

„W 90 minut z Berlina do Szczecina“

„In 90 Minuten von Berlin nach Szczecin“

4–5 marca 2025 w Szczecinie

Dokumentacja konferencji niemiecko-polskiej na temat skutków i potencjału rozbudowy linii kolejowej

Leonard Weiß i Martin Reents (BTU Cottbus-Senftenberg), Przemysław Pluskota (Uniwersytet Szczeciński) i Peter Ulrich (Uniwersytet Potsdam)

1 Tło

Rozbudowa linii kolejowej Berlin–Szczecin do 2027 roku umożliwi szybsze połączenie między tymi miastami. Już dziś wzdłuż trasy można zaobserwować pozytywne zmiany, jak np.: znaczny rozwój turystyki w Województwie Zachodniopomorskim, rozbudowa i inwestycje w porcie Szczecin-Świnoujście oraz procesy transformacyjne w Schwedt nad Odrą, które zmieniają transgraniczny obszar metropolitalny. Jednocześnie zmiany te rodzą nowe pytania dotyczące współpracy gospodarczej, społecznej i kulturalnej, które stanowiły centralny temat konferencji niemiecko-polskiej.

Około 50 gości reprezentujących politykę i administrację, naukę i gospodarkę zarówno z Niemiec i Polski przybyło 4 i 5 marca 2025 roku do Szczecina, aby wymienić się doświadczeniami dotyczącymi różnych aspektów rozbudowy linii kolejowej. Pierwszy dzień poświęcony był referatom na temat różnych wymiarów rozwoju infrastruktury. Drugiego dnia odbyły się pogłębione dyskusje w równoległych grupach roboczych. Szczególna uwaga została poświęcona wymiarom gospodarczym i społecznym rozwoju – zawsze z perspektywy transgranicznej.

Dziękujemy wszystkim uczestnikom za zainteresowanie i inspirujące rozmowy. Szczególnie cieszy nas silny niemiecko-polski charakter sieciowy konferencji, który został wzmocniony dzięki dwujęzyczności wydarzenia. Szczególne podziękowania kierujemy do Polsko-Niemieckiej Fundacji na Rzecz Nauki, której wsparcie umożliwiło organizację konferencji. Poniżej zebraliśmy dla Państwa wrażenia, treści i dyskusje. Prezentacje z wydarzenia dostępne są pod tym [linkiem](#).

4. und 5. März 2025 in Szczecin

Dokumentation zur deutsch-polnischen Konferenz zu Wirkungen und Potenzialen des Streckenausbaus

Leonard Weiß, Martin Reents (beide BTU Cottbus-Senftenberg), Przemysław Pluskota (Uniwersytet Szczeciński) und Peter Ulrich (Universität Potsdam)

1 Hintergrund

Der Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Szczecin bis 2027 wird zukünftig eine schnellere Verbindung zwischen beiden Städten ermöglichen. Schon heute lassen sich entlang der Strecke lokale Veränderungsdynamiken beobachten: Der wachsende Tourismus in Westpommern, der geplante Hafenausbau in Szczecin/Świnoujście und die Transformationsprozesse in Schwedt/Oder verändern die grenzüberschreitende Metropolregion. Diese Entwicklungen werfen neue Fragen zur wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Zusammenarbeit auf, die im Rahmen der deutsch-polnischen Konferenz im Mittelpunkt standen.

Rund 50 Gäste aus Politik und Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft aus Deutschland und Polen kamen am 4. und 5. März 2025 nach Szczecin, um sich über verschiedene Aspekte des Bahnstreckenausbaus auszutauschen. Am ersten Tag standen Fachvorträge zu unterschiedlichen Facetten der infrastrukturellen Entwicklung im Fokus. Der zweite Tag bot Raum für vertiefende Diskussionen in Kleingruppen. Dabei wurden insbesondere die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Dimensionen der Entwicklungen beleuchtet – stets mit grenzüberschreitender Perspektive.

Wir danken allen Teilnehmenden für ihr Interesse und den anregenden Austausch. Besonders freuen wir uns über den starken deutsch-polnischen Netzwerkcharakter der Konferenz, der durch die Zweisprachigkeit der Veranstaltung gefördert wurde. Ein besonderer Dank gilt der Deutsch-Polnischen Wissenschaftsstiftung, deren Förderung die Durchführung der Konferenz ermöglicht hat. Nachfolgend haben wir Eindrücke, Inhalte und Diskussionen für Sie zusammengefasst. Die Präsentationsfolien der Veranstaltung können Sie über [diesen Link](#) abrufen.



