Kurzbericht und Eingehende Darstellung

Verwendungsnachweis (Teile I & II)

WIR! – region 4.0

Verbundvorhaben Cross-InnoNet: Grenzüberschreitende Daseinsvorsorge Berlin-Stettin;

TP1: Governance und Vernetzung in der grenzüberschreitenden Daseinsvorsorge (Cross-InnoGov)

Zuwendungsempfänger: Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg (BTU)

Förderkennzeichen: 03WIR0810A

Laufzeit des Vorhabens: 01.09.2022 – 31.03.2025

Berichtszeitraum: 01.09.2022 – 31.03.2025

GEFÖRDERT VOM

Bundesministerium für Bildung und Forschung

Inhalte

Kurzbericht **3**

Forschungsanlass 3

Ablauf des Vorhabens 3

Zusammenfassung der Ergebnisse 4

Kontakt 5

Eingehende Darstellung **6**

Ablauf und Ergebnisse des Teilvorhabens 6

Erforschung und Entwicklung eines Governance-Netzwerks 6

Mobilitätsverhalten auf und neben der Bahnstrecke Berlin-Szczecin 8

Potentiale und Barrieren grenzüberschreitender Verflechtung 10

Partizipative Formate zu grenz- und sektorenübergreifender Daseinsvorsorge 11

Strategiebausteine für eine nahverkehrsorientierte Regionalentwicklung 17

Bewertung der Projektdurchführung und Ergebnisverwertung 19

Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises 19

Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Projektarbeiten 19

Voraussichtlicher Nutzen und Verwertbarkeit der Ergebnisse 19

Während der Durchführung bekannt gewordener Fortschritt bei anderen Stellen 21

Erfolgte und geplante Veröffentlichungen 22

Kurzbericht

Forschungsanlass

Das Versprechen „In 90 Minuten von Berlin nach Szczecin“ hat Veranstaltungen, Forschungsaktivitäten und -ergebnisse des Projekts „Cross-InnoNet“ zweieinhalb Jahre lang begleitet. Dieser Satz eines DB-Werbeplakats steht in direktem Zusammenhang mit der forschungsleitenden Frage, wie sich der Streckenausbau zwischen den Metropolen auf die ländlich geprägten Räume entlang der Strecke auswirkt. Dies wurde im Sinne der WIR!-Förderung als Innovationsimpuls für Uckermark/Barnim und den deutsch-polnischen Verflechtungsbereich verstanden. „Cross-InnoNet“ knüpfte daran an, untersuchte Ansätze einer sektor- und grenzübergreifenden Regionalentwicklung und zeigte auf, wie diese zur Stärkung der Daseinsvorsorge beitragen können.

Ablauf des Vorhabens

Aus dem Forschungsanlass ergaben sich zwei zentrale Arbeitsziele: Zum einen die Erforschung und der Aufbau eines „Governance-Netzwerks“ durch die kontinuierliche Einbindung regionaler Akteure in den Forschungsprozess, zum anderen die Entwicklung eines „Service-Fahrplans“ als sozialinnovative Kombination aus öffentlicher Mobilität und der Erreichbarkeit von Daseinsvorsorge.

Zu Beginn erfolgte eine qualitative Netzwerkanalyse, für die 25 leitfadengestützte Interviews mit Akteuren aus Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Daseinsvorsorge aus Deutschland und Polen durchgeführt wurden. Ergänzend fand eine vergleichende Analyse von grenz- und sektorenübergreifenden Governance-Ansätzen in der Region Wien–Bratislava statt. Im Projektverlauf wurden zudem eine Online-Befragung zur Verkehrsmittelwahl und Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten entlang der Bahnstrecke Berlin-Stettin sowie eine Stationsumfeldbefragung an den Bahnhöfen Angermünde, Schwedt (Oder) und Szczecin Główny realisiert. Potenziale der grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung wurden anhand rechtlicher und organisatorischer Rahmenbedingungen, Versorgungslagen und möglicher Zukunftsszenarien untersucht.

Der partizipative Projektteil ist zu betonen. Insgesamt wurden drei Zukunftswerkstätten realisiert: zur grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung, zur Verknüpfung von öffentlicher Mobilität und Gesundheitsversorgung und (mittels Design-Thinking-Methoden) zu neuartigen Ansätzen der Nutzbarmachung des Streckenausbaus für bessere regionale Erreichbarkeit. Außerdem wurde ein studentisches Planspiel zur ländlichen Apothekenversorgung umgesetzt. Die in diesen Formaten erzielten Erkenntnisse bildeten die wesentliche inhaltliche Grundlage für die Entwicklung des „Service-Fahrplans“, der in Form von Strategiebausteinen Vorschläge für eine nahverkehrsorientierte Regionalentwicklung formuliert und akteursbezogen konkretisiert. Die Ergebnisse wurden auf einer deutsch-polnischen Abschlusskonferenz präsentiert.

Das Teilprojekt 1 wurde durch die Arbeiten des Verbundpartners, des Deutschen Instituts für Fachärztliche Versorgungsplanung (TP 2), ergänzt. Dort entstand ein Versorgungsatlas sowie ein Liniennetz gesundheitlicher, ambulanter und fachärztlicher Versorgung in der Untersuchungsregion.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Leitmotiv der Projektaktivitäten und -ergebnisse war die Suche nach sektoren- und grenzübergreifenden Ansätzen, die die regionale Daseinsvorsorge entlang der ausgebauten Bahnstrecke stärken. Im Ergebnis der Netzwerkanalyse wurde festgestellt, dass die Zusammenarbeit zwischen den Bereichen Mobilität und Gesundheit institutionell kaum verankert ist. Sie erfolgt überwiegend projektbezogen, bleibt punktuell und ist stark abhängig vom Engagement einzelner Personen. Mandate, Zuständigkeiten und Ressourcen für eine integrierte Planung fehlen weitgehend. Diese sektorale Trennung lässt sich auch an der konkreten Infrastrukturmaßnahme beobachten. Der technische Ausbau der Bahnstrecke wird weitgehend ohne Berücksichtigung angrenzender Themen wie Umfeldentwicklung, Anschlussmobilität oder Versorgungsinfrastruktur geplant. Dieses Phänomen einer fragmentierten Governance beschreiben wir als „Denken bis zur Bahnsteigkante“.

Im Vergleich dazu zeigte die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Untersuchungsraum trotz struktureller Unterschiede ein höheres Maß an institutionalisierter Kooperation. Etablierte Netzwerke, Förderinstrumente und politische Zielsetzungen ermöglichen hier bereits gemeinsame Ansätze. Die Vergleichsforschung in der Region Wien–Bratislava machte deutlich, dass gemeinsame Institutionen, klare Zuständigkeiten und dauerhafte Koordinierungsstrukturen kooperative Regionalentwicklung fördern. Für die grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung wurden konkrete Potenziale aufgezeigt. So scheitert eine Umsetzung u.a. an rechtlichen Hürden auf europäischer und regionaler Ebene sowie an Unterschieden in der Finanzierung und Organisation.

Unsere Befragungen zum Mobilitätsverhalten bestätigten einen großen Bedarf nach verlässlichen, verknüpften und alltagstauglichen ÖPNV-Angeboten. Ein schwacher öffentlicher Verkehr wirkt sich unmittelbar auf die Erreichbarkeit gesundheitlicher Versorgung aus, insbesondere für ältere Menschen. Unter anderem diese Ergebnisse wurden durch den partizipativen Ansatz des Projekts in unterschiedlichen Formaten gemeinsam mit lokalen Akteuren weiterentwickelt. In den Zukunftswerkstätten zeigte sich dabei auf beiden Seiten der Grenze der Wunsch nach lokal angepassten Lösungen sowie nach langfristig verfügbaren Experimentier- und Kooperationsräumen.

