte der Digitalisierung **20**

3.2 Digitalisierung für stadtverträglichen Tourismus nutzen **20**

4 | Interessenkonflikte erkennen und lösen **23**

4.1 Partizipation und Dialog aller Stakeholder **23**

4.2 Konflikten im Stadttourismus begegnen **25**

AUSBLICK | GEMEINSAMES FORSCHEN 29

Annex I: Teilnehmer*innen **30**

Annex II: Programm **32**

Annex III: Workshopergebnisse **33**

HINTERGRUND | NEUE URBANE AGENDA BERLIN: ZUWANDERUNG

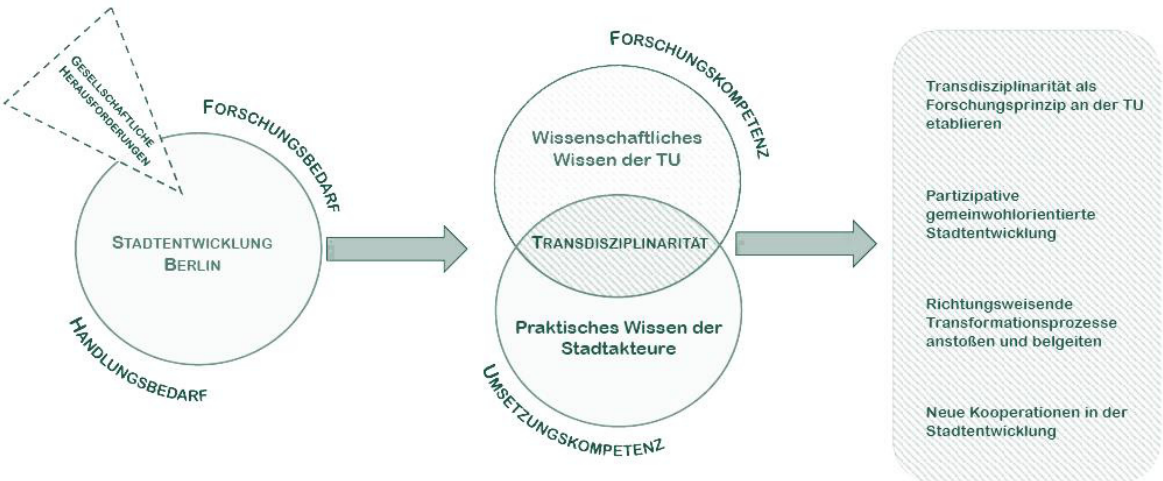
Projekt: Neue Urbane Agenda Berlin

Berlin ist Hauptstadt, Sehnsuchtsort und ständige Baustelle. Immer mehr Menschen zieht es in die Metropole an der Spree um zu studieren, zu arbeiten und das besondere Berliner Lebensgefühl zu genießen. Die wachsende Stadt ist Herausforderung und Chance zugleich: Was braucht Berlin, um langfristig eine lebenswerte Stadt zu bleiben? Wie kann die Stadt auch in Zukunft attraktiv und inklusiv sein? Diesen und weiteren Fragen gehen die Technische Universität (TU) Berlin und die HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform im Rahmen des transdisziplinären Projektes *Neue Urbane Agenda Berlin* nach.

Es gilt neue Strategien zu entwerfen, damit die Transformation der Stadt Berlin im Interesse ihrer Einwohner*innen gestaltet wird. Die TU Berlin und die HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform möchten durch die kooperative Entwicklung transdisziplinärer Lösungsansätze einen Beitrag zur Gestaltung der Stadt leisten.

Das Projekt gliedert sich in drei Phasen:

- Phase 1: Zur ersten Themensondierung kommen Wissenschaftler*innen der TU in interdisziplinären Arbeitskreisen zu vier Themenschwerpunkten (Mobilität, Zuwanderung, Wohnen und Tourismus) zusammen. Im Anschluss findet ein erster Trialog statt.
- Phase 2: Die Themen werden schrittweise durch die Erfahrungen und Expertise außerwissenschaftlicher Akteure ergänzt und durch weitere transdisziplinäre Zusammenarbeit präzisiert.
- Phase 3: Die Forschungsvorhaben werden in transdisziplinären Projektgruppen konkretisiert und finanzielle sowie organisatorische Voraussetzungen für die Verstetigung werden getroffen.



Thema und Projektziel

Der anhaltende Tourismusboom stellt die wachsende Stadt vor neue Herausforderungen und Chancen, die im Zusammenspiel von Wissenschaft und Stadtgesellschaft bearbeitet werden können. Im Rahmen des Projektes *Neue Urbane Agenda Berlin* (2018-2020) waren Akteure der Berliner Stadtgesellschaft und Wissenschaftler*innen der TU Berlin am 14. März 2019 zum Trialog „Tourismus in Berlin: Wieviel Tourismus verträgt die wachsende Stadt?“ eingeladen.

Transdisziplinarität, verstanden als gemeinsames Forschen von Wissenschaft und Gesellschaft, beginnt mit der gemeinsamen Identifizierung von Themen und Problemstellungen. So können Entscheidungen für Forschungsprojekte nicht einseitig, sondern unter Beachtung größtmöglicher Perspektivenvielfalt getroffen werden. Wenn von Beginn an Praxiswissen in wissenschaftliche Prozesse einfließt, können gesellschaftlich relevante und anschlussfähige Fragestellungen benannt werden.

Interdisziplinäre Arbeitskreise von Wissenschaftler*innen der TU Berlin gingen dem Trialog voraus und benannten erste Themenfelder, in denen eine Zusammenarbeit mit Praxisakteuren relevant erschienen. Folgende Fragen dienten als Ausgangspunkt für die Diskussion im Trialog. An dieser Struktur orientiert sich auch der Aufbau dieses Ergebnisberichtes:

- Welche Herausforderungen und Chancen sehen Sie für die Entwicklung des Stadttourismus in Berlin? (siehe Kapitel 1)
- Wie kann ein stadtverträglicher und nachhaltiger Tourismus aus Ihrer Sicht gestaltet werden? (siehe Kapitel 2)
- Welche Konzepte und Geschäftsideen können auf die steigenden Besucher*innenzahlen und den digitalen Plattformtourismus gleichermaßen reagieren? (siehe Kapitel 3)
- Wie können mögliche Interessenkonflikte von Bewohner*innen und Tourist*innen bei einer wachsenden Nachfrage nach dem authentischen Berlin-Erlebnis gelöst werden? (siehe Kapitel 4)

Spezifische Themen aus diesen Bereichen sollen anschließend in gemeinsamen Forschungsprojekten von Wissenschaft und Stadtgesellschaft bearbeitet werden.

Transdisziplinäre Trialoge

Transdisziplinäre Trialoge der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform sind erprobte Verfahren, um Diskussionen zwischen Wissenschaft und Gesellschaft perspektivenreich, vertrauensbildend und produktiv zu gestalten. Für den Beginn eines offenen Forschungsprozesses von Wissenschaft und Stadtgesellschaft bietet sich das Gesprächsformat der Trialoge für einen verständigungsorientierten Austausch an. Transdisziplinäre Trialoge organisieren eine Verständigung von Wissenschaft mit Stakeholdern aus Politik und Verwaltung, Wirtschaft und organisierter Zivilgesellschaft zu aktuellen gesellschaftspolitischen Themen. Die Trialoge bringen ein möglichst breites Spektrum an gesellschaftlichen Positionen und Ideen zusammen. Mit der Chatham House Rule[1] und einer fairen Moderation schaffen sie eine vertrauliche Atmosphäre zwischen den Teilnehmenden. Diese Perspektivenvielfalt und Verständigung bietet die Chance, Ansatzpunkte für gemeinsame Handlungsoptionen zu identifizieren.

In transdisziplinären Trialogen können im Austausch von Wissenschaft und Gesellschaft gemeinsame Fragestellungen entwickelt werden, um anschließend Forschung mit der Gesellschaft umzusetzen. Wissenschaftliche Ergebnisse können so in die Stadtgesellschaft hineinwirken, um zu tragfähigem Wissen und informierten Entscheidungen beizutragen. Wissenschaft kann durch den Austausch mit nicht-wissenschaftlichen Wissensträgern eine Reaktion auf eigene Arbeiten und neue Anregungen erhalten, um die gesellschaftliche Anschlussfähigkeit von Forschungsvorhaben zu verbessern.

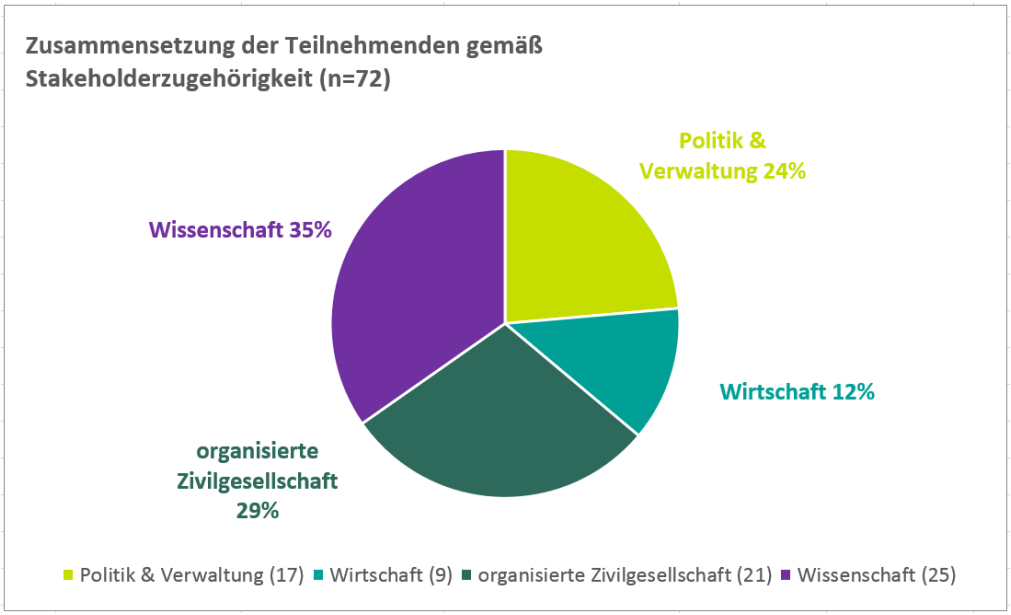
Transdisziplinäre Trialoge der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform sind eintägige Veranstaltungen. Die Veranstaltung ist durch Plenumsdiskussionen und kleinere Workshops strukturiert (siehe Programm im Anhang), sodass die Teilnehmer*innen in einen deliberativen Austausch miteinander treten können. Die Teilnehmer*innen bringen unterschiedliche Funktionen, Erfahrungen und Wissensarten in den Trialog ein. Ziel ist es, Positionen transparent zu benennen, einen gegenseitigen Verständigungsprozess zu initiieren und Win-Win-Situationen vorzubereiten.

Die Debatte wird aufgezeichnet, so dass im Anschluss an die Veranstaltung die Inhalte der Diskussionen mit einer qualitativen sozialwissenschaftlichen Methode ausgewertet werden.

[1] „Bei Veranstaltungen (oder Teilen von Veranstaltungen), die unter die Chatham-House-Regel fallen, ist den Teilnehmern die freie Verwendung der erhaltenen Informationen unter der Bedingung gestattet, dass weder die Identität noch die Zugehörigkeit von Rednern oder anderen Teilnehmern preisgegeben werden dürfen.“ Royal Institute of International Affairs, London.