2 Sesje merytoryczne

Konferencja zaczęła się od przywitania uczestników przez prof. Przemysława Pluskotę i prof. Grażynę Rosę (oboje Uniwersytet Szczeciński), Krzysztofa Soskę (prezesa Związku Gmin Polskich Euroregionu Pomerania) i Andrzeja Chańkę (POLREGIO). Następnie **prof. Lech Suwala** (Technische Universität Berlin) w swoim wystąpieniu postawił pytanie, czy korytarz Berlin–Łużyce może posłużyć jako wzór dla rozwoju relacji Berlin–Szczecin. Umieścił on rozbudowę linii kolejowej w kontekście strategii rozwoju regionalnego Brandenburgii i omówił trendy współpracy i kooperacji ponadregionalnej między polityką, gospodarką, nauką a społeczeństwem obywatelskim. Zaproponował także uzupełnienie dotychczas zorientowanej na wzrost koncepcji rozwoju osi o perspektywę misyjną.

Pierwsza sesja tematyczna poświęcona była aspektom gospodarczym nowego połączenia kolejowego. **Prof. Juliusz Engelhardt** (Uniwersytet Szczeciński) przeanalizował historię planowania trasy i podkreślił znaczenie połączenia Szczecina z Berlinem, w szczególności z lotniskiem BER jako „połączenia ze światem”. **Aneta Szreder-Piernicka** (Zarząd Morskich Portów Szczecin-Świnoujście) przedstawiła planowaną rozbudowę drugiego co do wielkości portu w Polsce, w tym jego lokalizację i powiązania z niemiecko-polskim zapleczem. W kolejnych latach ma zostać zwiększona zdolność przetadunkowa i rozwinięty multimodalny terminal kolejowy w porcie Szczecin. **Philip Pozdorecz** (miasto Schwedt nad Odrą) zaprezen-

2 Input-Sessions

Nach der Begrüßung durch Prof. Przemysław Pluskota und Prof. Grażyna Rosa (beide Universität Szczecin), Krzysztof Soska (Präsident des Vereins der Polnischen Gemeinden der Euroregion Pomerania) und Andrzej Chańko (POLREGIO) stellte **Prof. Lech Suwala** (Technische Universität Berlin) in seinem Impulsvortrag die Frage, ob der Berlin-Lausitz-Korridor als Vorbild für die Entwicklung zwischen Berlin und Szczecin dienen kann. Er ordnete den Bahnstreckenausbau in die Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg ein und beleuchtete Trends der gebietsübergreifenden Kooperation und Koproduktion zwischen Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft. Zudem schlug er vor, das bislang eher wachstumsorientierte Konzept der Achsentwicklung um eine missionsorientierte Perspektive zu erweitern.

Die erste thematische Session widmete sich den wirtschaftlichen Aspekten der neuen Bahnverbindung. **Prof. Juliusz Engelhardt** (Universität Szczecin) analysierte die Planungsgeschichte der Strecke und betonte die Bedeutung der Anbindung Szczecins an Berlin und insbesondere an den Flughafen BER als „Anbindung an die Welt“. **Aneta Szreder-Piernicka** (Seehafenbehörde Szczecin-Świnoujście) stellte die geplante Erweiterung des zweitgrößten polnischen Hafens vor, einschließlich der Standortausrichtung und der Anbindung an das deutsch-polnische Hinterland. In den kommenden Jahren soll die Umschlagskapazität weiter erhöht und ein

tował 360°-perspektywę procesu transformacji w Schwedt oraz powiązane z nim projekty. Nakreślił on przyszłe tematy w zakresie mobilności, edukacji, innowacji, gospodarki, zabezpieczenia kadr oraz jakości życia i mieszkalnictwa. Po rozbudowie linii czas przejazdu między parkiem przemysłowym Schwedt (z PCK) a Szczecinem ma się skrócić ze 120 do około 50 minut, przy czym stacja w Passow ma pełnić rolę centralnego węzła przesiadkowego.