Mit dem Bahnstreckenausbau entsteht so ein konkreter Anlass, regionale Entwicklung und Daseinsvorsorge in ihrem Zusammenspiel neu zu denken und über gemeinsame regionale Zukunftsbilder zu verhandeln. Der im Projekt entwickelte „Service-Fahrplan“ schlägt hierfür Ansätze vor, um infrastrukturelle und soziale Aspekte der Daseinsvorsorge miteinander zu verbinden. Er zielt auf eine abgestimmte Weiterentwicklung von öffentlicher Mobilität und Versorgung und macht

Vorschläge, die sowohl auf die konkrete räumliche Ausgestaltung als auch Governanceprozesse und Planungsinstrumente einwirken.

Kontakt

BTU Cottbus-Senftenberg, Fachgebiet Regionalplanung

Prof. Dr. Ludger Gailing, Leonard Weiß, Martin Reents, Sunna Kovanen

Mail: fg-regionalplanung@b-tu.de

Eingehende Darstellung

Ablauf und Ergebnisse des Teilvorhabens

Im Folgenden werden ausführlicher die Aktivitäten und die Ergebnisse in den einzelnen Arbeitspaketen des Teilvorhabens genannt. Mittels Fußnoten wird auf die bereits erschienenen Veröffentlichungen im Rahmen der Projektlaufzeit verwiesen.

Erforschung und Entwicklung eines Governance-Netzwerks

Ziel des Arbeitspakets war es, die institutionellen Voraussetzungen und bestehenden Kooperationsstrukturen für eine grenzüberschreitende und sektorübergreifende Daseinsvorsorge in der Region entlang der Bahnstrecke Berlin–Szczecin zu analysieren. Im Mittelpunkt standen Fragen nach Akteurskonstellationen, Governance-Strukturen und Potenzialen für eine koordinierte regionale Entwicklung in den Bereichen Mobilität und Gesundheitsversorgung.

Zu Beginn des Vorhabens wurde ein systematischer Zugang zu relevanten Institutionen in der Untersuchungsregion aufgebaut. Dabei wurde auf bestehende Kontakte im Rahmen des WIR!-Bündnisses „region4.0“ zurückgegriffen und gezielt erweitert, um sowohl kommunale, regionale als auch zivilgesellschaftliche Perspektiven einzubeziehen. Dazu wurde eine enge Abstimmung mit den Hochschul- und Forschungspartnern im Projekt – etwa mit dem Deutschen Institut für Fachärztliche Versorgungsforschung (DIFA), der HNE Eberswalde, der Universität Potsdam und der Universität Szczecin – sichergestellt. Der Austausch diente auch der inhaltlichen Koordination mit den Arbeitspaketen zum Mobilitätsverhalten, zur Gesundheitsversorgung, der grenzüberschreitenden Verflechtung und den partizipativen Formaten.

Im Rahmen der qualitativen Netzwerkanalyse wurden zwischen Februar und März 2023 leitfadengestützte Interviews mit insgesamt 23 institutionellen Akteurinnen und Akteuren aus Deutschland und Polen geführt. Die Gespräche fanden überwiegend in Präsenz statt und umfassten Expert:innen aus verschiedenen Verwaltungsebenen, Versorgungsbereichen, regionalen Entwicklungsstrukturen, der Zivilgesellschaft und der Wissenschaft. Ergänzt wurde das Material durch schriftliche Rückmeldungen und begleitende Hintergrundgespräche. Die Gespräche wurden aufgezeichnet, transkribiert und mithilfe eines deduktiv-induktiven Codesystems in MaxQDA ausgewertet.

Die Auswertung zeigte, dass sektorübergreifende Kooperationen – in diesem Fall untersucht zwischen den Bereichen Mobilität und Daseinsvorsorge – bislang Ausnahmen darstellen. Sie erfolgen meist projektbezogen, befristet und sind häufig von einzelnen engagierten Personen abhängig. Es fehlt an dauerhaft angelegten Strukturen, klaren Zuständigkeiten sowie finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen, um sektorübergreifende Ansätze institutionell zu verankern. Mandate und Ressourcen zur Koordination zwischen Fachbereichen oder Gebietskörperschaften sind kaum

vorhanden. Die Zusammenarbeit verläuft in vielen Fällen reaktiv, ausgelöst durch spezifische Problemlagen oder Förderkonstellationen, jedoch nicht auf Grundlage einer strategischen oder gemeinsamen Zieldefinition.

Eine zusätzliche Herausforderung besteht in der Aufteilung von Wissen entlang fachlicher und institutioneller Linien. Sektorale Logiken und Wissensmonopole erschweren den Zugang zu relevanten Informationen. Die Organisation der Daseinsvorsorge orientiert sich daher eher an bestehenden Zuständigkeiten, nicht an Alltagsbedarfen. Dies führt dazu, dass infrastrukturelle Entwicklungen wie der Bahnausbau häufig nicht mit Fragen der Erreichbarkeit, Anschlussmobilität oder Versorgungsqualität zusammengedacht werden. Dieses Phänomen wurde im weiteren Projektverlauf von uns mit dem Ausdruck „Denken bis zur Bahnsteigkante“ beschrieben.

Im Vergleich zur sektorübergreifenden Zusammenarbeit zeigt sich im Bereich der grenzüberschreitenden Kooperation ein differenziertes Bild. Auch hier bestehen strukturelle Herausforderungen, etwa in Bezug auf unterschiedliche Rechtslagen, Finanzierungsmodelle oder Sprachbarrieren. Zugleich existieren jedoch institutionelle Anknüpfungspunkte, Arbeitsgremien und formalisierte Netzwerke, die als stabile und etablierte Rahmung für Austausch und Zusammenarbeit dienen. Im Ergebnis erscheint die grenzüberschreitende Kooperation institutionell weiter entwickelt als viele sektorübergreifende Ansätze auf nationaler Ebene. Dies deutet auf ein mögliches Lern- und Übertragungspotenzial hin.

Ergänzend zur Untersuchung der deutsch-polnischen Grenzregion wurde im Oktober 2023 eine vergleichende Fallstudie in der Region Wien–Bratislava durchgeführt. Die Region wurde aufgrund ihrer verkehrlichen und funktionalen Verflechtungen als Referenzraum auf Grundlage einer Desktop-Recherche ausgewählt. In insgesamt fünf Expert:innengesprächen vor Ort wurden dortige Modelle der Zusammenarbeit, insbesondere institutionelle Verankerungen wie gemeinsame Koordinierungsbüros oder sektorübergreifende Fachstellen, analysiert. Die dort beobachtbare Integration grenzüberschreitender Infrastrukturplanung mit Fragen der Daseinsvorsorge verweist auf institutionelle Innovationspotenziale auch für die deutsch-polnische Konstellation: Das Beispiel der baum-Kooperation (Bratislava-Umland) zeigt, wie ein gemeinsam betriebenes Büro als zentrale Anlaufstelle für strategische Fragen zur Entwicklung der grenzüberschreitenden Stadt-Umland-Region fungieren kann. Das gemeinsame Büro in Bratislava, besetzt mit Mitarbeitenden aus der Stadt Bratislava und den österreichischen Bundesländern, ist zentrale Anlaufstelle und Inkubator für Kooperationen in den vier Handlungsfeldern Kultur und Tourismus, Natur- und Klimaschutz, Raum und Mensch sowie Mobilität. Auch die Mobilitätszentrale im Burgenland, die Veränderungen in der ÖPNV-Angebotsstruktur moderierend und motivierend begleitet, bietet Anregungen für die Praxis grenzüberschreitenden Handelns und Denkens. Im Burgenland läuft die Neuausrichtung des ÖPNV mit stündlichen Bussen auf Hauptachsen, definierten Umsteigepunkten und ergänzenden Anruf-

Sammeltaxis – strategisch koordiniert, um die Effekte der Investitionen optimal zu nutzen. Beide Beispiele unterstreichen die Rolle zentraler Knotenpunkte und klarer Mandate bei der erfolgreichen Etablierung von grenz- und sektorübergreifender Zusammenarbeit.

Die Ergebnisse der Netzwerkanalyse wurden beim Deutschen Kongress für Geographie 2023[1] und der bei der Frühjahrstagung des Forums Nordost in der ARL (Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft) präsentiert[2] und sind Grundlage für einen peer-reviewten Journal-Artikel. Sie wurden zudem genutzt, um Voraussetzungen und Perspektiven für eine stärkere Governance grenz- und sektorenübergreifender Versorgung in der Untersuchungsregion zu identifizieren und angestoßene Netzwerkeffekte im Rahmen des Projekts weiter zu begleiten und Verstetigungsoptionen aufzuzeigen.