Teilnehmende

Am Trialog „Tourismus in Berlin: Wieviel Tourismus verträgt die wachsende Stadt?“ nahmen insgesamt 72 Teilnehmer*innen teil, davon 25 aus der Wissenschaft, sowie 17 aus dem Bereich Politik und Verwaltung, 21 Akteure der organisierten Zivilgesellschaft und 9 gehörten der Wirtschaft an. Die 35 weiblichen und 37 männlichen Teilnehmenden kamen aus 41 verschiedenen Organisationen (siehe Anhang I).



Der transdisziplinäre Trialog startete mit Inputs aus der Stadtgesellschaft, darunter ein Input aus der organisierten Zivilgesellschaft (*Karola Vogel, Sprecherin, die Anrainer*), einer aus der Wirtschaft (*Burkhard Kieker, Geschäftsführer, Berlin Tourismus & Kongress GmbH*) und einem Inputvortrag aus der Politik (*Katrin Schmidberger, Mitglied des Abgeordnetenhaus, Bündnis 90/Die Grünen*). Die Inputgebenden repräsentierten dabei nicht ihre jeweilige Stakeholdergruppen, sondern stellten Teilperspektiven vor, die aber die Handelslogik der einzelnen Gruppen reflektieren sollten, sodass in der Debatte Ansatzpunkte für gemeinsame Handlungsoptionen ausgemacht werden können.

Auswertung des Trialogs

Die qualitative Auswertung der aufgezeichneten und transkribierten Diskussion im Plenum und der Protokolle der Workshops erfolgt angelehnt an die dokumentarische Methode nach Ralf Bohnsack[2]. Diese Methode der qualitativen Sozialforschung wird insbesondere für die Auswertung von Gesprächen mit mehreren Personen angewandt. Mit diesem Verfahren kann eine Interpretation des Materials erreicht werden, die über den Sachstand der Diskussion hinausgeht. Eine reflektierende Interpretation lässt Rückschlüsse auf Orientierungen der Teilnehmenden zu, das heißt auf deren handlungsleitendes Erfahrungswissen, das sich im Gespräch dokumentiert. Dieses wird hier zusammenfassend dargestellt und mit prägnanten Aussagen veranschaulicht. Ausgewertet wurde der gesamte Trialog, also Einführungen, Inputs und die Diskussion im Plenum auf Basis der Aufnahmen und entsprechenden Transkripte sowie die Workshops auf Basis der Protokolle.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Diskussionen im Trialog zeigten welche Probleme und Chancen der Stadttourismus in Berlin aus Sicht der Teilnehmenden mit sich bringt (siehe Kapitel 1). Ein besonderer Fokus wurde im Trialog auf die Gestaltung eines nachhaltigen Stadttourismus insbesondere im Bereich des (Bus-)Verkehrs gelegt (siehe Kapitel 2). Als wichtige Entwicklung im Stadttourismus wurden von den Teilnehmenden die Effekte des digitalen Plattformtourismus für Berlin besprochen (siehe Kapitel 3). Diskutiert wurden zudem Möglichkeiten, wie Interessenkonflikte im Stadttourismus erkannt werden und durch Partizipation und den Dialog verschiedener Stakeholder bearbeitet werden können (siehe Kapitel 4).

[2] Bohnsack, Ralf (2008): Rekonstruktive Sozialforschung, Einführung in qualitative Methoden, Opladen/ Farmington Hills.

1 | Stadttourismus in Berlin

Welche Herausforderungen und Chancen sehen Sie für die Entwicklung des Stadttourismus in Berlin?

1.1 Probleme des Berliner Tourismus

Die Teilnehmenden am Trialog benannten verschiedene Problembereiche, in denen sich eine sogenannte Touristifizierung der Stadt und ein sogenannter Overtourism in einigen Stadtteilen niederschlügen. Die Teilnehmenden verständigten sich darauf, dass es weitestgehend kein Erkenntnisproblem gebe, sondern dass ein „exekutives Problem" (Wirtschaft) für die Lösung in Richtung eines stadtverträglichen Tourismus bestehe. Die Bereiche, über die gesprochen wurde, waren Lärm, Gaststätten bzw. die Gewerbeinfrastruktur, Kriminalität und Drogen sowie Hotels und Wohnraum. Die ebenfalls angesprochene Verkehrsproblematik wird in einem gesonderten Kapitel (s. Kap. 2) beschrieben.

Touristifizierung und Overtourism

Von den Teilnehmenden am Trialog wurde darauf hingewiesen, dass es in einigen Gebieten und zu bestimmten Uhrzeiten der Stadt eine starke Konzentration von Tourist*innen gebe. Das Problem konzentriere sich in wenigen Bezirken und in bestimmten Kiezen der Innenstadt vor allem am Abend. Die resultierenden Veränderungen durch den Tourismus im Alltagsleben seien auch für Tourismusbefürworter*innen ein Problem: „Denn die Menschen kommen ja genau deshalb, weil die das authentische Flair, das authentische Alltagsleben der Berlinerinnen und Berliner entdecken wollen." Wenn dieses authentische Flair nicht mehr vorhanden sei, würde die Tourismusnachfrage zurückgehen.

> „Die Probleme, vor denen wir meist stehen, fangen erst abends an" | POLIITIK & VERWALTUNG

Von einem Teilnehmer wurde angeregt, die lokalen Ökonomien Berlins zu untersuchen, um gezielt zu analysieren, an welchen Stellen Tourismusangebote das Stadtgebiet positiv ergänzen könnten. Das neue Tourismuskonzept von Berlin sehe ebenso die Lenkung von Tourist*innenströme in die Außenbezirke vor. Doch dafür brauche es entschiedene Maßnahmen und es wurde die Frage gestellt, ob dieses Vorhaben überhaupt gelingen könne. Gleichwohl würden vor allem abends die sogenannte Hotspots, das heißt bei Tourist*innen und Berliner*innen beliebte Orte in den Innenstädten aufgesucht, wodurch sich viele Anwohner*innen gestört fühlten. Der Versuch einer Entzerrung sei daher nicht ausreichend zur Lösung der Problematik.

Des Weiteren stellte sich den Teilnehmenden die Frage nach einer Definition von Tourist*innen und ob diese Grenzziehung zwischen Tourist*innen und Anwohner*innen überhaupt wichtig sei. Eine gängige Definition von Tourist*innen seien Menschen, die von außerhalb kommen (Bsp. mehr als 100 km Entfernung) und mindestens eine Nacht in Berlin blieben. Es wurden Graubereiche der Definition besprochen, etwa Berliner*innen aus anderen Bezirken, sowie temporäre Stadtnutzer*innen etwa im Rahmen eines mehrmonatigen Erasmusaufenthaltes oder Eigentumsbesitzer*innen aus dem Ausland, die ein paar Mal im Jahr ihre Wohnung in Berlin nutzten.

Lärm

Der Lärm in Wohngebieten, der unter anderem durch die steigenden Tourist*innenzahlen verstärkt wird, wurde von den Teilnehmenden am Trialog als Problem benannt. Verschiedene Lärmquellen wurden genannt: Dies seien zum einen Bässe und Musik, die aus Clubs herausdringen, welche vor allem durch technische Lärmschutzmaßnahmen zu dämpfen seien. Daneben gehe es um laute Musik, die auf Personen in Clubs gesundheitsschädlich einwirken könnten. Zuletzt gebe es ein großes Problem mit menschengemachten Geräuschen, wie beispielsweise Gespräche und Musik aus tragbaren Lautsprecherboxen, von Personen die sich im öffentlichen Straßenraum oder in Parks aufhielten

Beim Thema Lärm zeigte sich eine unterschiedliche Bewertung der Problematik. Eine Teilnehmerin benannte Lärm als rein physikalische Größe, die mit Dezibel-Angaben messbar sei und dadurch deutlich werde, dass Lärmgrenzen überschritten würden und gesundheitsschädliche Auswirkungen habe. Die Wissenschaft könne hier helfen, um Lärm durch bestimmte Baustoffe zu dämmen und einen guten Umgang mit Schall zu finden. Dem widersprachen jedoch andere Teilnehmenden und gaben Lärm als subjektive Größe an. Musik sei auch Kulturgeräusch und Ansichtssache, vor allem für junge Leute von 18-30 Jahren. Daher sei es notwendig hier die Zivilgesellschaft einzubinden, diese seien letztendlich die „Seismografen“ (Organisierte Zivilgesellschaft).

> „Denn Lärm ist eine physikalische Größe, Lärm ist messbar“ | ORGANISIERTE ZIVILGESELLSCHAFT

Die Teilnehmenden sprachen sich für eine höhere Transparenz bei Lärmauflagen und die deutliche Benennung von Verantwortlichkeiten aus. Es solle einheitliche Regeln im gesamten Stadtgebiet geben. Nötig sei etwa zu wissen, welche Auflagen bestimmten Gaststätten gemacht wurden, um bei einzelnen Problemfällen das Wissen über die Auflagen zu haben. Vertreter*innen der Kulturwirtschaft verwiesen ausdrücklich darauf, dass die Reaktion auf betrunkene und laute Personen nicht in ihrer Verantwortung liege, wenn diese nicht in die Clubs gelassen würden und sich dann auf öffentlichen Plätzen und in anliegenden Parks aufhielten: „Das können wir als Clubs mit den Ordnungskräften der Clubs überhaupt nicht regeln, dafür sind wir nicht befugt und unser Gesetzsystem ist auch nicht dafür ausgelegt und das wollen

wir auch nicht übernehmen“ (Wirtschaft). Ein Teilnehmer schlug stattdessen vor, den Alkoholverkauf nach 22 Uhr in Kiosken einzustellen, um weniger Lärm im öffentlichen Straßenraum zu erleben.

Die Teilnehmenden am Trialog betonten mehrfach, dass eine gute Zusammenarbeit mit Polizei und Ordnungsamt sowie mit Kiezinitiativen (s. Kap. 4) notwendig und gewollt sei. Bei Gaststätten würden bestehende Gesetze und Regelungen etwa zum Außenausschank nicht kontrolliert, eingehalten und sanktioniert werden. Viele sagen, es gebe keine klare Zuständigkeit aus Sicht der Bürger*innen zwischen Polizei und Ordnungsamt und vor allem erstere könne sich oft nicht ausreichend um Lärmprobleme kümmern. Mit Blick auf die sogenannten Spätis in Berlin wurde von einer Teilnehmerin darauf hinweisen, dass die Einhaltung von Regeln bei Kiosken und Gaststätten bessere kontrolliert werden sollten, wofür mehr Personal bereitgestellt werden solle.

Forderungen nach einer strengeren Sperrstunde wurden von einigen Teilnehmenden zurückgewiesen. Diese seien zu kurz gegriffen, denn die Regelung müsse auch der Stadt gerecht werden: „Wir müssen uns schon immer wieder die Frage auch stellen, in welcher Stadt wollen wir leben? Und ich finde, dass hoch geklappte Bürgersteige dabei die falsche Antwort sind für Berlin. Aber ein Weiter so ist auch nicht mehr möglich“ (Politik & Verwaltung). Stattdessen könnten bestimmte Gebiete ausgewiesen werden, so einige Teilnehmende, in denen mehr Lärm erlaubt sei, ähnlich wie bei ausgewiesenen Industrieflächen. Dies wurde von einer transdisziplinären Arbeitsgruppe insbesondere für die Gebiete vorgeschlagen in denen Open-Air-Veranstaltungen stattfinden, viele Clubs angesiedelt sind und bereits ein hohes Verkehrs- und somit Lärmaufkommen vorhanden sei. Diese Ausweisung wäre aber schwierig für die dort bereits lebenden Anwohner*innen. Alternativ könnten sich neue Gebiete daher auf neue Wohnsiedlungen oder im Aufbau befindliche Projekte beschränken. Somit wäre es möglich Kultur und Gastronomie an bestimmten Flächen in der Stadt anzubieten, ohne dass Anwohner*innen einen Störungsfaktor erlebten. Das Angebot in den Wohngebieten könnte so für Anwohner*innen erhalten bleiben.