Łukasz Zemski (Północna Izba Gospodarcza) wyjaśnił polskie podejście do rozwoju klastrów na podstawie współpracy firm budowlanych. Klastry powstają w odpowiedzi na aktualne potrzeby, ale nie dysponują własnym finansowaniem ani strukturami marketingowymi – służą przede wszystkim sieciowaniu. Rozbudowa linii kolejowej może być zatem impulsem do lepszego zrozumienia sytuacji po drugiej stronie granicy i inicjowania ukierunkowanej współpracy, by zapewnić odpowiednie zdolności wdrożeniowe dla realizacji inwestycji. Istotnym tematem był również transgraniczny rynek pracy. **Paweł Nowak** (Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie) wskazał, że Polacy stanowią największą zagraniczną grupę zawodową we wschodnich Niemczech. Jednocześnie spada liczba polskich absolwentów wyjeżdżających za granicę – podobnie jak znajomość języka niemieckiego wśród młodzieży. **Maciej Łapko** (Regionalne Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego) zilustrował znaczenie dostępności komunikacyjnej dla funkcjonowania transgranicznego obszaru metropolitalnego na podstawie przykładów projektów i zapowiedział aktualizację Wspólnej Koncepcji Przyszłości z 2016 roku ze względu na zmienione warunki ramowe.

Druga sesja tematyczna skupiła się na społecznych skutkach rozbudowy kolei. **Martin Hanf** (Wspólnota Komunalna Euroregionu Pomerania e.V.) podkreślił, że mobilność jest kluczowym motorem współpracy społeczeństwa obywatelskiego. Zgodnie z koncepcją rozwoju i działań Euroregionu Pomerania na lata 2021–2030, nadal istnieją braki w dostosowaniu do zmieniających się stylów życia, w których zamieszkanie i praca w różnych krajach stają się codziennością. Na zakończenie **Anna Gardzińska** (Zachodniopomorska Organizacja Turystyczna) i **Anet Hoppe** (tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH) omówiły potencjał turystyczny rozbudowy trasy. W Zachodniopomorskiem już dziś stosuje się wzory niemieckich gości, aby celowo odpowiadać na ich potrzeby i preferencje. Z perspektywy Uckermark zidentyfikowano wyzwania i obszary działania w zakresie współpra-

multimodaler Eisenbahnumschlagplatz im Hafen von Szczecin entwickelt werden. **Philip Pozdorecz** (Stadt Schwedt/Oder) präsentierte eine 360°-Perspektive auf den Transformationsprozess in Schwedt und die dazugehörigen Vorhaben. Er skizzierte die Zukunftsthemen in den Bereichen Mobilität, Bildung, Innovation und Wirtschaft, Fachkräftesicherung sowie Wohn- und Lebensqualität. Nach dem Ausbau der Bahnstrecke soll sich die Fahrzeit zwischen dem Industriepark Schwedt (mit PCK) und Szczecin von 120 auf etwa 50 Minuten verkürzen, wobei der Bahnhof in Passow als zentraler Umsteigeort fungieren soll.



Łukasz Zemski (Handelskammer Nord in Szczecin) erläuterte das polnische Verständnis von Clusterentwicklung auf Grundlage der Zusammenarbeit von Bauunternehmen. Cluster entstehen danach auf Grundlage aktueller Entwicklungen, verfügen jedoch über keine eigenen finanziellen Mittel oder Vermarktungsstrukturen, sondern dienen vorrangig der Vernetzung. Der Ausbau der Bahnstrecke könne somit einen Anlass bieten, um besser zu verstehen, was jenseits der Grenze geschieht, und gezielt Kooperationen zu initiieren, um entsprechende Umsetzungskapazitäten für die Realisierung von Investitionen sicherzustellen. Auch der grenzüberschreitende Arbeitsmarkt war ein zentrales Thema. **Paweł Nowak** (Arbeitsamt der Woiwodschaft Westpommern) zeigte auf, dass Pol:innen die größte ausländische Erwerbsgruppe in Ostdeutschland bilden. Gleichzeitig nimmt die Zahl polnischer Akademiker:innen, die ins Ausland gehen möchten, ab – ebenso wie die Deutschkenntnisse unter jungen Menschen. **Maciej Łapko** (Regionales Raumplanungsbüro Westpommern) veranschaulichte anhand einer Reihe von Beispielprojekten der grenzüberschreitenden Kooperation die Bedeutung der Erreichbarkeit für eine funktionierende grenzüberschreitende Metropolregion und berichtete, dass das Gemeinsame Zukunfts-

cy transgranicznej, w tym bariery językowe, potrzebę zharmonizowanych strategii i standardów, rozwój usług cyfrowych oraz różnice w wielkości i strukturze destynacji miejskich i wiejskich.



