



Sophie Bergmann | Carolin Lorenz | Marvin Ludwig | Tom Nerlich | Undine Peiker |
Jonas Pirusmand | Annsophie Reinhardt | Johannes Röhrig | Marie Rudolph | Paul Rudys |
Timothy Schäk | Anne-Kathrin Schneider | Leonie Schönwälder | Frederik Peter Siemeister

Inhaltsverzeichnis

I. Abkürzungsverzeichnis	IV
II. Abbildungsverzeichnis	VI
III. Tabellenverzeichnis	VIII
Vorwort.....	1
1. Einführung in die Doppelstadt-Strategie	2
1.1 Vision der Doppelstadt Cottbus - Zielona Góra	2
1.2 Problemstellung.....	6
1.3 Methodik und Vorgehensweise	9
2. Status quo der Doppelstadt	13
2.1 Raumanalyse	14
2.1.1 Lage.....	14
2.1.2 Demographie	15
2.1.2.1 Altersstrukturen	19
2.1.2.2 Natürliche Bevölkerungsbewegung.....	21
2.1.3 Siedlungsstrukturen	25
2.1.4 Strukturwandel.....	26
2.1.5 Analyse der Governance-Strukturen.....	28
2.2 Mobilität und Siedlungsentwicklung.....	34
2.2.1 Einleitung	34
2.2.2 Governance	35
2.2.3 Öffentlicher Personennahverkehr	36
2.2.4 Grenzüberschreitender ÖPNV an der Schnittstelle Guben-Gubin.....	48
2.2.5 Alternative Antriebe im ÖPNV	50
2.2.6 Verkehrsinfrastruktur	54
2.2.7 Radverkehr	58
2.2.8 Transit Oriented Development.....	70
2.2.9 Informationssysteme in der Mobilität	71
2.2.10 Fazit und SWOT-Analyse	73
2.3 Wirtschaft und Innovation.....	76
2.3.1 Einleitung	76
2.3.2 Governance und Cluster.....	77
2.3.3 Arbeitskräfte.....	84

2.3.4 Wirtschaftsstruktur	88
2.3.5 Erneuerbare Energien	96
2.3.6 Kreislaufwirtschaft.....	98
2.3.7 Fazit und SWOT-Analyse	100
2.4 Soziale Infrastruktur	103
2.4.1 Einleitung	103
2.4.2 Bildung.....	104
2.4.2.1 Governance.....	104
2.4.2.2 Vergleich der Bildungssysteme in Polen und Brandenburg	105
2.4.2.3 Bildungsbereiche der Städte	108
2.4.3 Gesundheit	114
2.4.3.1 Governance.....	115
2.4.3.2 Gesundheitssysteme in Polen und Deutschland.....	117
2.4.3.3 Gesundheitssituation in Polen und Deutschland.....	118
2.4.3.4 Ambulante Versorgung	120
2.4.3.5 Stationäre Versorgung	121
2.4.3.6 Notfallversorgung	128
2.4.3.7 Medizinische Versorgung von ungewollt schwangerer Personen.....	130
2.4.3.8 Planungen und Strategien im Gesundheitswesen	133
2.4.3.9 Grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung.....	136
2.4.4 Fazit und SWOT-Analyse	139
2.5 Kunst, Kultur und Tourismus	140
2.5.1 Einleitung	140
2.5.2 Governance	142
2.5.3 Tourismus	145
2.5.4 Kultur	152
2.5.4.1 Kulturlandschaft	152
2.5.4.2 Bau- und Erinnerungskultur	155
2.5.4.3 Alltagskultur.....	160
2.5.4.4 Sprachen, Brauchtum und Tradition.....	164
2.5.4.5 Mentalität.....	165
2.5.5 Kunst im öffentlichen Raum.....	166
2.5.6 Fazit und SWOT-Analyse	167
2.6 Zusammenfassende SWOT-Analyse	169
3. Das Konzept	170
3.1 Entwicklungsziele	170

3.2 Förderkulisse	174
3.3 Schlüsselakteur:innen	177
3.4 Strategiebausteine und Maßnahmenkatalog	184
Strategiebaustein A	187
Strategiebaustein B	191
Strategiebaustein C	194
Strategiebaustein D	197
Strategiebaustein E	200
Strategiebaustein F	204
Strategiebaustein G	207
Strategiebaustein H	211
Strategiebaustein I	215
Strategiebaustein J	219
3.5 Priorisierung und Phasierung	222
4. Fazit, Kritische Reflexion und Ausblick	224
VI Literaturverzeichnis	IX
Anhang	XXXI
Verzeichnis - Interviews	XXXI