> „Alle Tische und Stühle draußen verbieten will auch keiner“ | POLITIK & VERWALTUNG

Eine weitere Idee zum Umgang mit der Lärmproblematik war eine so genannte Lärm-Ampel-App: Mit einer Anwohner*innen-gestützten App könnten Gaststätten, Galerien, Kulturhäuser, Clubs und Eventflächen im öffentlichen Raum erfasst werden. Diese bekämen zunächst eine grüne Ampel, die sich auf orange und rot verfärbe, je mehr Beschwerden eingingen. Um die Qualität der Beschwerden zu ermitteln, sei es wichtig einen kurzen (Audio-)Text zu erfassen. Ist die Gaststätte bei der roten Ampel angekommen, wird das Ordnungsamt eingeschaltet und Lösungsmöglichkeiten werden entwickelt. Es gehe darum, durch die digitale Lärm-Ampel die Ordnungsämter in ihrer Arbeit zu entlasten und auf diese Art Lärmkonflikte zu konkretisieren, zu vereinfachen und zu lösen. Eine offene Frage war aus Sicht der Teilnehmenden, ob die App

über die Ordnungsämter gesteuert werden sollte, oder ob dafür eine gesonderte Rolle gebraucht werde. Die Wissenschaft könnte die Plausibilisierung überprüfen, die App entwickeln und optimieren. Nicht gelöst werden könnte damit jedoch das Problem, wer für eine Reaktion auf lärmende Gäste im öffentlichen Straßenraum verantwortlich sei.

Gaststätten und infrastrukturelle Veränderungen

Die Teilnehmenden nannten infrastrukturelle Veränderungen im Wohngebiet als Problem. Es stellte sich den Teilnehmenden die Frage, wie sich durch den Tourismus die Alltagsgestaltung verändere, welche Angebote des alltäglichen Lebens für Anwohner*innen wichtig seien und wie sich diese durch Tourismus veränderten. An touristischen Orten gebe es eine hohe Konzentration von Gaststätten aller Art, wie Restaurants, Bars oder Imbissen. Dies gehe zu Lasten der Ladenstruktur für den täglichen Bedarf der Anwohner*innen (zum Beispiel Handwerk, Gesundheit, Lebensmittel, Copyshop, soziale Einrichtungen).

> „Wir sind ein allgemeines Wohngebiet. Es ist klar, dort leben Menschen, über den Kneipen sind keine Praxen, keine Kanzleien, keine Büros, sondern tatsächlich Schlafzimmer, Kinderzimmer und die Menschen, die dort Leben, die haben natürlich Bedürfnisse“ | ORGANISIERTE ZIVILGESELLSCHAFT

Als Ursache dieser infrastrukturellen Veränderung wurden hohe Preise durch die Immobilieninhaber*innen für Gewerbeeinheiten genannt. Diese hohen Preise könnten nur durch touristisch ausgerichtete Gewerbe gedeckt werden. Es blieben nur die großen Ketten und gastronomische Monostrukturen übrig, die sich die teuren Gewerbemieten leisten könnten, so die Position eines Teilnehmers. Kleinteilige Gewerbestrukturen im Kiez würden massiv verdrängt werden in Kombination mit der zunehmenden Immobilienspekulation in der Stadt. Mehrere Teilnehmenden wünschte sich ausdrücklich, dass die Ansiedlung von unterschiedlichen Gewerben besser gesteuert werden: „Die Häufung zum Beispiel von Gastronomie in einer Straße muss regulierbar sein“ (Organisierte Zivilgesellschaft). Es wurde aber gefragt, ob die juristischen Fragestellungen, die sich um die Bearbeitung von solchen Monostrukturen drehten, bereits zusammengefasst seien. Möglichkeiten seien eine Gebietsklassifizierung oder ein soziales Gewerbemietrecht, in Zuständigkeit des Bundes. Bezirke können durch die Baunutzungsverordnung die Häufung von Gastronomie in Wohngebieten verhindern und mit Gebühren fürs Straßenland einen Lastenausgleich erwirken. Die Sondernutzungen des öffentlichen Straßenlandes wie zum Beispiel durch einen Schankvorgarten seien in Berlin derzeit außergewöhnlich günstig. Diese Fläche sei in immer stärkerer Nutzungskonkurrenz von Fußgänger*innen, parkenden Rädern, Gastronomen und anderen Nutzer*innen.

Es wurde von den Teilnehmenden weiter die Frage gestellt, ob diese für Anwohner offensichtlichen Veränderungen durch eine Datengrundlage darstellbar sei. Für einzelne Bezirke wie Friedrichshain-Kreuzberg gebe es schon Untersuchungen zu gastronomischen Betrieben in

Kiezen und man könne Häufungen erkennen. Ausführlichere Zählungen könnten vorgenommen werden, wenn es dafür eine Finanzierung gebe.

Müll und Verschmutzung

Müll und Verwahrlosung des öffentlichen Raums wurden als großes Problem angeführt, das unter anderem auf den Verzehr von Speisen und Getränken im öffentlichen Raum zurückgeführt wurde. Dies sei etwa auf Spielplätzen ein Problem, da diese dann nicht mehr ohne Aufräumarbeiten von den Anwohner*innen genutzt werden könnten. Auch von Seiten der Verwaltung wurde mehr Handeln gefordert: Das neue Toilettenkonzept habe zu lange gedauert und touristisch stark beanspruchte Bereiche müssten bei dem Erhalt von Sauberkeit gestärkt werden. Die Berliner Stadtreinigung solle häufiger zum Einsatz kommen, wobei höhere Reinigungsgebühren dann nicht auf Anwohner*innen umgelegt werden sollten. Insbesondere sogenannte Spätis wurden in diesem Zusammenhang mehrfach als Teil des Problems genannt. Wenn Spätis de facto gastronomische Betriebe seien, sollten sie auch mit allen Regeln und Pflichten von diesen behandelt werden, z.B. mit der Pflicht zur Bereitstellung von Toiletten.

Kriminalität und Drogen

Kriminalität wurde als weiteres Problem benannt. Orte mit vielen Menschen, gleich ob Tourist*innen oder nicht, zeigten sich als bevorzugtes Gebiet für Taschendiebstähle. Diese Räume seien kriminalitätsbelastete Orte. Es würden seit Jahren hohe Kriminalitätswerte verzeichnet. Im Zusammenhang damit wurde insbesondere Drogenhandel als Problem benannt. Dies sei vor allem für den Kinder- und Jugendschutz ein Problem, wenn Drogen einfach zu beschaffen seien. Dieses Problem wurde unter anderem im Zusammenhang mit der Clubkultur gesehen: „Ich wünsche mir für die Zukunft, dass das in dem Zusammenhang mit Clubkultur tatsächlich auch als ernst zu nehmendes Thema mit aufgegriffen wird.“ (Organisierte Zivilgesellschaft). Hier sei die Betäubungsmittelgesetzgebung auf Bundesebene ausschlaggebend. Dem entgegnete ein Teilnehmer, dass er sich ein nicht repressives Drogengesetz wünsche, um die Problematik des Drogenhandels durch staatliche Kontrolle zu lösen.

> „Wir verzeichnen seit Jahren sehr erhöhte Werte, was die Kriminalität betrifft: Also Taschendiebstahl, wie gesagt, aber auch Gewalttaten […], oftmals bedingt durch den Alkohol- und Drogeneinfluss, Messerstechereien, Prügeleien, Schlägereien, das ist bei uns alles an der Tagesordnung“ | ORGANISIERTE ZIVILGESELLSCHAFT

Hotels und Wohnraum

Schließlich wurde der fehlende Wohnraum bei gleichzeitiger intensiver Nutzung durch Tourist*innen als Problem besprochen. In Berlin seien die Übernachtungen und Anzahl der Betten in Hotels enorm angestiegen. Es gebe aber zu wenig Wissen darüber, wie sich das

Beherbergungsgewerbe in Berlin räumlich entwickelt habe. Dies sei bisher nicht gesteuert geschehen: „Wo und in welchem Umfang dabei neue Hotels gebaut wurden, wurde bisher einfach nur dem Markt überlassen. Es gab keinerlei Steuerung“ (Politik & Verwaltung). Einige Teilnehmenden forderten einen Hotelentwicklungsplan oder eine Strategie für Hotelansiedlungen in Berlin. Einige Teilnehmer*innen sagten, in bestimmten Bereichen gebe es zu viele Hotels: „wenn ich noch zusätzlich Hotels mit billigen Betten in einen Ort reinpacke, wo ich eh schon Probleme habe, multipliziere ich das“ (Politik & Verwaltung). Stattdessen hätten andere Bezirke gerne mehr Hotels. Daher solle sich, so ein Vorschlag, die Genehmigung neuer Hotels und Hostels an der Stadtverträglichkeit und an der Zahl bereits vorhandenen Betriebe vor Ort orientieren. In Gebieten mit vielen Hotels solle es sogar einen Stopp für neue Hotels und Hostels geben, so ein Vorschlag, um die Entwicklung zunächst weiter zu beraten. Andere waren der Meinung, eine Hotelbegrenzung wirke als Strategie eher hilflos und Berlin solle positiv als Kongressstandort gestärkt werden, um einen wirtschaftlich attraktiven Qualitätstourismus zu fördern. Insgesamt solle eine gemeinsame Strategie entwickelt werden, wie es derzeit auch im Tourismuskonzept Berlins vorgesehen sei.

> „Gerade größere Hotels und Hostels haben einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Nachbarschaft.“ | POLITIK & VERWALTUNG

Rechtlich könnte über Bebauungsplänen festgeschrieben werden, wo Hotels gebaut werden sollten. Dafür brauche es aber eine Zusammenarbeit der Bezirke und der Landesebene, da es beim Baurecht Überschneidungen gebe. Dies sei mit dem neuen Tourismuskonzept begonnen worden und solle beschleunigt werden. Problematisch am Planungsrecht sei aber, dass diese Entscheidungen zum einen schon lange Zeit zurück liegen könnten und die Frage ist, ob das heute noch Sinn mache. Zudem könnten planungsrechtlich Hotels nur in Wohngebieten untersagt werden. Neben gesetzlichen Bestimmungen wurden daher auf der anderen Seite von den Teilnehmenden Verhandlungen von Politik und Verwaltung mit Investoren als Teil einer neuen Strategie benannt. Als Beispiel wurde eine Verhandlung von einem Stadtrat mit Investoren nach Protesten von Anwohner*innen über eine geplante Hotelbebauung benannt.