3 Dyskusje robocze

Drugiego dnia konferencji w małych grupach omawiano kluczowych aktorów, cele krótkoterminowe oraz strategiczne działania współpracy w kontekście poprawy połączeń kolejowych. W trakcie rozmów stało się jasne: nawet jeśli realizacja rozbudowy się opóźni, to pomysły na intensyfikację współpracy transgranicznej już istnieją – i będą miały wpływ na dalszy rozwój regionu..

Stół 1: Wymiar gospodarczy

Podczas dyskusji przy stole poświęconym wymiarowi gospodarczemu najpierw zebrano wstępne pomysły, a następnie uporządkowano rozmowę wokół czterech pytań. Na początku omawiano spodziewane pozytywne skutki gospodarcze rozbudowy linii dla regionu transgranicznego. Oczekiwane są m.in.: lepsze połączenia dla terenów wiejskich oraz lokalizacji gospodarczych i przemysłowych (port Szczecin, Schwedt/Odra) z Berlinem i Szczecinem, wzmocnienie potencjału gospodarczego, wzrost liczby inwestycji, poprawa jakości życia i warunków pracy oraz sytuacji osób dojeżdżających, a w dłuższej perspektywie lepsze pozyskiwanie wykwalifikowanej siły roboczej, wzrost

koncept von 2016 angesichts der veränderten Rahmenbedingungen aktualisiert werden soll.

In der zweiten thematischen Session stand die gesellschaftliche Wirkung des Bahnausbaus im Mittelpunkt. **Martin Hanf** (Kommunalgemeinschaft Europaregion Pomerania e.V.) hob hervor, dass Mobilität ein entscheidender Motor für die zivilgesellschaftliche Zusammenarbeit sei. In der Euroregion Pomerania bestehe laut dem Entwicklungs- und Handlungskonzept 2021–2030 noch Nachholbedarf, um den veränderten Lebensstilen gerecht zu werden, bei denen Wohnen und Arbeiten in unterschiedlichen Ländern immer alltäglicher wird. Zum Abschluss beleuchteten **Anna Gardzińska** (Tourismusorganisation Westpommern) und **Anet Hoppe** (tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH) die touristischen Potenziale des Streckenausbaus. In Westpommern wird bereits mit Personas deutscher Gäste gearbeitet, um gezielt auf deren Vorlieben und Bedürfnisse im Urlaub einzugehen. Aus Uckermärker Perspektive wurden zentrale Herausforderungen und Handlungsfelder der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit identifiziert, darunter Sprachbarrieren, abgestimmte Strategien und gemeinsame Standards, die Pflege digitaler Services sowie die unterschiedlichen Größen und Strukturen der Destinationen im Stadt-Land-Vergleich.

3 Diskussionsrunden

Am zweiten Tag wurden in Kleingruppen zentrale Akteure, kurzfristige Ziele und strategische Maßnahmen der Zusammenarbeit im Kontext verbesserten Bahnanbindung diskutiert. Dabei wurde deutlich: Auch wenn sich der Ausbau verzögern sollte, die Ideen für eine intensivere grenzüberschreitende Zusammenarbeit sind da – und fließen in die weitere regionale Entwicklung ein.

Tisch 1: Wirtschaftliche Dimension

Bei der Diskussionsrunde am Tisch zu der wirtschaftlichen Dimension wurden erste Gedanken gesammelt und anschließend die Diskussion entlang von vier Fragen strukturiert. Zuerst wurde besprochen, welche positiven wirtschaftlichen Auswirkungen durch den Streckenausbau für die grenzüberschreitende Region zu erwarten sind. Neben einer generell besseren Anbindung der ländlichen Orte und Wirtschafts- und Industriestandorte (Hafen Szczecin, Schwedt/Oder) entlang der Strecke an die beiden Zentren Berlin und Szczecin, einer Stärkung der Wirtschaftskraft und vermehrte Wirtschaftsansiedlungen sowie die Aufwertung der Wohn-, Arbeits- und Pendelsitu-

dochodów z podatków, optymalizacja powiązań z sektorem zdrowia (dzięki lepszym połączeniom z klinikami i rozwojowi turystyki zdrowotnej) oraz wyraźny wkład w „wyrównanie warunków życia”.