Im Ergebnis wurde deutlich, dass ein strategisch eingebetteter Ausbau von Versorgungsinfrastrukturen ein Anstoß sein kann, um institutionelle Kooperationen neu zu denken. Dies erfordert jedoch gezielte Koordinierungsformate, verbindliche Zuständigkeiten und Räume für den Aufbau gemeinsamen Wissens. Die im Projekt initiierten Formate (Interviewrunden, Zukunftswerkstätten und informelle Austauschformate) wurden als erste Schritte in diese Richtung verstanden und haben gezeigt, dass die Bereitschaft zur Kooperation in vielen Fällen vorhanden ist, aber strukturelle Voraussetzungen fehlen, um diese systematisch weiterzuentwickeln. Hier werden Anknüpfungspunkte an die Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg gesehen, die eine stärkere räumliche wie akteursbezogene Entwicklung entlang der Bahnachsen vorsieht unter dem Motto „Stärken verbinden“.

Mobilitätsverhalten auf und neben der Bahnstrecke Berlin-Szczecin

Im Zuge der Analyse des Mobilitätsverhaltens entlang und abseits der Bahnstrecke Berlin–Szczecin stand ursprünglich eine Erhebung in den Regionalzügen im Fokus. Diese sollte durch eine Befragung an ausgewählten Bahnhöfen ergänzt werden, um Bedarfe und Nutzungsverhalten im Vor- und Nachlauf des Schienenverkehrs zu erfassen. Mit Beginn der baubedingten Sperrung der Strecke ab Angermünde war allerdings früh klar, dass der ursprünglich geplante Untersuchungsansatz unter Realbedingungen nicht umsetzbar sein würde. Die Fahrgastzahlen auf dem Schienenersatzverkehr (SEV) unterschieden sich deutlich vom Regelbetrieb, was eine Aussage zur Nachfrage und

[1] Weiß, L. & Kovanen, S. (2023): Die Entwicklung der Bahnachse Berlin–Szczecin als Impuls zur nachhaltigen, grenzüberschreitenden Entwicklung im ländlichen, deutsch-polnischen Verflechtungsraum. Deutscher Kongress für Geographie, Frankfurt am Main, 20. September 2023.

[2] Weiß, L. & Reents, M. (2024): Entwicklungsachse Berlin – Stettin als Impuls für grenz- und sektorenübergreifende Zusammenarbeit in der Daseinsvorsorge Nordostbrandenburgs?. Frühjahrstagung des Forums Nordost der ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, 12. April 2024.

Nutzung der Verbindung unmöglich machte. In enger Abstimmung mit dem Projektträger sowie den Projektpartnern aus dem Verkehrswesen wurde der Erhebungsansatz angepasst. Die Befragung in den Zügen entfiel, stattdessen wurde das Instrument einer zweisprachigen Online-Bürger:innenumfrage in der Region entwickelt. Die ursprünglich als Zusatz gedachte Befragung an Bahnhöfen wurde auf zentrale Knotenpunkte ausgeweitet und methodisch präzisiert, um Aufenthaltsqualität, Mobilitätsverhalten und Anbindungspotenziale differenziert erfassen zu können.

Die Online-Bürger:innenumfrage wurde von Oktober 2023 bis Januar 2024 geschaltet und verzeichnete 672 vollständig ausgefüllte Datensätze. Bewerbungs- und Multiplikationsstrategien wurden regional abgestimmt. Die Befragung zielte auf eine breite Erfassung der verkehrlichen Alltagspraktiken und Mobilitätspräferenzen sowie auf eine Einschätzung bestehender Angebote aus Nutzendenperspektive. Zugleich wurde über eine parallele Stationsumfeldbefragung in Angermünde, Schwedt/Oder und Szczecin Główny ein strukturierter Zugang zu Aufenthaltsqualitäten, Ausstattung und Anforderungen an Umsteigebeziehungen realisiert. In diesem Rahmen konnten insgesamt 746 strukturierte Interviews durchgeführt werden. Beide Erhebungen wurden zweisprachig konzipiert und umgesetzt.

Die Ergebnisse beider Untersuchungen verdeutlichen strukturelle Herausforderungen einer integrierten Regionalentwicklung entlang der Bahnstrecke Berlin–Szczecin. Die Mobilitätsbedarfe sind hoch, besonders für ältere Menschen und Personen ohne eigenen Pkw; das zeigt sich auch während des SEV. In ländlich geprägten Räumen jenseits der Hauptachsen wird vielfach ein Mangel an verlässlichen und gut getakteten Angeboten wahrgenommen. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs wird dadurch erschwert, auch wenn mit der Einführung des Deutschland-Tickets ein spürbarer Nutzungsschub verzeichnet wurde. In der Online-Befragung gaben rund ein Drittel der Teilnehmenden an, den ÖPNV seit Einführung des Tickets häufiger zu nutzen. In den Stationsumfeldbefragungen wurde insbesondere auf mangelnde Aufenthaltsqualität, fehlende Informationen und unzureichende Barrierefreiheit hingewiesen. Auch multimodale Angebote wie Radabstellanlagen, sichere Querungsmöglichkeiten oder Verknüpfungen mit dem Busverkehr wurden vermehrt als unzureichend bewertet.

Ergänzend zu infrastrukturellen Aspekten zeigen die Ergebnisse der Befragung ein deutliches Bedürfnis nach besserer grenzüberschreitender Abstimmung. Zwei Drittel der Befragten gaben an, regelmäßig ins Nachbarland zu reisen, überwiegend aus privaten Gründen. Gleichzeitig bestehen deutliche Informationsdefizite: Viele Befragte kennen die Angebote und Möglichkeiten auf der jeweils anderen Seite der Grenze nicht oder nutzen sie aufgrund sprachlicher oder organisatorischer Barrieren nicht. Die Befragungsdaten verdeutlichen, dass grenzüberschreitende Mobilität in der Region alltäglich ist, ihre Ermöglichung aber vielfach an fehlender Koordination scheitert. Auch in

Bezug auf die Gesundheitsversorgung wurden in unseren qualitativen Interviews und Workshops wiederholt ähnliche strukturelle Herausforderungen benannt.

Insgesamt zeigen die Befunde, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie die Gestaltung der Schnittstellen zu anderen Versorgungsbereichen entscheidend für Lebensqualität und Erreichbarkeit sind: gerade in dünn besiedelten Regionen. Die Erkenntnisse aus den Befragungen wurden in verschiedenen partizipativen Formaten, unter anderem in einer Design-Thinking-Werkstatt zur Verknüpfung von Mobilität und Gesundheit, weiterverarbeitet und flossen in die Entwicklung des Service-Fahrplans ein. Die Ergebnisse können im Detail in der Studie zum Mobilitätsverhalten[3] nachgelesen werden.

Potentiale und Barrieren grenzüberschreitender Verflechtung

Arbeitspaket 4 widmete sich der grenzüberschreitenden Verflechtung, Planung und Achsenentwicklung im Untersuchungsraum entlang der Bahnstrecke Berlin–Szczecin mit besonderem Fokus auf Daseinsvorsorge. Insbesondere wurde der Bereich Gesundheitsversorgung in den Blick genommen, in Abstimmung und Ergänzung zum Versorgungsatlas und Liniennetz gesundheitlicher, ambulanter und fachärztlicher Versorgung, erstellt durch das DIFA als Verbundpartner.

Ziel der vertiefenden Analyse der grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung war es, bestehende und potenzielle Beziehungen über die deutsch-polnische Grenze hinweg sichtbar zu machen, Barrieren einer stärkeren funktionalen Verflechtung zu identifizieren und Perspektiven einer kooperativen Regionalentwicklung zu formulieren. Dazu wurden sowohl bestehende Versorgungsstrukturen auf deutscher und polnischer Seite kartiert als auch rechtliche, organisatorische und finanzielle Rahmenbedingungen erhoben. Ergänzend wurden strukturierte Gespräche mit Vertreter:innen aus Politik, Verwaltung, Planung und Gesundheitsversorgung geführt.