Schließlich wurden vor dem Hintergrund der Mieterhöhungen in Berlin die Vermietung von privaten Wohnungen diskutiert. Die Vermietung von privaten Wohnungen wie z.B. über die Plattform Airbnb nehme im Stadttourismus in Berlin zu. Auf der einen Seite wurde für eine Kontrolle von privaten Wohnungsvermietungen geworben. Ein Vorschlag von Teilnehmenden wurde eingebracht, mittels einer App nicht angemeldete Ferienwohnungen per IP-Adresse zu kontrollieren, um Verwaltungskosten zu reduzieren und unangemeldete Vermietung von Wohnungen an Tourist*innen zu verhindern. Auf der anderen Seite wurde aus Sicht der Vermieter*innen darauf hingewiesen, dass die Anmeldung einer Zweckentfremdungsgenehmigung beim Bezirk für die private Vermietung der Wohnung sehr kompliziert sei und ein Teilnehmer wünschte sich einen einfacheren Genehmigungsantrag. Es

gebe in Berlin viele Einzelfälle von Privatpersonen, die über Plattformen wie Airbnb oder Booking.com oder über studentische Verteiler Wohnungsvermietungen vornähmen. Von einigen Teilnehmenden wurden genossenschaftliche Plattformen oder die Plattform Fairbnb als Alternative positiv hervorgehoben. Es sei wichtig mit den betroffenen Anbieter*innen zu sprechen.

1.2 Chancen des Berliner Tourismus

Neben aller Kritik wurde von den Teilnehmenden am Trialog der Tourismus in Berlin auch als Chance begriffen.

Image als Kulturhauptstadt

Zunächst wies ein Teilnehmer darauf hin, dass die Kulturwirtschaft und die Kulturinstitutionen der Stadt vom Tourismus profitierten, etwa die Deutsche Oper oder die Museen auf der Museumsinsel. Diese seien zu einem Großteil von Nicht-Berliner*innen besucht. Die Tourist*innen ermöglichten erst den derzeitigen Berliner Kulturbetrieb. Daher gelte es den Qualitätstourismus zu fördern, also Menschen anzuziehen, die Interesse an Kultur haben, gut essen und in einem schönen Hotel wohnen wollten. Aus diesem Segment kämen derzeit 65 Prozent der Besucher*innen. Dafür brauche das Stadtmarketing eine andere Ausrichtung: Berlin solle nicht mehr unter dem Motto „hier kannst du alles machen“ (Politik & Verwaltung) beworben werden. Das stimme schon lange nicht mehr und müsse kommuniziert werden.

> „Das, wovon wir alle profitieren, was wir alle so lieben an dieser Stadt, dieser hochtourig drehende, hochkreative Kulturbetrieb, den gäbe es zu 60 Prozent nicht, hätten wir keine Gäste“ | WIRTSCHAFT

Des Weiteren wurde von Teilnehmenden betont, dass Berlin einen sehr guten Ruf für sehr gute Clubs habe, in denen frei und selbstbewusst gefeiert werde. Es gehe um musikalisch kuratierte Nachtlebenorte, d.h. Orte, die sich über ihre Musik definierten. Dies sei nicht der Diskotheken-Mainstream, sondern es würde Wert auf Gleichberechtigung, Freiheit und gut geführte Türen, die betrunkene und aggressive Gäste abweisen, gelegt. Zur Förderung dieser Kultur sollten Kulturgebiete z.B. in Tegel angelegt werden, in denen Wohnen, Leben und Arbeiten so entwickelt würde, dass dort ein Kulturerlebnis des sozialen Miteinanders im Vordergrund stehe. Es gehe um qualitativ hochwertige gemeinschaftliche und kulturelle Effekte. Momentan fehle es für diese Förderung noch an Instrumenten, da z.B. im Kuratorium für deutsche Stadtentwicklung keine Vertreter*innen der (Club-)Kultur säßen.

Internationale Verständigung

Tourismus wurde als ein guter Antrieb für internationale Verständigung und europäische Einigung gesehen, der ähnlich gut wie zum Beispiel Austauschprogramme und Interrail funktioniere. Menschen wollten einander kennen lernen, erfahren wie andere lebten, wie Deutschland „ticke“, welche Atmosphäre herrsche (Wirtschaft). Berlin nehme dabei eine besondere Rolle ein: „Berlin ist der effektivste Knacker von Stereotypen über Deutschland“ (Wirtschaft). Berlin solle weltoffen bleiben und Tourist*innen willkommen heißen, so die Schlussfolgerung vieler Teilnehmenden. Grundsätzlich lasse sich zudem der Tourismustrend in einer Weltstadt wie Berlin nicht abschalten: „Wir werden uns auch in Zukunft mit diesem Megatrend des Zusammenlebens in einer globalisierten Welt auseinandersetzen müssen“ (Wirtschaft).

> „Wir fahren zueinander hin. Wir wollen sehen, wie die anderen leben“ | WIRTSCHAFT

Vision und Attraktivität

Verschiedene Teilnehmer*innen betonten, man brauche eine Vision für die wachsende Stadt. Historisch sei Berlin aus einer schwer gebeutelten und zerstörten Stadt zu einem internationalen Spitzenreiterin geworden: „Und offensichtlich haben wir hier einen Lebensstil entwickelt, der viele Menschen so anzieht, den die so attraktiv finden, dass sie hier unbedingt leben wollen.“ Dies mache sich auch wirtschaftlich bemerkbar, da es junge, gut ausgebildete Menschen aus der ganzen Welt anziehe. Daher solle dies als Vision bestehen bleiben: die „weltoffene, […] tolerante Stadt. […] Für mich wäre wichtig, dass wir uns als Stadtgesellschaft darauf vereinbaren, dass wir eigentlich das Image, das wir nach außen haben, bewahren wollen“ (Wirtschaft). Die Erfolgsstory solle nicht von unten zersetzt werden. Zudem bringe der Tourismus viele Arbeitsplatz, wenn auch teils im Billiglohnsektor, mit sich.

Tourist*innen nicht als Sündenböcke verwenden

Der derzeitige Zuzug stelle die Stadt vor große Herausforderungen, so ein Teilnehmer der Wirtschaft. Dabei sollten nicht die Tourist*innen als Sündenböcke für alle Probleme, die durch die wachsende Stadt entstünden, herhalten müssen. Etwa überfüllte Verkehrsmittel oder zu wenig Wohnraum sei nicht durch Tourismus verursacht: „Es wird enger, es wird voller“ (Wirtschaft). Die Stadt müsste bei der Infrastruktur nachsteuern, damit dieser Zuzug bewältigt werden könne. Wenn Aufgaben wie Mobilität, Digitalisierung und Sauberkeit in Berlin gut erledigt würden, wäre der Tourismus kaum noch spürbar, so die Meinung einer Teilnehmerin. Ein Großteil der Menschen, die sich in touristisch hoch frequentierten Gebieten aufhielten, seien Besucher*innen aus anderen Berliner Stadtgebieten und daher seien klassische Tourist*innen nicht die alleinigen Verursacher*innen der genannten Probleme.

1 | Das Wichtigste in Kürze

Transdisziplinäre Schnittstellen: Stadttourismus in Berlin

- Die Teilnehmenden aus Wissenschaft und Politik besprachen die Phänomene der Touristifizierung der Stadt und des so genannten Overtourism in einigen Gebieten Berlins. Vor allem in Bezug auf die touristisch beliebten Orte der Stadt wurden Graubereiche zwischen Tourist*innen, Besucher*innen und Berliner*innen deutlich, deren Frequentierung der touristischen Hotspots erfasst werden könnte, um eine erste Datengrundlage über Nutzer*innen zu erhalten. Für einen stadtverträglichen Tourismus wäre zudem eine Analyse der notwendigen und wünschenswerten Angebotsstruktur in kleinräumigen Gebieten hilfreich. Dies wurde sowohl für Gebiete mit einer Vielzahl touristischer (Über-)Angebote vorgeschlagen, die das authentische Flair gefährdeten, als auch für wenig frequentierte Gebiete wie Berliner Außenbezirke, die durch spezifische Tourismusangebote ergänzt werden könnten.. Tourismusgebiete könnten so passgenau entwickelt werden.
- Als besonders schwerwiegendes Problem wurde von einigen Teilnehmenden Lärm im öffentlichen Straßenraum benannt. Bei der Diskussion über Lärmvermeidung muss die Subjektivität von Lärmempfinden berücksichtigt werden und es könnte untersucht werden, welche Lärmquellen es gebe und welche Personengruppen sich von welchem Lärm gestört fühlten, um im Anschluss über Maßnahmen zur Lärmverminderung zu beraten. Zentrale Herausforderungen sind zudem die fehlende Verantwortungsübernahme bei Lärm und der Wunsch einiger Stakeholder nach mehr Kontrolle und Sanktionen, während andere gegen eine Einschränkung des Kulturbetriebs plädieren. Vorschläge wurden mit der Ausweisung von bestimmten Gebieten mit höherer Lärmbelastung gemacht sowie mit der transdisziplinären Entwicklung einer so genannten Lärmampel-App.
- Die hohe Konzentration von Gaststätten wurde als weiteres Problem angesehen, die für eine Entwicklung einer Datengrundlage in den Berliner Touristengebieten quantifiert werden sollten. Möglichkeiten der Steuerung der Gewerbeansiedlung seien rechtliche Instrumente wie Gebietsklassifizierung, soziales Gewerbemietrecht oder Baunutzungsverordnung. Mit Blick auf die Müllsituation und den Drogenhandel in touristischen Gebieten wurde eine stärkere Unterstützung von der Stadtverwaltung für die Anwohner*innen gewünscht. Hinsichtlich der Hotelansiedlung und der privaten Vermietung von Wohnungen wurde eine Zusammenarbeit der Stakeholder gewünscht, um Kenntnisse zu Übernachtungsanzahl und -orten zusammentragen und verstärkt steuernd eingreifen zu können.
- Die Chancen des Berliner Stadttourismus wurden wie folgt gesehen: Das Image als Kulturhauptstadt solle gefördert werden und es wurden Maßnahmen zur Steigerung des

Qualitätstourismus diskutiert, wie die Etablierung neuer Kulturgebiete. Zudem schaffe Tourismus Völkerverständigung und stelle einen wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Probleme in touristisch stark frequentierten Gebieten sollten nicht einseitig auf die touristische Nachfrage zurückgeführt würden, sondern auf deren multikausalen Zusammenhänge hin analysiert werden.

2 | Nachhaltiger Tourismus

Wie kann ein stadtverträglicher und nachhaltiger Tourismus aus Ihrer Sicht gestaltet werden?

2.1 Tourismus und Mobilität

Die Teilnehmenden am Trialog diskutierten ausführlich das Thema Mobilität. Mit zunehmendem Tourismus nehme auch der An- und Abreiseverkehr zu, damit auch die Lärmbelästigung und Luftverunreinigung und die Gefahren von Verkehrsunfällen. Der Inlandstourismus in Deutschland sei zum großen Teil durch motorisierten Individualverkehr geprägt. Es sei eine offene Frage, wie man das Mobilitätsverhalten der Besucher*innen und auch Berliner*innen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität beeinflussen könnte, damit mehr umweltfreundliche Verkehrsmittel genutzt werden, und so ein erhöhtes Verkehrsaufkommen vermieden werden kann. Insbesondere die Belastung durch Reise- und Sightseeing-Busse an zentralen touristischen Orten in der Innenstadt wurde ausführlich besprochen.