Pozytywne efekty spodziewane są również w turystyce, np. w turystyce rowerowej w regionie Uckermark, gdzie szczególną rolę pełnić ma miasto Angermünde – położone centralnie między dwiema metropoliami. Wśród istotnych aktorów wskazano izby przemysłowo-handlowe, izby rzemieślnicze, euroregiony, powiaty, uczelnie – np. w Eberswalde lub Szczecinie – oraz podmioty działające w klastrach budowlanych, chemicznych, metalurgicznych, IT i stoczniowych. Motorem dalszego sieciowania i aktywności gospodarczej są z jednej strony programy wsparcia, takie jak transgraniczne programy Interreg, a z drugiej strony prywatne inwestycje. Wymiana transgraniczna między uczelniami może pomóc w zabezpieczeniu kadr dla regionu.

Wśród wyzwań wskazano brak wspólnego potencjału turystycznego (np. w nadbałtyckich miejscowościach) oraz bardzo ograniczoną wiedzę o atrakcjach turystycznych i kulturalnych regionu. Do prostych działań krótkoterminowych należy regularna komunikacja o sukcesach i nadal istniejących przeszkodach. Przykładem jest transgraniczny kalendarz wydarzeń w ramach projektu monitoringu danych, który działał do momentu zmiany technicznej, a od tego czasu jest offline – wymaga prostego dostosowania, by znów uczynić transgraniczne działania widocznymi online. Planowany punkt kontaktowy dla gospodarki, społeczeństwa i polityki – obecnie rozwijany jako punkt informacyjny – ma wzmocnić istniejącą sieć informacyjną i doradczą.

W dłuższej perspektywie zasadne wydaje się zinstytucjonalizowanie współpracy na poziomie regionalnym, obejmującej różne podmioty z miast i obszarów wiejskich, lokalnego i regionalnego poziomu administracji, i prowadzącej do regularnych spotkań w celu wzmocnienia transgranicznego rozwoju regionalnego. Niemieckie biuro „Metropolii Szczecińskiej” mogłoby być tu ważnym aktorem. Duży wspólny projekt Interreg mógłby być punktem wyjścia do dalszej rozbudowy i wzmocnienia struktur. Konieczne są również dalsze inwestycje. Uczestnicy uznali również za istotne połączenia z innymi liniami kolejowymi (np. do Kołobrzegu i Świnoujścia) oraz włączenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego do miejskiego transportu publicznego (np. poprzez połączenie Angermünde z systemem S-Bahn Szczecina).

ation werden langfristig eine bessere Fachkräftegewinnung, erhöhte Steuereinnahmen, eine optimierte Verbindung und Verknüpfung mit dem Gesundheitsmarkt durch Klinik-Anbindung und Gesundheitstourismus erwartet sowie ein spürbarer Beitrag zur „Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“. Neben Wirtschafts- und Wohnungsfragen, werden auch im Tourismus, etwa dem Fahrradtourismus in der Uckermark, positive Entwicklungen erwartet, wobei der Stadt Angermünde eine besondere Rolle im Zentrum zwischen den beiden Metropolen zukommt.

Als relevante Akteure werden von den befragten Akteuren am Tisch die Industrie- und Handelskammern, die Handwerkskammer, aber auch die Euroregionen und Landkreise, die Universitäten – etwa in Eberswalde oder Szczecin – und die Akteure in den Bau-, Chemie-, Metall-, IT- und Schiffsclustern genannt. Anreizgebend für weitere Vernetzung und wirtschaftliche Aktivitäten sind zum einen Förderprogramme, wie etwa die grenzüberschreitenden Interreg-Programme, zum anderen aber auch private Finanzierungen. Grenzüberschreitender Austausch zwischen den Universitäten im grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt kann dazu beitragen, zukünftige Fachkräfte für die Region zu sichern. Herausforderungen sind ein fehlendes grenzüberschreitendes Tourismuspotenzial, etwa an den Ostseeorten und ein sehr begrenztes Wissen über touristische und kulturelle Highlights in der Region.