Die Ergebnisse zeigen, dass es zwar punktuelle Kontakte und Austauschbeziehungen gibt, diese jedoch nur selten zu abgestimmten oder komplementären Versorgungsangeboten führen. Sichtbar wird so, dass insbesondere der Südwesten der Woiwodschaft Westpommern von einer verbesserten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit profitieren könnte. Die räumliche Analyse verweist auf relevante Klinikstandorte in Schwedt/Oder, Gryfino, Szczecin sowie in Wriezen. Gerade für die Notfallversorgung spielen diese Einrichtungen eine bedeutende Rolle, etwa durch spezialisierte Versorgungseinheiten für Schlaganfall- und Herzinfarktpatient:innen. Allerdings bleiben die vorhandenen Potenziale ungenutzt, da rechtliche Rahmenbedingungen auf europäischer und

[3] Projekt Cross-InnoNet (2025): Bericht zum Mobilitätsverhalten entlang und im Umfeld der Bahnstrecke Berlin–Eberswalde–Angermünde–Szczecin. URL: https://www-docs.b-tu.de/fg-regionalplanung/public/Veranstaltungen/Cross-InnoNet_Bericht%20zum%20Mobilit%C3%A4tsverhalten_Berlin-Szczecin.pdf.

regionaler Ebene, Unterschiede in der Finanzierung und Organisation der Gesundheitssysteme sowie fehlende bilaterale Vereinbarungen, etwa für den Rettungsdienst, eine umfassendere Nutzung bislang verhindern. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass grenzüberschreitende stationäre Behandlungen aktuell fast ausschließlich im Notfall erfolgen. Geplante Eingriffe sind aufgrund des Genehmigungsvorbehalts nur in Ausnahmefällen möglich. Eine Vereinbarung zum grenzüberschreitenden Rettungsdienst zwischen den Landkreisen Uckermark und den angrenzenden polnischen Gebietseinheiten existiert bislang nicht.

Gleichzeitig wurde in Gesprächen deutlich, dass auf beiden Seiten der Grenze ein grundsätzliches Interesse an einer vertieften Zusammenarbeit besteht, insbesondere bei spezifischen Versorgungsengpässen wie der Notfallversorgung, Facharztterminen oder Apothekeninfrastruktur. Diese Erkenntnisse bildeten die Grundlage für eine bilaterale Zukunftswerkstatt zur deutsch-polnischen Gesundheitslandschaft 2030, die im Januar 2024 in Schwedt stattfand. Auf der zweisprachigen Veranstaltung wurden Herausforderungen und mögliche Kooperationsansätze mit 30 Expert:innen aus Praxis, Verwaltung und Planung diskutiert. Die im Projekt erarbeiteten Analysen sowie die Ergebnisse der Werkstatt sind in eine Studie[4] eingeflossen, die Empfehlungen zur Weiterentwicklung grenzüberschreitender Versorgungsmodelle formuliert. Dabei wird unter anderem aufgezeigt, wie einzelne medizinische Einrichtungen oder fachliche Spezialisierungen auf beiden Seiten der Grenze gezielt zur gegenseitigen Ergänzung genutzt werden könnten. Die Ergebnisse wurden zudem interdisziplinär auf dem Brandenburger Kongress für Versorgungsforschung präsentiert[5].

Partizipative Formate zu grenz- und sektorenübergreifender Daseinsvorsorge

Der Ausbau der Bahnstrecke wurde im Projekt als Chance und Anlass genutzt und verstanden, um in partizipativen Formaten ein Zielbild einer nahverkehrsorientierten Region zu entwickeln. Die im Projekt durchgeführten Zukunftswerkstätten belegen, dass Fragen der Mobilität auf großes Interesse stoßen und zum Nachdenken und Mitgestalten anregen. Im Nachfolgenden sind die Konzeptionen und Kernergebnisse der zentralen partizipativen Formate aufgeführt.

Im Mai 2023 wurde im Boitzenburger Land ein zweitägiger **Workshop mit Studierenden** der Universität Potsdam und der HNE Eberswalde durchgeführt, der sich mit den Herausforderungen der

---

[4] Projekt Cross-InnoNet (2024): Analyse der grenzüberschreitenden Daseinsvorsorge und Skizzierung von Zukunftspotenzialen. Studie zu Verflechtungen und Potenzialen in der grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung entlang der Bahnlinie Berlin-Stettin. URL: https://www-docs.b-tu.de/fg-regionalplanung/public/Veranstaltungen/Grenz%C3%BCberschreitendeGesundheitsversorgung_Studie_Cross-InnoNet_082024.pdf.

[5] Weiß, L. (2024): Grenzüberschreitende Gesundheitslandschaft 2030. Hemmnisse und Potenziale im Verflechtungsraum Berlin-Stettin. 5. Brandenburger Kongress für Versorgungsforschung, Rüdersdorf bei Berlin, 12. November 2024.

Apothekenversorgung in ländlichen Räumen befasste. Ausgangspunkt war der Wegfall der örtlichen Apotheke, die damit verbundene Suche nach tragfähigen Versorgungsmodellen und die Ansprache des Projekts durch die dortige Kommunalverwaltung. In enger Abstimmung mit lokalen und regionalen Akteuren wurde ein Planspiel entwickelt, bei dem die Studierenden in Akteursrollen über mögliche Lösungsansätze debattierten. In der Simulation wurden verschiedene Szenarien durchgespielt, etwa die Einrichtung einer genossenschaftlich organisierten Apotheke, die Nutzung bestehender Busverbindungen zur Medikamentenlogistik, die Anbindung an mobile und digitale Angebote oder die Einbindung ehrenamtlicher Strukturen. Das Planspiel wurde von Fachinputs begleitet. Rechtliche Rahmenbedingungen und strukturelle Barrieren (etwa die Anforderungen an Betriebsräume oder Notdienstverpflichtungen) wurden analysiert und in die Szenarien eingebettet. Hervorzuheben ist die Verbindung zwischen planerischem Denken, juristischer Rahmung und der sozialräumlichen Dimension von Gesundheitsversorgung in der Untersuchungsgemeinde. Das Planspiel stärkte nicht nur das Verständnis für kommunale Handlungsspielräume und regulatorische Grenzen, sondern sensibilisierte auch für die Bedeutung von Versorgungseinrichtungen als soziale Orte.

Die Veranstaltung diente überdies als Impulsgeber für nachfolgende Projektbausteine, insbesondere für die **erste Zukunftswerkstatt** im Projektverlauf. Diese fand wenige Wochen später in Angermünde mit dem Titel „Mobilität und Gesundheit“ statt und war als dialogorientiertes Beteiligungsformat konzipiert. Aufbauend auf Erkenntnissen aus den vorhergehenden Arbeitspaketen und dem Planspiel wurden Fragestellungen der gesundheitlichen Versorgung und Erreichbarkeit in ländlichen Räumen gesammelt und diskutiert. Die eintägige Veranstaltung wurde gemeinsam mit dem Regionalen Innovationsmanagement der „region4.0“, dem Verbundpartner DIFA und weiteren Partnern vorbereitet und durch Impulsbeiträge, Kurzvorstellungen studentischer Arbeiten sowie ein World-Café strukturiert. Im Mittelpunkt standen – nach Priorisierung durch die Teilnehmende – die Themen demographischer Wandel, infrastrukturelle Ausstattung und Wirtschaftlichkeit von Versorgungsmodellen. Die Diskussionen zeigten, dass bestehende Mobilitätsangebote und medizinische Strukturen nur dann zukunftsfähig entwickelt werden können, wenn sie stärker miteinander verzahnt werden. Vorgeschlagen wurden unter anderem flexible Mobilitätslösungen für ältere Menschen, eine bessere Koordination zwischen lokalen Akteuren aus Versorgung und Planung sowie die Nutzung gemeindlicher Einrichtungen für mobile Gesundheitsangebote.