Nachhaltige Verkehrsmittel stärken

Die Teilnehmenden am Trialog plädierten dafür, die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel gleichermaßen für Berliner*innen wie Tourist*innen zu fördern, das Privatauto zu ersetzen und umweltschädliche Flugreisen zu vermeiden. Es brauche zudem Lösungen für Tourist*innen, die mit viel Gepäck anreisten, um die An- und Abreise mit dem Privatauto zu verringern. Der Ausbau der Radfahrinfrastruktur ermögliche stattdessen sichere Mobilität mit dem Fahrrad. Daneben sollten Angebote für Fahrradverleihe unterstützt werden, damit diese den Tourist*innen kostengünstig Fahrräder zur Verfügung stellen könnten.

Des Weiteren plädierten viele der Teilnehmenden aus allen Stakeholdergruppen dafür, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und seine Regelmäßigkeit in Berlin zu stärken. Für Tourist*innen könnten Anreize zur Nutzung des ÖPNV in Form eines touristischen Konzepts oder einer Kampagne „Beweg dich fort wie ein Berliner“ gesetzt werden. Dazu könnten lokale Inspirationen aus den Kiezen aufgegriffen werden. Alternativ könnte eine digitale Gästekarte für kostenfreie oder -günstige Nutzung des ÖPNV beitragen. Es könnte außerdem eine Kombination der Bezahlung der City Tax mit dem Erwerb eines ÖPNV-Mobilitätsbudgets geregelt werden. Über eine solche digitale Gästekarte könnte auch erforscht werden, wie kostenloser ÖPNV auf das Mobilitätsverhalten wirke, indem über Tracking der erzeugten Daten die Mobilitätsmuster von Tourist*innen zu beobachten seien. Kritisch wurde zu diesem Vorschlag angemerkt, dass es bereits sehr günstige ÖPNV-Angebote für Tourist*innen in Berlin gebe und

zum anderen der ÖPNV entsprechende Kapazitäten erst einmal bereitstellen müsste. Dies wurde als Gegenargument für eine kostenfreie Gästekarte für Tourist*innen angeführt. Daraufhin wurde entgegnet, die Nutzung des ÖPNV durch Besucher*innen könnte komplementär zu der Nutzung des ÖPNV durch Berliner*innen geschehen, etwa zu Zeiten oder in Räumen, die nicht ausgelastet seien. Darüber hinaus sollten Wasserwege genutzt werden etwa durch BVG-Fähren oder Wassertaxen. Eine Teilnehmerin forderte dabei die Einführung eines Dieselrußfilters bei Schiffen.

Sharing, Multimodal und Flächengerechtigkeit

Die Verschiebung der Nutzungsansprüche weg vom motorisierten Individualverkehr erfordere neue Mobilitätsformen inklusive Sharing und Subventionierung einzelner Verkehrsmittel. Die Sharing-Angebote sollten auf die Außenbezirke Berlins ausgeweitete werden und die Nutzung über Informationen in den Hotels vereinfacht werden. Darüber hinaus solle eine zunehmend vernetzte Mobilität gefördert werden. Dazu sollten zum Beispiel Park-und-Ride-Angebote ausgebaut werden und dezentrale Mobilitätsdrehscheiben an so genannten points of interest eingerichtet werden. Mittels einer App könnte ein Verkehrsmittelmix gefördert werden.

Für eine solche Veränderung der Mobilität müsste man darüber sprechen, wie zukünftig Straßenräume aussehen sollten. Es müssten Straßenräume flächengerecht zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln aufgeteilt werden. Erfolgreiche Beispiele für eine solche Umgestaltung des Straßenraums lieferten Wien und Paris.

Daten und Mobilitätsverhalten

Es ist eine offene Frage, wie Lenkung und Monitoring von Mobilität methodisch umgesetzt werden können. Es gebe wenig Wissen über das Mobilitätsverhalten von Tourist*innen in Berlin in Bezug auf deren Anreise, Ziele, Verkehrswege, Verkehrsmittel, Zeitpunkt und Probleme mit der städtischen Mobilität. Erste Bewegungsmuster würden gerade in Berlin erfasst. Hier könnte transdisziplinär erforscht werden, wie sich Tourist*innen in Berlin bewegen. Es besteht Bedarf an Forschung und Studien, Monitoring und Tracking zur Mobilität mit der Schnittstelle Tourismus.

Dies betreffe auch das Mobilitätsverhalten der Berliner*innen. Dafür müsse man wissen, wie das Freizeitmobilitätsverhalten der Berliner*innen aussieht. Der Berliner Verkehr sei durch Freizeitverkehr geprägt, dieser vermische sich mit Tourismusverkehr. In diesem Kontext stellte sich erneut die Frage nach der Definition eines Touristen (s. Kap. 1). Generell hätten Personen in unbekannter Umgebung einen hohen Informationsbedarf und würden digitale Angebote vermehrt nutzen.

2.2 Touristischer Busverkehr

Besonders wurde am Trialog der touristische Busverkehr in Berlin diskutiert. Problematisch seien sowohl Reisebusse als auch Tourismusbusse für Stadtrundfahrten, z. B die Hop-On Hop-Off Busse. Dazu wurde die derzeitige Situation sowie die Erforschung durch eine Simulation besprochen.

Busverkehr in Berlin

Es sei problematisch, dass Busse den Innenstadtraum besetzen. In Berlin würden zwar Busparkplätze existieren, jedoch ohne Buchungssystem. Mittels Digitalisierung könnte Information, Buchung und Management erleichtert werden. Für dieses spezifische Problem gelte, wie generell im Bereich Mobilität, die fehlende Datengrundlage.

Eine Verkehrsreduktion sei nach dem Vorbild von Barcelona in sogenannten Superblocks möglich. Daneben könnte eine zeitlich begrenzte Nutzung für Wege in die Stadt angewendet werden. Von einem Teilnehmer wurde die Umsetzung des Changing-Cities-Touristenbuskonzeptes gefordert. Als mögliche Lösung wurde angeführt, Aus- und Zusteigeplätze außerhalb der touristischen Brennpunkte zu zentralisieren. Diese sollten einen Übergang zum ÖPNV haben. Besonders für Dieselbusse solle es eine Bannmeile geben, wobei BVG-Busse von dieser Reglung ausgenommen sein könnten. Bei Sightseeingbussen wurden Dieselrußfilter oder die Umrüstung auf E-Busse von einigen Teilnehmenden gefordert. Die derzeitige City Tax könnte des Weiteren mit einer Abgabe für ein BVG-Ticket an Tourist*innen verbunden werden. Daneben könnte eine Lenkung z.B. über Gamification angedacht werden. Alternativ wären finanzielle Anreize möglich, etwa für Reisebusse, die zu einer hohen Verschmutzung beitragen, mit zusätzlichen Kosten zu versehen, um die Umrüstung auf Elektromobilität zu befördern.

Simulation: Berlin Reisebusfrei

Darüber hinaus wurde die Entwicklung einer Simulation für ein reisebusfreies Berlin angeregt. Dafür müssten Zielvorgaben definiert werden und es brauche eine geeignete Datengrundlage.

> „Deswegen ist es, glaube ich, höchste Zeit, dass wir nochmal klären, ob überhaupt und wenn ja und zu welchen Zeiten Reisebusse in der Innenstadt fahren dürfen, wie sie parken dürfen, ohne dabei alles zu blockieren.“ | POLITIK & VERWALTUNG

Verschiedene der hier genannten Lösungsvorschläge könnten als Szenarien überprüft werden und ihre Effekte auf die allgemeinen Verkehrsströme in Berlin abgeschätzt werden. So könnten Aussagen darüber getroffen werden, wie es wirken würde, wenn Busse aus dem Innenstadtbereich ferngehalten würden. Ergebnis einer solchen Simulation sei es, nicht nur einen show case zu entwickeln, sondern für den gesamten Bereich Berlins zu sprechen: „Weil, wenn wir wieder irgendwo in Kreuzberg eine

Straße für die Busse sperren, dann wissen wir zwar lokal, was da passiert, wir wissen aber nicht, wie sich das grundsätzlich auswirkt. Wenn wir das Ziel haben, nachhaltige Reisebuskonzepte für Großstädte zu entwickeln, dann müssen wir das halt ein bisschen großräumiger anlegen“ (Wissenschaft).

2 | Das Wichtigste in Kürze

Transdisziplinäre Schnittstellen: Nachhaltiger Tourismus

- Die Trialogteilnehmenden betonten im Bereich der touristischen Mobilität die Notwendigkeit, nachhaltige Verkehrsmittel wie Rad, ÖPNV und Sharing-Angebote zu stärken und dabei die besonderen Anforderungen von Tourist*innen im Verkehr zu bedenken (z.B. Gepäck) und dafür spezifische Lösungen zu finden. Dafür solle über eine Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums gesprochen werden. Grundsätzlich müsse es eine Datenerhebung über das Mobilitätsverhalten von Tourist*innen wie Berliner*innen gleichermaßen geben, etwa durch das tracking mittels einer digitalen Gästekarte. Daraus könnten sich spezifische Mobilitätsangebote für Tourist*innen ergeben, die z.B. komplementär zum Mobiliätsverhalten von Berliner*innen eingesetzt werden könnten oder die Tourist*innen verstärkt in neu entwickelte Tourist*innengebiete etwa in den Außenbezirken lenken könnten.
- Insbesondere die Reisebusproblematik wurde von den Teilnehmenden am Trialog ausführlich besprochen. Die fehlende Datenlage wurde moniert, die einer Umlenkung von Reisebussen in überfüllten Verkehrsgebieten erschwere. Verschiedene Lösungen für eine Umgestaltung des Reisebusverkehrs wurden genannt, z.B. die Lenkung über so genannte Superblöcke, durch Phasennutzung oder externe Aus- und Zusteigeplätze. In einer Simulation von verschiedenen wünschenswerten Szenarien, die Wissenschaft und Praxis gemeinsam entwickeln könnten, können Effekte einer Umgestaltung des Reisebusverkehrs sichtbar gemacht werden.

3 | Digitaler Plattformtourismus

Welche Konzepte und Geschäftsideen können auf die steigenden Besucher*innenzahlen und den digitalen Plattformtourismus gleichermaßen reagieren?

3.1 Effekte der Digitalisierung

Die Teilnehmenden am Trialog besprachen die Entwicklungen, die sich durch die Digitalisierung im Tourismus ergeben. Dabei wurden deren Effekte und offene Fragen einer möglichen Steuerung des Tourismus durch digitale Instrumente diskutiert.

Digitaler Stadttourismus

Tourist*innen bewegten sich anders durch die Stadt als früher, so die Teilnehmen am Trialog. Sie entdeckten andere Orte und tauchten in die Stadt ein. Dabei nutzen Besucher*innen zunehmend die gleichen Ressourcen wie die Bewohner*innen sodass die Grenzen zwischen touristischen und alltäglichen Praktiken verwischen. Insbesondere die Digitalisierung im Tourismus bedeute eine ständige Informationsverfügbarkeit, sodass Tourist*innen sich während einer Reise nicht mehr nur durch den materiell-analogen Raum, sondern auch ständig durch den virtuellen Raum bewegten.

> „das passiert eben über Algorithmen oder eben halt auch mehr oder weniger spontan, nicht mehr so, wie man das vielleicht vor zehn Jahren kannte. Das heißt eben auch, wenn eben selbst generierter Tourismus stattfindet, dass Orte entdeckt werden, die eigentlich gar nicht entdeckt werden sollen.“ | WISSENSCHAFT

Beispiele für digitale Angebote für Tourist*innen

Durch Digitalisierung würden Tourist*innen bereits jetzt zu anderem touristischen Verhalten angeregt, als ohne digitale Angebote. Derzeit wird auf vielfältigen Kanälen Werbung, beispielweise für Hotels oder Sehenswürdigkeiten verbreitet. Als ein weiteres Beispiel für neue digitale Angebote wurde Online-Spiele genannt, die Menschen in reale Geschäfte oder an Orte führten, an denen Menschen mit hoher Kaufkraft lebten.