Einfache kurzfristige Ansätze sind etwa die regelmäßige Kommunikation von Erfolgen, aber auch von praktischen Hindernissen, die es noch gibt. Als Beispiel wird ein grenzüberschreitender Veranstaltungskalender aus dem Projekt zum grenzüberschreitenden Daten-Monitoring genannt, der bis zu einer technischen Umstellung erfolgreich lief, seitdem aber offline ist. Hier ist eine einfache Anpassung notwendig, um wieder grenzüberschreitende Aktivitäten virtuell sichtbar zu machen. Die Einrichtung eines grenzüberschreitenden Kontaktpunkts für Wirtschaft, Gesellschaft und Politik, der aktuell als Grenzfunktion geplant ist, soll das bestehende Informations- und Beratungsnetzwerk stärken.

Langfristig ist eine institutionalisierte Zusammenarbeit auf regionaler Ebene sinnvoll, die die verschiedenen Akteure aus Stadt und Land, der lokalen und regionalen Ebene umfasst und zu regelmäßigen Treffen führt, um grenzüberschreitende Regionalentwicklung zu stärken. Dafür kann das deutsche Büro der „Metropolregion Stettin“ ein wichtiger Akteur sein. Ein größeres gemeinsames Interreg-Projekt könnte ein Ansatz sein, um



Stół 2: Wymiar społeczny

Dyskusja o społecznym wymiarze rozbudowy linii rozpoczęła się od otwartych pytań z pierwszego dnia konferencji. Centralnym punktem była rola ewentualnego utworzenia Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej (EUWT) – czy jako czysto prawnego narzędzia do pozyskiwania i zarządzania funduszami, czy jako strategicznego partnerstwa miejskiego i regionalnego z wpływem np. na kształt i taryfę transportu lokalnego. W rozwoju transportu publicznego dostrzegano szanse na lepsze powiązania, ale też ryzyko silniejszego „pochłaniania” ludności przez centra i obciążenia finansowe dla gmin.

Poruszono także temat dwujęzycznych ofert kulturalnych, takich jak Filharmonia Szczecińska czy teatr w Schwedt – kto z nich korzysta, jak można je rozwijać? Dyskutowano również o tym, jak zmieniają się miejsca zamieszkania i pracy wraz ze zmianami stylu życia, czy Berlin może zostać odciążony w tym zakresie. Jako wyzwanie dla współpracy transgranicznej wskazano także radykalizację polityczną. Wśród kluczowych aktorów w tym obszarze wymieniono Euroregion Pomierania, małe i średnie miasta, instytucje kulturalne, stowarzyszenia i partnerstwa miast. Wynikające z tego pytania dotyczące zarządzania odnosiły się do kompetencji na różnych poziomach, trójstronnej współpracy z Meklemburgią-Pomorzem Przednim oraz metod opracowywania projektów. Zaproponowano podejścia partycypacyjne, wzorowane na transformacji strukturalnej w Łużycach, silniejsze zaangażowanie poziomu powiatowego oraz planowanie przestrzenne w ujęciu funkcjonalnym w celu unikania konkurencji między miejscowościami.

Krótkoterminową współpracę należy wspierać poprzez wzmocnienie funduszu małych projektów – np. dla działań z zakresu nauki języka, kultury młodzieżowej, czy wymian szkolnych, zawodowych i akademickich. Koncepcja rozwoju osi w Brandenburgii została poddana analizie z uwzględnieniem aspektów społecznych i kulturalnych. Dyskutowano m.in. o pomysłach takich jak

die Strukturen weiter aufzubauen und zu stärken. Darüber hinaus sind weitere Investitionen notwendig. Auch die Verbindung mit anderen Bahnstrecken (z.B. nach Kotobrzeg und Świnoujście) und die Anbindung des Stettiner Umlands an den urbanen öffentlichen Transport (z.B. Einbezug von Angermünde in das Szczeciner S-Bahn-Netz) wurde von den Teilnehmenden als relevant genannt.

Tisch 2: Gesellschaftliche Dimension

Die Diskussion zur gesellschaftlichen Dimension des Streckenausbaus sammelte offene Fragen nach dem ersten Konferenztag als Ausgangspunkt: Eine zentrale Überlegung war die Rolle einer möglichen EVTZ-Gründung – ob als reines Rechtsinstrument zur Beantragung oder Verwaltung von finanzieller Förderung oder als strategischer Stadt-Umland-Verbund mit Einfluss, z.B. auf Ausgestaltung und Ticketing im Nahverkehr. Im Ausbau des ÖPNV wurden Chancen für die Vernetzung gesehen, es könnte aber auch zu einer stärkeren Absorption der Bevölkerung durch die Zentren führen und die Kommunen zusätzlich finanziell belasten. Auch zweisprachige Kulturangebote wie die Philharmonie Szczecin oder im Theater Schwedt wurden thematisiert: Wer nutzt sie, wie können sie weiterentwickelt werden? Gleichzeitig wurde diskutiert, wie sich Wohn- und Arbeitsstandorte durch den Wandel der Lebenswelten verändern und ob Berlin entlastet werden kann. Politische Radikalisierungen wurde als Herausforderung für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit benannt.