Ziel war es, ein gemeinsames Problembewusstsein zu entwickeln und Ideen zu bündeln, die in die weitere Projektarbeit einfließen konnten. Die Ergebnisse wurden dokumentiert[6], in den weiteren

[6] Projekt Cross-InnoNet (2023): Zukunftswerkstatt Mobilität & Gesundheit.
URL: www-docs.b-tu.de/fg-regionalplanung/public/Veranstaltungen/Follow-up_Zukunftswerkstatt.pdf.

Projektverlauf eingespeist und bilden eine wichtige Grundlage für die Entwicklung übertragbarer Formate in anderen Teilregionen.

Die **zweite Zukunftswerkstatt** fand im Januar 2024 in Schwedt/Oder statt und war thematisch fokussiert auf die grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung (Siehe vorheriges Kapitel Potentiale und Barrieren grenzüberschreitender Verflechtung). Im Zentrum stand die Frage, wie eine gemeinsame deutsch-polnische Gesundheitslandschaft im Jahr 2030 aussehen könnte und welche Voraussetzungen hierfür zu schaffen sind. Die Veranstaltung wurde gemeinsam mit einem Unterauftragnehmer vorbereitet, moderiert und dokumentiert und durch die Präsenzstelle Schwedt | Uckermark unterstützt. Im Vorfeld wurden in Abstimmung mit regionalen Partnern wie der Arbeitsgemeinschaft UCKER Warentakt, der EuroRegion Pomerania und der LEADER-Aktionsgruppe relevante Akteure identifiziert und eingeladen. Ergänzend wurden Teilnehmende aus dem Bereich der grenzüberschreitenden Planung hinzugezogen.

Inhaltlich wurden Impulse aus den Vorarbeiten zur grenzüberschreitenden Verflechtung eingebracht und durch externe Beiträge – u.a. vom Deutsch-Polnischen Gesundheits- und Sozialverband, der Universitätsmedizin Greifswald und dem Nationalen Gesundheitsfonds (NFZ) – ergänzt. An Thementischen wurden Hürden und Chancen einer grenzüberschreitenden Gesundheitslandschaft für die stationäre, ambulante und Notfallversorgung diskutiert. Die Diskussionskultur zeigte Problembewusstsein und Gestaltungswillen.

Im Bereich der stationären Versorgung wurden Potenziale einer besseren grenzüberschreitenden Koordinierung von Leistungen betont, etwa durch abgestimmte Spezialisierungen, die vorhandene Ressourcen effizienter nutzen und Standorte langfristig sichern können. Zugleich wurde deutlich, dass eine solche Planung belastbare Datengrundlagen erfordert, um komparative Vorteile zu identifizieren. Auch im Bereich der ambulanten Versorgung wurden Synergien zwischen beiden Ländern gesehen, insbesondere durch die sich ergänzenden Angebote. Hürden bestehen jedoch weiterhin in der praktischen Umsetzung, etwa durch bürokratische Verfahren, mangelnde Informationsangebote und sprachliche Barrieren. Eine zukünftige Gesundheitsversorgung müsse hier ansetzen: durch die Stärkung von Informations- und Kooperationsstrukturen, digitale Schnittstellen und transparente Abrechnungsprozesse.

Besonders deutlich wurde dies im Themenfeld der Notfallmedizin. Eine Vereinbarung zum grenzüberschreitenden Rettungsdienst zwischen den Landkreisen Uckermark und den angrenzenden polnischen Gebietseinheiten existiert bislang nicht. Trotz bestehender Abkommen fehlt es aber auch an anderen Grenzabschnitten an praktikablen, gelebten Kooperationen. Die Teilnehmenden forderten die Schaffung klarer Zuständigkeiten und die Förderung einer grenzüberschreitenden Kooperationskultur, etwa durch gemeinsame Trainings und die Nutzung digitaler Technologien

wie Telemedizin oder KI-gestützte Dispositionssysteme. Die Diskussionen zeigten, dass eine modellhafte Weiterentwicklung der Gesundheitsversorgung in der Region sowohl realistische Bedarfe adressiert als auch Innovationspotenziale hebt, etwa durch Pilotregionen zur erprobenden Umsetzung. Die Ergebnisse[7] der Veranstaltung flossen in die Weiterentwicklung des Service-Fahrplans ein und wurden auch im Rahmen der Studie zur grenzüberschreitenden Verflechtung vertiefend bearbeitet.

Die **dritte Zukunftswerkstatt** wurde mit Blick auf die Verknüpfung von Gesundheit und Mobilität konzipiert und zielte auf Ideen für neue Ansätze für die Versorgung ländlicher Räume. Ursprünglich in den Grenzgemeinden Tantow, Gartz oder Penkun vorgesehen, wurde die Veranstaltung aufgrund des SEV verschoben und schließlich im April 2024 in Angermünde durchgeführt. Inhaltlich wurde die Veranstaltung an die Konzeptionen des Service-Fahrplans angeknüpft. Die Vorbereitung und Durchführung erfolgte gemeinsam mit einem Unterauftragnehmer, der die methodische Ausgestaltung unterstützte. Ziel war es, mit Hilfe von Design-Thinking-Methoden bedarfsorientierte Lösungen an der Schnittstelle zwischen medizinischer Versorgung und Mobilitätsangeboten zu entwickeln. Eingeladen waren Akteure der kommunalen Entwicklung, Daseinsvorsorgeanbieter, zivilgesellschaftliche Organisationen und Interessierte.

Nach einer Inputphase, die Forschungsergebnisse aus den Mobilitätsbefragungen sowie einen externen Beitrag des Thünen-Instituts für Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen beinhaltete, arbeiteten die Teilnehmenden mithilfe von Personas an konkreten Lösungsideen. Die Diskussionen fokussierten sich auf alltagsnahe Herausforderungen in der Erreichbarkeit medizinischer Angebote sowie auf Potenziale zur Digitalisierung und niedrigschwelligen Integration von Mobilitätsangeboten. So wurde etwa anhand einer Methode wurde am Beispiel einer älteren Bewohnerin aus Günterberg bei Angermünde deutlich, wie viele Hürden bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bestehen: von der langen Zuwegung zur Haltestelle über Unzuverlässigkeit bis hin zu digitalen Barrieren. Als Lösungsidee entstand ein einfach zugängliches Navigationssystem, das bestehende Anwendungen wie die DB App und Google Maps kombiniert. Der zweite Tisch entwarf ein hybrides Unterstützungsmodell in Form eines digitalen und mobilen Dorfkümmerers, der Praxisfahrten, Medikamentenlogistik und soziale Teilhabe bündelt. Die Idee wurde in einem App-Prototyp mit interaktiven Funktionen konkretisiert. Am dritten Tisch entstand die Vision einer regionalen Community-Karte, die Versorgungspunkte und Verkehrsverbindungen sichtbar macht und

[7] Projekt Cross-InnoNet (2024): Zukunftswerkstatt Grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung. URL: https://www-docs.b-tu.de/fg-regionalplanung/public/Veranstaltungen/Follow-up_Zukunftswerkstatt-GrenzueberschreitendeGesundheitsversorgung.pdf.

gemeinschaftlich getragene Lösungen wie thematische Rufbusse, Mitfahrplattformen oder koordinierte Terminvergabe integriert.

Alle drei Ansätze zeigen, dass digitale Werkzeuge und soziale Innovationen in Kombination neue Handlungsspielräume eröffnen können. Die Ideen wurden im Plenum diskutiert und im Hinblick auf Umsetzbarkeit und Verstetigung bewertet. Die Ergebnisse wurden im Nachgang dokumentiert[8] und bildeten eine wichtige Grundlage für die weitere Arbeit am Service-Fahrplan, insbesondere hinsichtlich der Entwicklung nutzerorientierter Lösungsansätze für strukturschwache Regionen entlang der Achse.