3.2 Digitalisierung für stadtverträglichen Tourismus nutzen

Die Teilnehmenden am Trialog beschäftigten sich ausführlich mit dem Wandel, der sich durch die Digitalisierung für den Stadttourismus ergebe und wie diese Veränderungen gestaltet bzw.

(nachhaltiger) gesteuert werden könnten. Es müsse diskutiert werden, wie Digitalisierung für stadtverträglichen Tourismus genutzt werden könne.

Möglichkeiten und Grenzen der digitalen Steuerung

Die Frage, wie Tourist*innenströme gesteuert werden können, wurde von den Teilnehmenden auf grundsätzlicher Ebene diskutiert. Auf der einen Seite wurde genannt, dass die Steuerung durch digitale Mittel den Tourismus optimieren könne und im Zusammenspiel mit Praxis, Wissenschaft und Kunst reflektiert werden und durch Qualitätsjournalismus begleitet werden solle. Auf der anderen Seite wurde diesem Verständnis der Steuerung durch digitale Kanäle jedoch entgegengesetzt, dass die Stadt auch von dem Unorganisiertem, dem Chaos lebe. Das Moment des nicht Geplanten und nicht Gesteuerten gehöre zum Stadtleben dazu.

Des Weiteren wurden konkrete Möglichkeiten der Lenkung von Tourist*innen durch Online-Dienste aufgeführt. So könnten zum einen Online-Routenplaner nach verschiedenen Faktoren Ergebnisse anzeigen z.B. die schnellste Route, die sicherste Route oder die Strecke mit den besten Aussichten. In ähnlicher Weise könnte man eine stadtverträgliche Besucher*innenlenkung vornehmen: Es könnten Tourst*innen durch die Mithilfe solcher Online-Kartendienst-Anbieter, wie Google Maps auf bestimmte Routen lenken, um Anwohner*innen zu schonen. Mit einer multimodularen Mobilitäts-App könnten zudem Tickets gebucht und Informationen, etwa über überfüllten ÖPNV, geliefert werden. Es könnte über eine App Binnenmarketing für Bürger*innen in Berlin und Brandenburg gemacht werden. Zudem könnten Infotafeln im öffentlichen Stadtraum in den digitalen Raum integriert werden.

Generell stelle sich aber bei der Nutzung von solchen Apps die Frage, woher die Daten stammten und wer darauf Zugriff habe. Derzeit lägen einige Daten bei der Stadtverwaltung bzw. bei den landeseigenen Betrieben und es sei sinnvoll, auf kommunaler Ebene eine Plattform einzurichten, über die die Kommune die Datenhoheit habe.

Zertifizierung von stadtverträglichem digitalen Tourismus

Schließlich wurde von den Teilnehmenden am Trialog die gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen diskutiert. Ein Teilnehmer betonte, online operierende Unternehmen sollten nicht nur Gesetze einhalten, sondern auch dafür sensibilisiert werden, sich als gute Nachbarn und Teil der Stadtgesellschaft vor Ort zu begreifen. Dies funktionierte derzeit vor allem an den Stellen gut, wo sich dieses Verhältnis räumlich klar darstelle. Im Zuge der Digitalisierung müsste diese Verantwortung noch greifbar gemacht werden. Es könnte ein Positionspapier geben, darüber, was digitalen und fairen Tourismus ausmache und Forschung könne dazu beitragen Kriterien dazu zu erarbeiten und diese mit messbaren Indikatoren zu versehen. Daneben könnte ein Kodex für verantwortungsvollen Stadttourismus entwickelt werden, der dabei helfen würde die Authentizität der Stadtviertel zu erhalten. Bei der Entwicklung müsse die gesamte touristische Wertschöpfungskette integriert und Bürger*innen beteiligt werden.

Wichtige Stakeholder seien etwa Visit Berlin, der Tourismusbeauftragte Berlin und die Wissenschaft.

3 | Das Wichtigste in Kürze

Transdisziplinäre Schnittstellen: Digitaler Plattformtourismus

- Im Themenfeld des digitalen Stadttourismus wurden Effekte besprochen, die die ständige Informationsverfügbarkeit im digitalen Raum auf touristisches Verhalten habe. Es wurde dafür plädiert, die Effekte der Digitalisierung für einen stadtverträglichen Tourismus zu erheben, kritisch zu reflektieren und Verbesserungsmöglichkeiten zu benennen, beispielsweise durch die Nutzung von Routenplanern oder Mobilitäts-Apps, wobei der Datenschutz beachtet werden müsse.
- Schließlich wurde von den Teilnehmenden die transdisziplinäre Diskussion über die Verantwortlichkeit und Rolle von online operierenden Unternehmen im Tourismus gefordert. Möglich sei es, einen Kodex zu entwickeln, mit dessen Hilfe Unternehmen für den verantwortungsvollen Stadttourismus zertifziert werden könnten.

4 | Interessenkonflikte erkennen und lösen

Wie können mögliche Interessenkonflikte von Bewohner*innen und Tourist*innen bei einer wachsenden Nachfrage nach dem authentischen Berlin-Erlebnis gelöst werden?

4.1 Partizipation und Dialog aller Stakeholder

Die Teilnehmenden am Trialog verständigten sich darauf, dass zur Lösung der Probleme im Bereich des Städtetourismus der Austausch aller Stakeholdergruppen notwendig sei. Stadtplanung und die Kulturwirtschaft sollen sich aktiv einbringen und es sei sinnvoll, dass sich auch der Einzelhandel, wie beispielsweise Spätis, organisiere. Im Bereich der öffentlichen Verwaltung wurde eine bessere Ansprechbarkeit gefordert und eine Personalaufstockung im Ordnungsamt gewünscht. Die Zivilgesellschaft wurde explizit als relevante Stimme genannt, die mehr gehört werden sollte.

Partizipation und Dialog als Lösung

Konflikte im Tourismus wurden in diesem Zusammenhang von vielen Teilnehmenden als konstruktiv angesehen. Konflikte seien nicht nur Austausch demokratischer Politik, sondern auch eine wichtige Ressource, wenn es keine Routinelösungen gebe und zudem unterschiedliche Interessen, Perspektiven und Meinungen existierten. Es wurde von Teilnehmenden am Trialog mehr Austausch und Entscheidungsfreude bei Problemen gewünscht. Der Stillstand bei Entscheidungen führte Teilnehmer*innen zu der Forderung, dass es durch mehr Austausch dann tatsächlich auch zu Entscheidungen und Umsetzung kommen solle.

> „Wir sind immer noch am gleichen Punkt: es geht nicht voran. Das können wir uns nicht mehr leisten und deswegen auch an dieser Stelle der Vorschlag, dass wir an der Stelle entsprechende Runden brauchen, die dann auch gleichberechtigt da die Punkte vortragen können und die dann auch nicht nur verhallen, sondern die dann auch entsprechend endlich umgesetzt werden“ | POLITIK & VERWALTUNG

Die Zivilgesellschaft müsse besser einbezogen werden, da sie gut einschätzen könne, was die wirklichen Hotspots in der Stadt sind, frühzeitig Konflikte bemerkten und konkrete und Ideen zur Problembekämpfung haben. Wichtig sei es auch, ein gegenseitiges Verständnis für die Probleme und Herausforderungen der einzelnen Seiten aufzubringen. Dialog-orientierte Maßnahmen brächten sehr viel, betonte ein Teilnehmer, wenn sie ehrlich gemeint und konsequent ausgeführt würden. Anwohner*innen müsse dazu Gehör auf Augenhöhe verschafft werden. Als Möglichkeit wurde ein Bürger*innen-Beirat genannt, wie er sich in Berlin gerade in der Gründungsphase befinde, da dieser „eine starke und kontinuierliche Beteiligung der Bevölkerung ermöglicht, auch um gemeinsam ebene Lösungen für die Probleme in den Kiezen zu finden“ (Politik & Verwaltung). Zudem wurden Quartierskonferenzen als mögliche Orte für Austausch und Konfliktlösung vorgeschlagen.

> „Also, wir sind die allerersten, die merken: Halt hier ist etwas aus dem Gleichgewicht geraten, das Maße des Erträglichen überschritten. Von daher wünsche ich mir, dass wir da eben auch viel besser mit einbezogen werden.“ | ORGANISIERTE ZIVILGESELLSCHAFT

Von den Teilnehmenden am Trialog wurden Grenzen des Dialogs benannt. Eine Teilnehmerin stellte die Interessen als zu gegensätzlich heraus, als dass diese überwunden werden könnten. Wirtschaftliche Interessen stünden denen der Anwohnenden gegenüber. Diese würden mitunter in einer Art „Kleinkrieg“ (organisierte Zivilgesellschaft) zwischen Anwohner*innen und ansässiger Wirtschaft ausgetragen. Die beiden Parteien mit unterschiedlichen Interessen seien aber zugleich auch Nachbar*innen und eine Anwohner*in betonte, sie wolle nicht mehr ständig ihre Lebensqualität verteidigen, sondern diese garantiert wissen. Es sei frustrierend, wenn es keine gesetzlichen Bestimmungen gebe: „Wir hören im nur: da gibt es keine gesetzlichen Bestimmungen, da kann man nichts machen“ (Organisierte Zivilgesellschaft). Es bedürfe daher einer Regulierung von dritter Seite aus der Politik und die Verwaltung solle korrigierend eingreifen.

> „Weil eben, so sehr auch Gespräche vielleicht manchmal sinnvoll sind, es gibt hier Grenzen, die wir einfach leidlich auch erfahren haben und ich glaube, das liegt in der Natur der Sache.“ | ORGANISIERTE ZIVILGESELLSCHAFT

Emotionale Debatte

Von einigen Teilnehmenden wurde eine hohe Emotionalität, etwa in der Debatte über nächtlichen Lärm, Kriminalität und Drogenhandel, beklagt. Es gebe gerade eine aufgeheizte Stimmung, weil die Menschen „Angst um ihr Zuhause haben, Angst um ihre Kieze haben und das ja auch leider nicht fiktiv, sondern sehr, sehr berechtigt ist“ (Politik & Verwaltung). Für die Zukunft wünschten sich einige Teilnehmer*innen eine sachliche Behandlung der Thematik und

eine weniger emotionale aufgeladene Debatte. Es müsse rational diskutiert und gemeinsam nach Lösungen gesucht werden.

Abstimmung der Stakeholder

Während des Trialogs wurde kritisiert, dass die Tourismusprobleme in Berlin bislang zu sehr in Einzelorganisationen bearbeitet würden. Diese sollten stattdessen als Querschnittsaufgabe gebündelt bearbeitet werden. Vom Runden Tisch Tourismus, der in Berlin beim Bürgermeister angesiedelt sei, wurde mehr Offenheit und Relevanz eingefordert. Dieser Runde Tisch besteht seit Ende der 1980er Jahre und setzt sich stakeholderübergreifend zusammen. Es handele sich dabei um eine sehr operativ agierende Gruppe, etwa um die Stadt auf große Events wie die Leitathletik-WM vorzubereiten, um Fragen der Stadtreinigung, des ÖPNV oder der Sicherheit zu besprechen. Es sei jedoch kein Ort, um die Probleme im Bereich Tourismus zu besprechen (s. Kap. 1). Mehrere Teilnehmer *innen forderten jedoch, den Runden Tisch nicht mehr als geschlossene Gruppe zu begreifen, sondern als tatsächliches Arbeitsgremium, in dem Entscheidungen vorbereitet, diskutiert und dann gefällt würden. Es wurde zudem gefordert, die Teilnehmer*innenschaft des Runden Tisches zu erweitern, damit auch Akteur*innen aus der Kulturwirtschaft, den Bezirken, bezirkliche regionale Tourismusvereine und themenbezogenen arbeitende stadtpolitische Initiativen, sowie Anwohner*innen teilnehmen könnten.