Als zentrale Akteure im Handlungsfeld wurden die Euroregion Pomerania, Klein- und Mittelstädte, Kulturinstitutionen, Vereine und Städtepartnerschaften benannt. Daraus abgeleitete Governance-Fragen betrafen die Zuständigkeiten auf verschiedenen Ebenen, die trilaterale Dimension der Zusammenarbeit mit Mecklenburg-Vorpommern und das Vorgehen bei der Entwicklung von Projektideen. Dabei wurden partizipative Entwicklungsansätze nach dem Vorbild des Lausitzer Strukturwandels, eine stärkere Landkreisebene sowie funktionale Raumplanung zur Vermeidung von Standortkonkurrenzen vorgeschlagen. Kurzfristige Kooperationen sollten durch einen gestärkten Kleinprojektfonds gefördert werden, etwa für Sprachförderung, Jugendkultur, Erinnerungsarbeit oder Austauschformate in der Schule, Ausbildung und im Studium.

Das Brandenburger Konzept der Achsenentwicklung wurde mit Blick auf kulturelle und soziale Aspekte beleuchtet. Konzepte wie ein in beide Richtungen verkehrender Theaterzug und

kursujący w obie strony „pociąg teatralny” i lepsze połączenia wieczorne – jako czynniki zwiększające atrakcyjność miejscowości położonych wzdłuż trasy. Zastanawiano się również nad celowym włączeniem terenów rekreacyjnych – szczególnie w kontekście rosnących fal upałów i zanieczyszczenia powietrza. Podkreślono także konieczność nadania rozwojowi osi silniejszego wymiaru społeczeństwa obywatelskiego. Gminy mogłyby w większym stopniu przejąć rolę aktywnych projektodawców – poprzez działania takie jak rozwój dworców, planowanie miejsc parkingowych, budownictwo mieszkaniowe czy podnoszenie jakości lokalizacji.

4 Perspektywy

Niniejsza dokumentacja stanowi pierwszy krok w opracowaniu dyskusji przeprowadzonych w ramach konferencji. Do końca roku planujemy publikację zbiorczą na temat wpływu rozbudowy linii kolejowej na rozwój regionalny – również w odniesieniu do zakończonego właśnie projektu badawczego „Cross-InnoNet: Transgraniczne usługi publiczne Berlin–Szczecin. Sieć zarządzania w zakresie zdrowia i mobilności wzdłuż rozbudowanej trasy kolejowej”. Publikacja ukaże się w serii wydawniczej Instytutu Nauk Komunalnych Uniwersytetu w Poczdamie.

damit verbesserte Abendverbindungen wurden als Faktoren zur Attraktivitätssteigerung der Wohnstandorte entlang der Strecke diskutiert. Auch die gezielte Anbindung von Erholungsgebieten, insbesondere mit Blick auf zunehmende Hitzeperioden und Luftbelastung, wurde in der Gruppe besprochen. Schließlich wurde die Notwendigkeit betont, der Achsenentwicklung verstärkt auch eine zivilgesellschaftliche Mission zu geben. Kommunen könnten hier verstärkt eine gestaltende Rolle übernehmen, indem sie Themen wie Bahnhofsentwicklung, Parkraumgestaltung, Wohnungsbau und Standortqualität in den Blick nehmen.

4 Ausblick

Diese Dokumentation ist ein erster Schritt zur Aufarbeitung der Diskussionen im Rahmen der Konferenz. Wir planen bis Ende des Jahres eine Veröffentlichung mit gesammelten Themen des Streckenausbaus auf die regionale Entwicklung, auch bezugnehmend auf das nun abgeschlossene Forschungsprojekt „Cross-InnoNet: Grenzüberschreitende Daseinsvorsorge Berlin-Szczecin. Governance-Netzwerk in den Bereichen Gesundheit und Mobilität entlang der ausgebauten Zugstrecke“. Diese soll in der Schriftenreihe des Kommunalwissenschaftlichen Instituts im Universitätsverlag Potsdam erscheinen.