Die **Abschlusskonferenz** des Projekts fand im Juni 2024 unter dem Titel „‚Ab in die Zu(g)kunft' – Gemeinsame Wege für Mobilitäts- und Gesundheitsversorgung" an der HNE in Eberswalde statt. Die Veranstaltung wurde in Zusammenarbeit mit Unterauftragnehmern und Projektpartnern vorbereitet und in Abstimmung mit der Bündniskoordination sowie dem „region4.0"-Lenkungsprojekt durchgeführt. Ziel der ganztägigen, zweisprachigen Konferenz war es, die Ergebnisse des Projekts sichtbar zu machen und mit Fachöffentlichkeit, Verwaltung, Zivilgesellschaft und regionalen wie grenzüberschreitenden Akteuren zu diskutieren. Die Konferenz versammelte rund 60 Teilnehmende aus Deutschland und Polen, aus Politik, Planung, Verwaltung, Wissenschaft, dem Mobilitäts- und Gesundheitssektor sowie aus Netzwerken der Zivilgesellschaft. Zu Beginn wurden die zentralen Aktivitäten und Ergebnisse in einer kompakten Präsentation für das Gesamtpublikum zusammengeführt. Im Anschluss fanden vier thematische Fachforen statt, in denen spezifische Inhalte des Projekts vertieft wurden. Diese Foren (nachfolgend näher erläutert) wurden jeweils mit einem wissenschaftlichen Impuls ergänzt, um die Diskussion durch externe Perspektiven anzuregen. Den Abschluss bildete eine Podiumsdiskussion zur Frage, welche Bedeutung die Achsenentwicklung für die Regionalentwicklung im deutsch-polnischen Kontext haben kann. Die Ergebnisse der Konferenz wurden dokumentiert[9] und allen Teilnehmenden zur Verfügung gestellt.

Das erste Forum stand unter der Leitfrage, wie sich der Streckenausbau zwischen Berlin und Szczecin auf unterschiedliche Felder der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auswirkt. Organisiert in Kooperation mit der Universität Szczecin lag der Fokus auf Potenzialen und Barrieren der grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung. Die Diskussion betonte sowohl Entwicklungschancen als auch Risiken durch neue Konkurrenzverhältnisse auf dem Arbeitsmarkt. Das zweite Forum

---

[8] Projekt Cross-InnoNet (2024): Zukunftswerkstatt: Vernetzte Daseinsvorsorge. URL: https://www-docs.b-tu.de/fg-regionalplanung/public/Veranstaltungen/Zukunftswerkstatt_VernetzteDaseinsvorsorge.pdf.

[9] Projekt Cross-InnoNet (2024): „Ab in die Zu(g)kunft". Dokumentation zur Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „Cross-InnoNet". URL: https://www-docs.b-tu.de/fg-regionalplanung/public/Veranstaltungen/Dokumentation_Abschlusskonferenz_Cross-InnoNet2024.pdf

befasste sich mit der Frage, wie Versorgung gemessen und auf dieser Grundlage geplant werden kann. Ausgangspunkt war der vom Verbundpartner DIFA entwickelte Versorgungsatlas mit einem detaillierten Liniennetz gesundheitlicher Versorgung entlang der Bahnstrecke. Die These, dass regionale Sozial- und Demografiedaten stärker mit medizinischen Versorgungsdaten kombiniert werden sollten, wurde im Forum debattiert. So wurden in der anschließenden Diskussion unter anderem rechtliche Hürden für alternative Versorgungsmodelle, Fragen der Anreizsetzung für Fachkräfte in unterversorgten Regionen und der Vergleich mit kleinteiligeren Planungsansätzen aus Nachbarländern thematisiert.

Im dritten Forum stand die Mobilitätswende in ländlichen Räumen im Mittelpunkt. Präsentiert wurden die Ergebnisse aus Befragungen zum Mobilitätsverhalten. In der anschließenden Diskussion standen Fragen zur Finanzierbarkeit, infrastrukturellen Anbindung von Schwedt, der Rolle von Metropolbahnen und grenzüberschreitenden Tarifsystemen im Fokus. Das vierte Forum widmete sich innovativen Lösungen für die Daseinsvorsorge entlang der Achse. Dabei wurde das Konzept des „Service-Fahrplans“ vorgestellt, das im Projekt entwickelt wurde und eine sektoren- und ebenenübergreifende Koordination von Angeboten, Orten, Daten und Akteuren vorsieht. In der Diskussion wurde unter anderem auf bestehende Unterauslastung guter Angebote hingewiesen, auf notwendige Kooperation zwischen achsennahen und -fernen Orten und auf vorausschauende Flächennutzung zur Sicherung zukünftiger Versorgung.

Den Schlusspunkt der partizipativen Formate bildete im März 2025, dem Abschlussmonat des Projekts, eine zweitägige, **deutsch-polnische Konferenz in Szczecin**[10], die in Kooperation mit der dortigen Universität Szczecin und der Universität Potsdam durchgeführt wurde. Für die Konferenz wurde eine zusätzliche Förderung durch die Deutsch-Polnische Wissenschaftsstiftung eingeworben, um Projektergebnisse auch auf polnischer Seite adäquat präsentieren und mit weiterem Wissen anreichern zu können. Das Veranstaltungskonzept zielte auf einen vertieften Austausch mit polnischen Akteuren und rückte den Streckenausbau als grenzüberschreitenden Entwicklungsimpuls in den Fokus, indem Inputs aus Forschung und Praxis die sich abzeichnenden Veränderungsdynamiken in der Verflechtungsregion aus verschiedenen Perspektiven charakterisierten. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus der Abschlusskonferenz in Eberswalde konnten auch erste konzeptionelle Ansätze weiterentwickelt und durch lokale Perspektiven ergänzt werden. In thematischen

[10] Projekt Cross-InnoNet (2025): Dokumentacja konferencji niemiecko-polskiej na temat skutków i potencjału rozbudowy linii kolejowej / Dokumentation zur deutsch-polnischen Konferenz zu Wirkungen und Potenzialen des Streckenausbaus. URL: https://www-docs.b-tu.de/fg-regionalplanung/public/Veranstaltungen/202503_Dokumentacja%20konferencji%20Berlin-Szczecin__Dokumentation%20Konferenz%20Berlin-Szczecin.pdf.

Diskussionsrunden wurden ökonomische und gesellschaftliche Dimensionen des Streckenausbaus für die deutsch-polnische Zusammenarbeit beleuchtet.

Strategiebausteine für eine nahverkehrsorientierte Regionalentwicklung

Die Entwicklung von Strategiebausteinen für eine nahverkehrsorientierte Regionalentwicklung entlang der Bahnstrecke Berlin– Szczecin begleitete den kompletten Projektverlauf. Der anfangs unbestimmte Begriff des „Service-Fahrplans“ zeigt als zentrales Endprodukt neue Verknüpfungen und Kooperationen zwischen öffentlichen, politischen und planungsrelevanten Akteuren sowie Angeboten der Daseinsvorsorge auf. Im Vordergrund stand, alle vorherigen Arbeitspakete und vor allem die innovativen Ansätze der partizipativen Formate aufzunehmen.

Die Erstellung des Service-Fahrplans erfolgte in gemeinschaftlicher Abstimmung und Koordination mit den Kooperationspartnern der Universität Potsdam und DIFA, unter Einbezug weiterer Projektpartner und des Governance-Netzwerks. In seine Entstehung flossen zudem, insbesondere in Bezug auf die akteursbezogene Strategiematrix, zwei gemeinsame Online-Workshops in Zusammenarbeit mit dem Projekt „ISDN – Integration von Fragen der Daseinsvorsorge und Nachhaltigkeit in die Stadtentwicklung“ der Universität Kassel ein (Mai/Juni 2024). Im ersten Workshop[11] standen Bahnhofsumfelder als Handlungsräume im Vordergrund, im zweiten Workshop die Verschränkung kommunaler und regionaler Ebenen, auch im grenzüberschreitenden Kontext. Eine Diskussion und Simulation von Konzepten des „Service-Fahrplans“ fand zudem mit Masterstudierenden der Stadt- und Regionalplanung im Rahmen des Seminars „Entwicklungs- und Siedlungsachsen als Transformationsachsen? Achsenorientierte Raumentwicklung als Ansatzpunkt zur Lösung regionaler Transformationsprobleme“ statt.