> „Es ist sehr schwierig, habe ich die Erfahrung gemacht über die letzten Jahre, zu diesem Thema [Lärm, Anm. d. Aut.] emotionslos, sachlich zu diskutieren. Das ist emotional so aufgeladen, das reicht von freundlichen Ratschlägen wie >dann zieh doch weg< über Beschimpfungen >Spielverderber, Spaßverderber< bis zu tatsächlich gewalttätigen Repressionen.“ | ORGANISIERTE ZIVILGESELLSCHAFT

4.2 Konflikten im Stadttourismus begegnen

Die Teilnehmenden am Trialog besprachen als Reaktionen auf Tourismusprobleme vor Ort das Thema Finanzierungsbedarf von Tourismusfolgen, sowie die Stärkung von Kommunikation mit Tourist*innen.

Finanzierung von Tourismusfolgen

In Berlin gibt es seit 2014 die City Tax, eine Tourismussteuer, die über Hotels und Beherbergungsbetrieben eingenommen wird. Von den Teilnehmenden wurde zur Problemlösung der sogenannten angespannten Tourismuslage eine Erhöhung der City Tax vorgeschlagen. Dem wurde entgegengehalten, dass bei manchen Hoteliers in Zeiten mit geringer Nachfrage eine Erhöhung der City Tax für ihre Gäste ein Problem sein könnte. Zudem wurde eine Ausweitung der City Tax ins Gespräch gebracht, indem auch Gastronomiebetriebe einbezogen werden sollten. Außerdem wurde eine direkte Nutzung der City Tax für die Probleme, die durch den Tourismus entstehen, angesprochen. Derzeit ist die City Tax als Steuer angelegt, wodurch es keine Zweckgebundenheit der Mittel gibt. Stattdessen sollten die Mittel direkt in die touristische Infrastruktur, in Projekte und Studien fließen. Desweiteren wurde vorgeschlagen, dass die Tourismusfolgenfinanzierung proportional zum Gästeaufkommen in den Bezirken verteilt werden sollte, sodass die Bezirke, die mehr Folgewirkungen durch den Tourismus hätten, auch mehr finanzielle Mittel zur Verfügung bekommen.

> „Wir kämpfen auch im Tourismusausschuss immer jedes Jahr darum, dass diese Mittel eben doch wieder in die touristische Infrastruktur [fließen, Anm. d. Aut.] und eben genau da eingesetzt werden“ | POLITIK & VERWALTUNG

Konflikten mit Tourist*innen vor Ort begegnen

Es wurden verschiedene Maßnahmen genannt um Konflikte in den touristischen Gebieten selbst entgegenzuwirken. Dabei wurde von mehreren Teilnehmer*innen eingefordert, Konflikte vor Ort bearbeitet werden sollten. Es wurden verschiedene Ansätze genannt, die teilweise bereits in Berlin oder anderen Städten funktionieren, damit sich Menschen durch direkte Kommunikation und Aufklärung stärker für ihre Umgebung verantwortlich fühlten.

Eine Idee der Teilnehmenden war, das Nutzer*innenverhalten in verschiedenen Kiezen zu erfassen, sodass es einfacher feststellbar sei, wo Problemkieze und -straßenverläufe seien. Wenn diese Übersicht erstellt sei, könnten Mediator*innen und Apps gezielt in diesen Gebieten eingesetzt werden. Für Gewerbetreibende und in der Politik könnten dann fundierte Entscheidungen über Maßnahmen zur Problemlösung getroffen werden. Allerdings könnten sich Brennpunkte ändern, und die Aktualität der Daten schnell verschwinden.

Die Bedeutung von gut ausgebildete und mehrsprachige Straßenwarten, Mediator*innen, Nachtschwärmer*innen, „Tourismusbegleiter*innen“ etc. in den Kiezen wurde hervorgehoben. Diese könnten die Bedürfnisse von Anwohner*innen nach 22 Uhr im Blick haben, Konflikte entschärfen und Regelungsbedarfe melden. Ziel sei es, dass Anwohner*innen und Tourist*innen direkte Ansprechpartner*innen vor Ort hätten, wenn die Ordnungsämter geschlossen seien. Somit könnten Meldebeschwerden sofort angesprochen und erfasst werden und das Bezirkspersonal werde entlastet. Für Anwohner*innen sei es zudem leichter

Beschwerden an eine zentrale Stelle oder Person zu melden. Eine Finanzierung dieser Mediator*innen könnte durch eine Umlage der City-Tax geschehen. Die Wissenschaft könne sich mit einem Ausbildungskonzept für diese sehr vielschichtige Arbeit beteiligen.

Zudem könnte laut Teilnehmenden die Verantwortung der Tourist*innen vor Ort durch eine Marketingkampagne mit Werbeplakaten gestärkt werden. Wünschenswertes touristisches Verhalten könnte mit Hilfe von Influencern verbreitet werden. Berliner*innen könnten außerdem ein Welcome-Package an Tourist*innen verteilen, in dem ein Willkommensgeschenk die Motivation zur Sauberkeit und anderem positiven Verhalten stärke, wie z.B. durch einen Mehrwegbecher. Auch könnte durch einen kleinen Flyer Regeln aufgestellt werden, wie sich „locals“ in Berlin verhielten oder es könnte an Touristen-Informationen Ordnungsregeln vermittelt werden. Die Wirkung dieser Maßnahmen könnte durch die Wissenschaft z.B. an ausgewählten hotspots evaluiert werden, um zu erkennen, inwiefern sie einen Beitrag zur Lösung der verschiedenen Tourismusproblematiken in Berlin liefern.

4 | Das Wichtigste in Kürze

Transdisziplinäre Schnittstellen: Interessenkonflikte lösen

- Die Teilnehmenden besprachen am Trialog die Rolle der unterschiedlichen Stakeholdergruppen um zu einem nachhaltigen Stadttourismus zu gelangen. Es wurde die Relevanz von Partizipation und Dialog betont. Zugleich wurden die Grenzen des Dialogs durch unterschiedliche Interessenlagen benannt und in diesem Zuge vor allem die übergeordnete Verantwortlichkeit der Verwaltung herausgestellt. Grundsätzlich wünschten sich die Teilnehmenden eine Versachlichung der derzeit emotionalen Debatte.
- Es wurden Ansatzpunkte für die Lösung von Konflikten vor Ort besprochen, die die Zivilgesellschaft einbinde. Teilnehmende betonten, wie wichtig detailliertes Wissen über die spezifischen Problemlagen in den touristisch hoch frequentierten Gebieten sei und dass es eine ausreichende Finanzierung für die passgenaue Reaktion auf Tourismusfolgen vor Ort geben müsse. Zudem wurden konkrete Lösungsinstrumente vorgeschlagen, an deren Konzeptualisierung die Wissenschaft mitwirken könnte, wie die Ausbildung von Mediator*innen oder Kiezläufer*innen, sowie die Einführung einer Marketingstrategie für einen stadtverträglichen Tourismus, die Anliegen aller Stakeholdergruppen wahrnehme.

AUSBLICK | GEMEINSAMES FORSCHEN

Transdisziplinäre Projekte

Wie kann die Wissenschaft als Partnerin der Stadtgesellschaft den Herausforderungen von Tourismus in Berlin erfolgreich begegnen? Welche Chancen können die Stakeholder gemeinsam nutzen? Der Trialog „Tourismus in Berlin: Wieviel Tourismus verträgt die wachsende Stadt?“ möchte transdisziplinäre Forschungsprojekte zwischen Wissenschaft und Stadtgesellschaft initiieren.

Aus wissenschaftlicher Sicht bieten transdisziplinäre Projekte die Möglichkeit, sich zu akuten Fragen unserer Zeit einzubringen, die eigene Forschung mit Bezug zur gesellschaftlichen Praxis kreativ zu bereichern und zu tragfähigen, wissensbasierten Lösungen für komplexe Phänomene beizutragen.

Transdisziplinarität beginnt mit der gemeinsamen Beschreibung von Fragestellungen, um in der Folge Ergebnisse gemeinsam auf Augenhöhe zu erarbeiten, die dem Allgemeinwohl dienen. Akteure der Stadtgesellschaft sollen sich im Anschluss an den Trialog dauerhaft in transdisziplinären Arbeitsgruppen mit Wissenschaftler*innen zusammenfinden, um erste Impulse aus der Debatte aufzunehmen und in gemeinsame Forschungsprojekte zu überführen. Diese Arbeitsgruppen werden durch das Projekt „Neue Urbane Agenda Berlin“ an der Technischen Universität Berlin begleitet.

Die Trialoge werden im Rahmen der Projektlaufzeit (2018-2020) in den stadtrelevanten Themen Mobilität, Wohnen, Zuwanderung und Tourismus durchgeführt und stärken den transdisziplinären Ansatz der Technischen Universität Berlin in Zusammenarbeit mit der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform.

Kontakt: Projektteam

Dr. Audrey Podann | TU Berlin, Projektleitung
audrey.podann@tu-berlin.de

Sara Hohmann | TU Berlin, Koordinatorin: Zuwanderung und Tourismus
s.hohmann@tu-berlin.de | +49 (0)30 314-26097

Martha Vobruba | TU Berlin, Koordinatorin: Mobilität und Wohnen
martha.vobruba@tu-berlin.de | +49 (0)30 314-26096

Dr. Melanie Kryst | HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform gGmbH,
Leitung Trialoge Stadtentwicklung
mkryst@governance-platform.org | +49 (0)30 2064-9506

Annex I: Teilnehmer*innen

Die folgende Übersicht listet die vertretenden Organisationen auf, denen die Teilnehmenden angehören. Sie verdeutlicht eine breite Zusammensetzung der Teilnehmenden:

Abgeordnetenhaus Berlin, Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen
Abgeordnetenhaus Berlin, Fraktion Die Linke
Abgeordnetenhaus Berlin, Fraktion Freie Demokratische Partei (FDP)
BAR JEDER Vernunft GmbH
Berlin Tourismus & Kongress GmbH / visitBerlin
Berliner Agentur für Elektromobilität eMO
Berliner Stadtreinigungsbetriebe AöR
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Wirtschaftsförderung
Bezirksamt Mitte
Bezirksamt Neukölln, Wirtschaftsförderung
Bezirksamt Pankow, Wirtschaftsförderung
Bezirksamt Treptow-Köpenick, Wirtschaftsförderung
Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg, Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen
Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V.
BTE Tourismus- und Regionalberatung
Changing cities e.V.
C.I.S.T Center for Innovation & Sustainability in Tourism e.V.
Clubcommission Berlin e.V.
Coopolis GmbH Planungsbüro für kooperative Stadtentwicklung
DEHOGA Berlin, Fachgruppe Gastronomie
Deutsches Seminar für Tourismus, Projektassistenz Next Tourism Generation
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrsforschung
Die Anreiner

Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde
Homesharing Club Berlin
Humboldt Universität zu Berlin, Georg-Simmel-Zentrum für Metropolenforschung
HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform gGmbH
inwista – Institut für Wirtschaft und Stadt
Institut für Tourismus Berlin
JH Work and Living GmbH
Leipniz-Universität Hannover
Mittendrin – überbezirkliches Bündnis gegen Overtourism
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
SightWalks
Technische Universität (TU) Berlin, Dialogplattform
Technische Universität (TU) Berlin, Historisches Archiv zum Tourismus
Technische Universität (TU) Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung
Technische Universität (TU) Berlin, Planungstheorie und Analyse städtischer und regionaler Politiken
Technische Universität (TU) Berlin, Planung- und Bauökonomie/ Immobilienwirtschaft
Technische Universität (TU) Berlin, Straßenplanung und Straßenbetrieb
tic Kultur- und Tourismusmarketing Berlin-Pankow
TourismusDialog.Berlin
Tourismusverein Berlin-Pankow e.V.
Union Sozialer Einrichtungen gGmbH
Vanishing Berlin
Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL)

Annex II: Programm

Die folgende Übersicht gibt den Tagesablauf des Trialogs „Wohnen in Berlin: Perspektiven für die wachsende Stadt“ am 6. Februar 2019 wieder:

09:30 Uhr Trialoge und Transdisziplinarität im Projekt *Neue Urbane Agenda Berlin*
Prof. Dr. Gesine Schwan, Präsidentin HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform gGmbH
Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend, 1. Vizepräsidentin der Technischen Universität Berlin

10:00 Uhr Input-Vorträge aus organisierter Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Politik
Karola Vogel, Sprecherin, Die Anrainer
Burkard Kieker, Geschäftsführer, Berlin Tourismus & Kongress GmbH
Katrin Schmidberger, Mitglied des Abgeordnetenhauses, Bündnis 90/Die Grünen

11:40 Uhr Kaffeepause

11:00 Uhr Diskussion zwischen allen Teilnehmenden

12:30 Mittagspause

13:30 Uhr Workshops zur Vertiefung und Entwicklung von Projektideen

Workshop I: Konfliktfeld Stadttourismus: Kontroverse Perspektiven und Potenziale
Impuls: Prof. Dr. Enrico Gualini & Nils Grube, Institut für Stadt- und Regionalplanung, Technische Universität Berlin

Workshop II: Tourismusräume im digital-ökonomischen Wandel: Wie Plattform-Tourismus die Stadt neu erschließt
Impuls: Dr. Hans-Hermann Albers, Institut für Stadt- und Regionalplanung, Technische Universität Berlin

Workshop III: Herausforderung Mobilität: Wie bewegen sich Tourist*innen in Berlin?
Impuls: Prof. Dr.-Ing. Thomas Richter, Institut für Land- und Seeverkehr, Technische Universität Berlin

15:30 Kaffeepause

15:45 Uhr Abschlussdiskussion und Zusammenführung der Ergebnisse
Moderation Prof. Dr. Gesine Schwan

17:00 Weinempfang

Annex III: Workshopergebnisse

Die folgende Übersicht zeigt gesondert mögliche Projekte, die sich aus den Workshops des Trialogs ergaben. Alle aufgeführten Inhalte sind zudem in den Ergebnisbericht eingearbeitet.

a) Lebenswerte Wohngebiete: Tourismusgebiete passgenau entwickeln (s. Kap. 1.1)

Die touristischen Gebiete in Berlin werden unterschiedlich intensiv genutzt. An einigen Stellen seien starke Veränderungen der Infrastruktur zu erkennen (z.B. Gaststätten), die das authentische Flair der Gebiete gefährde. In andere Gebiete, wiw in den Berliner Außenbezirken, sollten Tourist*innenströmen hingegen verstärkt gelenkt werden. Eine Bestandsaufnahme der Besucher*innen und Angebote und eine Analyse der Potentiale könne Tourismusgebiete passgenau entwickeln. Welche Tourismusangebote sind bereits in ausreichender Anzahl vorhanden? Welche Angebote fehlen, um einem stadtverträglichen, qualitativ hochwertigem Tourismus nachzukommen? An welchen Stellen können Hotels, Gaststätten oder andere touristische Angebote die Lebensqualität für Bewohner*innen und Tourist*innen im Gebiet steigern? Und durch welche Maßnahmen kann die Angebotsstruktur gezielt gesteuert werden (z.B. ausgewiesene Kulturgebiete)?

Im Rahmen einer Bestands-, Besucher*innen- und Potentialanalyse von kleinräumigen Stadtgebieten innerhalb Berlins können wissenschaftliche Erhebungen und Szenarien mit gesamtgesellschaftlichen Zielvorstellungen von lebenswerten Städten für Tourist*innen und Anwohner*innen abgeglichen werden.

b) Lärm in Berlin:Lärm-Ampel und Lärm(schutz)gebiete (s. Kap. 1.1)

Die Lärmbelästigung, die durch Tourist*innen in Berliner Wohnquartieren entsteht, wurde als eines der schwerwiegensten Konfliktfelder benannt. Um die Konfliktsituation zu mildern, wurde ein Lärmmonitoring in verschiedenen touristisch geprägten (Wohn-)gebieten vorgeschlagen, das in einem partizipativen Erhebungsprozess die Lärmbelastung kleinräumig abbildet und die Lärmbeschwerden in ihren lokalen, zeitlichen und sozialen Kontext einordnet. Vorstellbar ist eine digitale Lärm-Ampel, die Lärmbeschwerden von Bürger*innen aufnehmen kann und Informationen über (touristische) Lärmquellen und deren Bewertung bündelt bzw. visuell darstellt, um eine Grundlage für stakeholderübergreifende Maßnahmen für den Lärmschutz zu erarbeiten. Möglich wäre es zudem, neben Lärmschutzgebieten bestimmte Orte als „Lärmgebiete“ auszuweisen.

Ziel des Vorhabens ist es, auf Basis der erhobenen Daten, fundierte Aussagen über die verschiedenen Faktoren der Lärmverursachung und des Lärmempfindens zu treffen, um die Lärmbelastung durch Tourismus in Berlin darzustellen und kleinräumig spezifische Lösungen zu entwickeln.

c) Mobilitätsverhalten von Tourist*innen: (Bus-)Verkehr lenken (s. Kap. 2.2)

Der touristische Verkehr stelle eine weitere Problemlage dar. Um genaue Aussagen über das Mobilitätsverhalten von Tourist*innen treffen zu können und geeignete Maßnahmen zur umwelt- und stadtverträglichen Verkehrslenkung zu entwickeln, müssten geeignete Daten über Mobilitätsmuster und Verkehrsmittel von Tourist*innen erhoben werden, etwa mithilfe von tracking durch digitale Gästekarten. Speziell für den Reisebusverkehr könnten darüber hinaus Simulationen entwickelt werden, die Effekte verschiedenen Lenkungsszenarien abbilden könnten. Beispiele für stakeholderübergeifend entwickelte Szenarien könnten die Sperrung des Innenstadtbereichs für den Reisebusverkehr, die phasenweise Routennutzung oder der kostenlose Zugang zu Sharing- oder ÖPNV-Angeboten sein. Über eine Simulation könnten die Effekte auf die Verkehrsströme, die Verkehrsmittelwahl und die Flächennutzung in Berlin abgeschätzt werden.

Das Vorhaben zielt auf die Darstellung des spezifischen Mobilitätsverhaltens von Tourist*innen ab, um dieses als Grundlage für eine stakeholderübergreifend vereinbarte stadtverträgliche Verkehrslenkung zu nutzen.

d) Plattformtourismus: Effekte von Digitalisierung für den nachhaltigen Stadttourismus nutzen (Kap. 3.1)

Der urbane Tourismus wird heute durch verschiedene Plattformen, digitale Applikationen und andere digitale Medien und Netzwerke gesteuert und organisiert. Es wurde am Beispiel von Berlin diskutiert, welche Effekte der Plattformtourismus hat und wie digitale Technologien genutzt werden können, um Tourismus nachhaltiger zu gestalten. Anhand welcher Kriterien werden digitale Tourismusangebote in Berlin als stadtverträglich definiert? In Anbetracht dieser offenen Frage wurde vorgeschlagen, ein Kriterienkatalog für einen nachhaltigen und stadtverträglichen Tourismus in Berlin zu entwickeln. Bereits existierende Kriterienkataloge zur Nachhaltigkeitszertifizierung sollten auf ihre Übertragbarkeit auf den Berliner Stadttourismus überprüft werden und im Hinblick auf die Merkmale eines stadtverträglichen Tourismus weiterentwickelt und spezifiziert werden.

Durch einen Kriterienkatalog für Plattformtourismus sollten touristische Attraktionen, Einrichtungen und Anbieter zertifiziert werden, die durch die Erfüllung der aufgestellten Kriterien als stadtverträglich gelten. Ein Kodex für Unternehmen innerhalb des Stadttourismus könnte das Verhalten der Anbieter steuern und die Effekte der Digitalisierung für den nachhaltigen Stadttourismus nutzen.

e) Konflikte vor Ort: Stakeholderübergreifende Kommunikation und Mediator*innen-Programm (Kap. 4.2)

Um Konfliktsituationen frühzeitig zu begegnen und einen verständigungsorientierten Austausch zwischen den Bedürfnissen der Bewohner*innen und den Erwartungen der Tourist*innen zu erzeugen, wurden verschiedene Kommunikationsmaßnahmen vor Ort besprochen. Dazu gehörten Kommunikationskampagnen, die Verantwortung vor Ort und Wissen über die lokalen Gegebenheiten erzeugen sollten, aber auch Veranstaltungen für einen stadtverträglichen Tourismus. Tourist*innen könnten durch Imagekampagnen beispielsweise in den Sozialen Medien und mit der Hilfe von Influencer*innen dazu angeregt werden, über mögliche negative Effekte durch rücksichtslosen Tourismus nachzudenken. Denkbar wäre auch ein „Berlin Welcome Package“ mit einem Willkommensgeschenk (z.B. Mehrwegbecher) und Informationen zu positiven Verhaltensweisen in der Stadt. Daneben könnte der Einsatz von Mediator*innen als Tourismusbegleiter*innen genutzt werden, um Konfliktsituationen an Brennpunkten vor Ort zu befrieden. Anwohner*innen sowie Tourist*innen hätten so direkt Ansprechpartner*innen vor Ort.

Die Vorhaben könnten transdisziplinär als Experimente geplant, durchgeführt und ausgewertet werden. Wissenschaft und Praxis könnten so vor Ort die Anliegen aufnehmen und gemeinsam Maßnahmen für die Konfliktlösung erproben.

HUMBOLDT-VIADRINA
Governance Platform

Kontakt

HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform gGmbH
Dr. Melanie Kryst, Trialoge Stadtentwicklung
Pariser Platz 6 (Allianz Forum)
10117 Berlin

Telefon: +49 30 20620 140
Email: stadtentwicklung.trialoge@governance-platform.org
Website: www.governance-platform.org

Bericht vom 15.01.2020

Projektpartner

Technische Universität Berlin
Dr. Audrey Podann, Referentin für strategische Projekte
Straße des 17. Juni 135
10623 Berlin

Telefon: +49 30 314 29149
Email: audrey.podann@tu-berlin.de
Website: www.blogs.tu-berlin.de/neueurbaneagenda_berlin/

EIN GEMEINSAMES PROJEKT MIT DER

Technische Universität Berlin

GEFÖRDERT VON DER

berlin