Zorganizowana przez:
Organisiert von:



UNIVERSITY
OF SZCZECIN



Kwi

b-tu

Brandenburg
University of Technology
Cottbus - Senftenberg

Sponsorowana przez:
Gefördert von:

DEUTSCH | POLSKO
POLNISCHE | NIEMIECKA
WISSENSCHAFTS | FUNDACJA
STIFTUNG | NA RZECZ NAUKI

Reprezentowane instytucje

BTU Cottbus-Senftenberg

Gmina Gryfino

Gmina Mielno

InfraSchwedt Infrastruktur und Service GmbH

Izba Przemysłowo-Handlowa Brandenburgii Wschodniej

Izba Przemysłowo-Handlowa Północna w Szczecinie

Kancelaria Stanu Kraju Związkowego Brandenburgia

Miasto Angermünde

Repräsentierte Organisationen

BTU Cottbus-Senftenberg

Gemeinde Gryfino

Gemeinde Mielno

InfraSchwedt Infrastruktur und Service GmbH

Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg

Industrie- und Handelskammer Nord in Szczecin

Staatskanzlei des Landes Brandenburg

Stadt Angermünde

Miasto Schwedt nad Odrą	Stadt Schwedt/Oder
Ministerstwo Finansów i ds. Europy Kraju Związkowego Brandenburgia	Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg
Ministerstwo Infrastruktury i Planowania Przestrzennego Kraju Związkowego Brandenburgia	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
Niemiecko-Polskie Towarzystwo	Deutsch-Polnische Gesellschaft
Poczta Polska S.A.	Poczta Polska S.A.
Politechnika Berlińska (TU Berlin)	TU Berlin
POLREGIO	POLREGIO
Powiat Uckermark, Regionalny Punkt Kontaktowy Interreg	Landkreis Uckermark, Regionale Kontaktstelle Interreg
Regionalne Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie	Raumplanungsbüro der Wojewodschaft Westpommern in Szczecin
Regionalne Zrzeszenie Planistyczne Uckermark-Barnim	Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim
Regionomica GmbH	Regionomica GmbH
Schiffahrt Szczecin Tourismus Events GmbH	Schiffahrt Szczecin Tourismus Events GmbH
Senacka Administracja ds. Gospodarki, Energii i Przedsiębiorczości (Kraj Związkowy Berlin)	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe (Land Berlin)
Senacka Administracja ds. Mobilności, Transportu, Ochrony Klimatu i Środowiska (Kraj Związkowy Berlin)	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Land Berlin)
Städtepartner Stettin e.V. (Stowarzyszenie Wspierające Partnerstwo Miast z Szczecinem)	Städtepartner Stettin e.V. (Verein zur Förderung der Städtepartnerschaft mit Stettin)
tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH	tmu Tourismus Marketing Uckermark GmbH
Uniwersytet Szczeciński	Universität Szczecin
Uniwersytet w Greifswaldzie	Universität Greifswald
Uniwersytet w Poczdamie	Universität Potsdam
Uniwersytet Zielonogórski	Universität Zielona Góra
Urząd ds. Planowania Przestrzennego i Rozwoju Regionalnego Pomorza Przedniego	Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern
Urząd Gminy Gartz (Odra)	Amt Gartz (Oder)
Urząd Miasta Szczecin	Stadtverwaltung Szczecin
vbb – Związek Komunikacyjny Berlin-Brandenburgia GmbH	vbb Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Wojewódzki Urząd Pracy w Szczecinie	Arbeitsamt der Woiwodschaft Westpommern
Wspólna Wydziałowa Jednostka Planowania Przestrzennego Berlin-Brandenburg	Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg
Wspólnota Komunalna Euroregionu POMERANIA e.V.	Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V.
Wyższa Szkoła Zrównoważonego Rozwoju w Eberswalde	Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde
Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna	Westpommersche Regionale Tourismusorganisation
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie	Westpommersche Technische Universität Szczecin
Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki	Woiwodschaftsamt Westpommern
Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście	Verwaltung der Seehäfen Szczecin und Świnoujście
Związek Gmin Metropolii Szczecińskiej (SSOM)	Verband der Kommunen in der Metropolregion Szczecin (SSOM)