Der so entstandene und als Strategiepapier veröffentlichte[12] Service-Fahrplan konkretisiert das Ziel einer nahverkehrsorientierten Regionalentwicklung entlang der Bahnstrecke Berlin–Szczecin durch sieben Strategiebausteine, die ineinandergreifen, aber auch losgelöst Wirkung erzielen können. Zentrales Ziel war es, sektorübergreifende Lösungsansätze aufzuzeigen, die bestehende

[11] Projekt Cross-InnoNet (2024): Dokumentation zum Online-Workshop Bahnhofsumfeldentwicklung. URL: https://www-docs.b-tu.de/fg-regionalplanung/public/Veranstaltungen/Follow-up_Workshop_Bahnhofsumfeldentwicklung.pdf.

[12] Projekt Cross-InnoNet (2025): Über die Bahnsteigkante hinausgedacht: Ein „Service-Fahrplan“ für die Bahnstrecke Berlin – Eberswalde – Angermünde – Szczecin. Strategiebausteine für eine nahverkehrsorientierte Regionalentwicklung, die Gesundheitsversorgung und öffentliche Mobilität verknüpft. URL: https://www-docs.b-tu.de/fg-regionalplanung/public/Veranstaltungen/Cross-InnoNet_Service-Fahrplan_Strategiebausteine%20f%C3%BCr%20eine%20nahverkehrsorientierte%20Regionalentwicklung.pdf

Mobilitätsstrukturen nicht nur ergänzen, sondern aktiv in die Verbesserung der Daseinsvorsorge einbinden. Dies geschieht über mehrere räumliche, funktionale und institutionelle Ansatzpunkte.

Im Mittelpunkt stehen funktionale Mobilitätsknoten, die eine barrierearme und intermodale Anbindung zentraler Einrichtungen der Gesundheitsversorgung ermöglichen. Dies umfasst insbesondere die Aufwertung von Bahnhofsstandorten durch infrastrukturelle Maßnahmen, soziale Angebote und begleitende Stadtentwicklungsimpulse. Ergänzt werden diese durch Elemente eines kommunalen Flächenmanagements, das Nachverdichtungspotenziale systematisch erschließt und so ein integriertes Verhältnis zwischen öffentlicher Mobilität und Versorgungsinfrastruktur herstellt.

Weitere Bausteine zielen auf die Entwicklung passgenauer Mobilitätsangebote für Patientinnen und Patienten, zum Beispiel durch reguläre ÖPNV-Verbindungen, Ride-Sharing-Ansätze oder individuell abgestimmte Rufangebote. Auch die Abstimmung medizinischer Termine und die Unterstützung der Nutzenden durch Mobilitätslots:innen sind Teile des strategischen Zugangs. Damit zielt der Service-Fahrplan nicht allein auf die physische Erreichbarkeit von Gesundheitsstandorten, sondern auch auf soziale Dimensionen der öffentlichen Mobilität. Ergänzt wird das Konzept durch niedrigschwellige, mobile und telemedizinische Angebote, die außerhalb des engeren Streckenkorridors ansetzen und so auch entlegene Räume berücksichtigen.

In einer Strategiematrix wurden alle erarbeiteten Bausteine systematisch den jeweiligen Akteursgruppen zugeordnet. Die Matrix dient als analytisches Instrument zur Identifikation sektorübergreifender Schnittstellen zwischen Mobilität, Gesundheitsversorgung und Regionalentwicklung und zeigt auf, wie komplex und gleichzeitig steuerbar die Umsetzung nahverkehrsorientierter Regionalentwicklung ist.

Die Ergebnisse des Service-Fahrplans wurden auf der Abschlusskonferenz vorgestellt, diskutiert und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit sowie Verstetigung mit den Teilnehmenden reflektiert. Erste Gespräche zur potenziellen Weiterverwendung einzelner Bausteine im Kontext des öffentlichen Nahverkehrsangebots entlang der Strecke haben stattgefunden.

Zudem wurden die Ansätze des Service-Fahrplans in zwei Vorträgen der Fachöffentlichkeit vorgestellt und diskutiert: Im Rahmen der deutsch-polnischen Konferenz „Sustainable Development of the Berlin-Szczecin Axis“[13] sowie beim Erfahrungsaustausch „Achsenentwicklung in der

[13] Weiß, L. (2024): Impulse für Innovationen grenzübergreifender öffentlicher Dienstleistungen durch die Verbindung von Mobilität und Gesundheitswesen. Deutsch-polnische Konferenz: Nachhaltige Entwicklung auf der Achse Berlin-Stettin, Szczecin, 24. September 2024.

Hauptstadtregion“[14]. Für den Angermünder Bahnhof und sein Umfeld wurden zudem in einem praxisorientierten Fachartikel[15] die Perspektiven einer nahverkehrsorientierten Regionalentwicklung am Schienenknotenpunkt der Uckermark aufgezeigt. Ein konsolidierter Entwurf aller Bausteine sowie eine umfassende Zusammenfassung der Projektaktivitäten und Ergebnisse liegen in deutscher Sprache vor. Die Weiterentwicklung zu einem deutsch- und polnischsprachigem Transferpapier ist vorgesehen.

Bewertung der Projektdurchführung und Ergebnisverwertung

Wichtigste Positionen des zahlenmäßigen Nachweises

Der zahlenmäßige Nachweis wird gesondert eingereicht. Die wichtigste Position des zahlenmäßigen Nachweises sind die Personalausgaben, die Vergabe von Aufträgen sowie die Reisemittel. Die Mittel wurden entsprechend des Arbeitsplans und des Antrags verwendet. Die Angaben stimmen mit den Belegen überein.

Notwendigkeit und Angemessenheit der geleisteten Projektarbeiten

Eine Projektförderung war notwendig für die durchgeführten Forschungs- und Transferaktivitäten. Das Projekt wurde kostenneutral um sieben Monate verlängert, um die durch Personalwechsel verbliebenen Restmittel für einen vollständigen Projektabschluss zu nutzen. Die geleisteten Projektarbeiten werden als angemessen eingeschätzt und gingen in Einzelfällen (z.B. studentisches Planspiel zur Apothekenversorgung, Online-Workshops mit dem Projekt ISDN, Vortragsaktivitäten) über den ursprünglichen Arbeitsplan hinaus.

Voraussichtlicher Nutzen und Verwertbarkeit der Ergebnisse

Die im Projekt erarbeiteten Ergebnisse bieten Anknüpfungspunkte für Praxis, Wissenschaft und zukünftige Forschungsvorhaben. In der regionalen Planungspraxis wurden Handlungsempfehlungen und Impulse in kommunalen und regionalen Planungsprozessen aufgegriffen, unter anderem im Rahmen der Bahnhofsumfeldentwicklung in Angermünde. Darüber hinaus flossen Projektergebnisse in Gespräche zu Achsenentwicklungsstrategien ein, etwa im Rahmen eines

[14] Weiß, L. (2024): Entwicklungsachsen als Instrument der Regionalentwicklung. Erkenntnisse & Ideen aus Forschungen zu zwei Brandenburger Achsen. Erfahrungsaustausch „Achsenentwicklung in der Hauptstadtregion“, Bernau bei Berlin, 4. Dezember 2024.

[15] Weiß, L., Reents, M. (2024): Angermünde: Knotenpunkt an der Stettiner Bahn. Nahverkehrsorientierte Regionalentwicklung zur Verknüpfung von ÖPNV und Daseinsvorsorge. In: PLANERIN (5/2024), S. 48-49.

ressortübergreifenden Workshops zur Achsenentwicklung zwischen Brandenburg und Berlin. Rückmeldungen aus kommunalen und regionalen Verwaltungen bestätigen die Anschlussfähigkeit der Arbeitsergebnisse an aktuelle planerische Herausforderungen im Bereich der Mobilität und der öffentlichen Daseinsvorsorge. Auch die zweisprachige Aufbereitung von Empfehlungen und Kartenwerken hat zur Nutzbarkeit in grenzüberschreitenden Kontexten beigetragen. Die Zusammenarbeit mit regionalen und grenzüberschreitenden Governance-Akteuren wurde über den Projektverlauf systematisch vertieft. Durch die Kombination von Forschungs- und Dialogformaten konnten Netzwerke gestärkt und Kooperationsbeziehungen aufgebaut werden. So haben sich Perspektiven für eine Verstetigung der Zusammenarbeit ergeben – im Bündnis „region4.0“ und darüber hinaus.

In der wissenschaftlichen Auseinandersetzung wurden Ansätze zu nahverkehrsorientierter Regionalentwicklung unter Schrumpfungsbedingungen weiterentwickelt, unter anderem in Zusammenarbeit mit dem Fachgebiet Stadterneuerung und Planungstheorie der Universität Kassel. Methodisch wurden unter anderem Design-Thinking-Elemente für die Analyse und Konzeption von Daseinsvorsorge in peripheren Räumen angewandt und erprobt. Die Ergebnisse stärken das Forschungsprofil des Fachgebiets Regionalplanung an der BTU insbesondere in den Bereichen Achsenentwicklung und Transit Oriented Development (TOD) in ländlich geprägten Räumen. Inhalte und Fallbeispiele fließen in die universitäre Lehre ein, etwa durch Projektseminare und Abschlussarbeiten. Der fachliche Transfer erfolgt zudem bis 2027 über die Mitarbeit im Arbeitskreis „Transit Oriented Development in der Bestandsentwicklung“ der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (ARL), in dem Projekterkenntnisse eingebracht werden.

Auf Grundlage des Projekts wurden weitere Forschungs- und Entwicklungsansätze identifiziert. So wurde mit dem Antrag auf Förderung des Projekts „iLAB“ (Institutionalisierungslabor im Rahmen des Bündnisses „region4.0“) eine Grundlage für eine Evaluierung und Weiterverfolgung der Governance-Ansätze des Cross-InnoNet-Projekts in der Untersuchungsregion geschaffen. Zudem wird die Einwerbung von EU-Fördermitteln für grenzüberschreitende Kooperation, insbesondere im Rahmen von Interreg, mit Blick auf die Verstetigung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Euroregion Pomerania geprüft.

Für den öffentlichen Wissenstransfer wurden Teile der Projektergebnisse breitenwirksam aufbereitet und unter anderem auf einem Science Slam 2024 in Schwedt/Oder präsentiert. Besonders die Ergebnisse der Mobilitätsbefragungen wurden so einem breiteren Publikum zugänglich gemacht. Alle zentralen Dokumentationen und Produkte des Projekts sind dauerhaft über die Projektseite

auf der Website des Fachgebiets Regionalplanung der BTU Cottbus–Senftenberg öffentlich zugänglich.[16]

Während der Durchführung bekannt gewordener Fortschritt bei anderen Stellen

Die Entwicklung des aktuellen Forschungsstands, insbesondere zur grenzüberschreitenden Mobilität und Gesundheitsversorgung im deutsch-polnischen Verflechtungsraum, wurde im Verlauf des Projektes fortwährend im Blick behalten, um an die aktuellen wissenschaftlichen Debatten anknüpfen zu können. Dabei wurde nicht nur die Fachliteratur berücksichtigt, sondern auch regionale Prozesse und Entwicklungen kontinuierlich beobachtet, die direkte oder indirekte Auswirkungen auf die Bahnachse Berlin–Szczecin und die Forschungsthemen des Projekts haben. So zeigt der Schwedt-Prozess, dass der dortige Strukturwandel die Wahrnehmung der Bahnachse beeinflusst, auch wenn die Industriestadt nicht unmittelbar an der Strecke liegt. Die laufenden Transformations- und Regionalentwicklungsprozesse berücksichtigen dabei sowohl die Anbindung an die Bundeshauptstadt Berlin als auch an die polnische Hafenmetropole Szczecin. Projektimpulse konnten in die Konzeptphasen eingebracht werden, ein wiederkehrender Austausch fand statt.

Die Ergebnisse der Dissertation „Grenzüberschreitender Öffentlicher Verkehr im deutsch-polnisch-tschechischen Verflechtungsraum Oder-Neiße. Historie und Perspektiven“ lieferte eine Vergleichsbasis für die eigenen Projektresultate und ermöglichten die Einordnung der Untersuchungsergebnisse in einen größeren, grenzregionalen Kontext. Zusätzlich bot das Projektnetzwerk des 2022 abgeschlossenen Interreg-Projektes „INT 179 Modell eines grenzüberschreitenden Monitorings – innovative Methoden zur Datenerhebung in der Metropolregion Szczecin“ Anknüpfungspunkte für die Nutzung vorhandener Daten und Netzwerke.

Im Bereich der grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung wurden Erkenntnisse aus dem Interreg-Projekt „DIALOG 2.0“ aufgenommen. Dieses Projekt untersuchte die EuroRegion Spree-Neiße-Bober im Hinblick auf Rechtsrahmen, Unterschiede zwischen den Gesundheitssystemen, Formen der Zusammenarbeit in der Versorgung, Abrechnung sowie Ausbildungsstrukturen. Der Austausch wurde gesucht und die Ergebnisse und Erfahrungen aus „DIALOG 2.0“ wurden im Projekt genutzt und auf den Untersuchungsraum übertragen, um bestehende Hemmnisse und Erfolgsfaktoren für die grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung zu identifizieren.

Ergänzend flossen Erkenntnisse aus der BMFSFJ-geförderten „Zukunftswerkstatt Kommunen – Attraktiv im Wandel“ ein, in deren Rahmen im Landkreis Uckermark Befragungen zur Lebensqualität,

[16] Fachgebiet Regionalplanung, BTU Cottbus-Senftenberg (o.J.): Forschungsprojekte.
URL: https://www.b-tu.de/fg-regionalplanung/forschung/forschungsprojekte/laufende-projekte.

Daseinsvorsorge, Teilhabe und Mobilität durchgeführt wurden. Die Ergebnisse wurden mit den Projektzielen abgeglichen. Hierbei erfolgte ein direkter Austausch zu Forschungsfragen und ersten Analyseergebnissen, wodurch Erkenntnisse zur praktischen Umsetzung von Mobilitäts- und Gesundheitsangeboten in ländlichen, grenznahen Regionen gewonnen werden konnten. Insgesamt zeigt sich, dass durch die kontinuierliche Beobachtung und Einbindung dieser regionalen Prozesse die Projektarbeit eng an bestehende Entwicklungen anknüpfen konnte.

Erfolgte und geplante Veröffentlichungen

Die im Projektverlauf entstandenen Beiträge in Form von Vorträgen, Dokumentationen und Veröffentlichungen sind in diesem Bericht als Kurzverweise in der Darstellung des Projektverlaufs sowie der Ergebnisse vermerkt. Darüber hinaus befinden sich weiterführende Veröffentlichungen in der Erarbeitung. Ein peer-reviewter Journal-Artikel mit dem Arbeitstitel „How to Plan and Link Services of General Interest Across Borders and Sectors? Governance Networks in German-Polish Coop–eration in Public Transport and Health in the Cross-Border Metropolitan Region of Szczecin“ soll sich auf die Ergebnisse der Governance-Analyse fokussieren. Der Erarbeitungs- und Einreichungsprozess läuft im Autor:innenteam und soll das Thema grenz- und sektorübergreifender Daseinsvorsorge in eine internationale wissenschaftliche Debatte einzubringen.

Zudem sind zwei Sammelbände geplant: Eine Veröffentlichung wird in der Schriftenreihe Transform des Instituts für Stadtplanung erscheinen und enthält Beiträge zu den entwickelten Strategiebausteinen sowie zur Mobilitätsstudie, in deutscher und polnischer Sprache. Der zweite Band ist für die Schriftenreihe des Kommunalwissenschaftlichen Instituts der Universität Potsdam vorgesehen. Er soll eine übergreifende Einordnung der Entwicklungen in der Region entlang der Bahnstrecke Berlin–Szczecin ermöglichen und Beiträge aus dem Projekt sowie von weiteren Forschungspartnern und Akteuren aus der Region integrieren.