I. Abkürzungsverzeichnis

ADB	Advanced Digital Broadcast Holdings
BASF	Badische Anilin- und Sodafabrik
BTU	Brandenburgische Technische Universität Cottbus - Senftenberg
CB	Cottbus
CTK	Carl-Thiem-Klinikum
CHESCO	Center for Hybrid Electric Systems Cottbus
DAG	Dynamit AG
DE	Deutschland
DB AG	Deutschen Bahn AG
DLR	Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt
EE	Erneuerbare Energien
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
ENN	European Enterprise Network
EU	Europäische Union
EVTZ	Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit
FEG	Fachkräfteeinwanderungsgesetz
H2	Wasserstoff
Hbf	Hauptbahnhof
IBA	Internationale Bauausstellung
IHK	Industrie- und Handelskammer
insb.	insbesondere
innoBB	Innovationsstrategie Berlin-Brandenburg
INTERREG	Förderinitiative der EU für regionale Entwicklung
IUC	Innovationszentrum Universitätsmedizin Cottbus
JTF	Just Transition Fonds
KMU	Kleine- und mittelständische Unternehmen
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
LEAG	Lausitzer Energie- und Bergbau AG
MINT	Fächer/Bereich Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft, Informatik
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MUL CT	Medizinische Universität Lausitz - Carl Thiem
PGNiG	Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo
PKW	Personenkraftwagen
PL	Polen
PLN	Złoty
O.A.	Ohne Autor
o.J.	ohne Jahr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SDGs	Sustainable Development Goals
Sv-Beschäftigte	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte
SWOT Analyse	Stärken-Schwächen-Chancen-Bedrohungen Analyse
TOD	transit oriented development (transitorientierte Entwicklung)
UZ	Universität Zielona Góra

VEB	Volkseigener Betrieb
WISTA	Wissenschafts- und Technologiepark Adlershof
WFBB	Wirtschaftsförderung Brandenburg
WHO	World Health Organisation
WRL	Wirtschaftsregion Lausitz
ZG	Zielona Góra
z.B.	zum Beispiel

II. Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Übersichtskarte der Region, eigene Darstellung. Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende (2025).

Abb. 02: Workflow / Struktur der Doppelstadt-Strategie, eigene Darstellung.

Abb. 03: Detailkarte der Region, eigene Darstellung.

Abb. 04: Bevölkerungsentwicklung Cottbus von 1950 bis 2024, eigene Darstellung. Quelle: Stadtverwaltung Cottbus/Chósebuz (2020).

Abb. 05: Bevölkerungsentwicklung Zielona Góra von 1950 bis 2024, eigene Darstellung. Quelle: Główny Urząd Statystyczny (o. J.).

Abb. 06: Altersstrukturen der Stadt Cottbus, eigene Darstellung. Quelle: Statistische Ämter der Länder, ZEFIR (o. J.).

Abb. 07: Altersstrukturen im Jahr 2021 für die Stadt Zielona Góra, eigene Darstellung. Quelle: Główny Urząd Statystyczny, Warszawa (o. J.).

Abb. 08: Natürliche Bevölkerungsentwicklung der Stadt Cottbus, eigene Darstellung. Quelle: Stadt Cottbus (o. J.).

Abb. 09: Abweichungen der Bevölkerungsentwicklung zum Vorjahr in %, eigene Darstellung. Quelle: Stadt Cottbus (o. J.).

Abb. 10: Natürliche Bevölkerungsbewegung der Stadt Zielona Góra, eigene Darstellung. Quelle: AdminStat Polonia (o.J.).

Abb. 11: Abweichungen der Bevölkerungsentwicklung zum Vorjahr in %, eigene Darstellung. Quelle: AdminStat Polonia (o.J.).

Abb. 12: Siedlungsstruktur der Städte Cottbus und Zielona Góra, eigene Darstellung. Quelle: Google Maps (2025a).

Abb. 13: Tagliniennetz Stadtverkehr Cottbus ABC Montag bis Freitag. Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (2024). Verfügbar unter https://www.cottbusverkehr.de/wp-content/uploads/2024/07/240708_cottbus_abc_tag_240705.pdf [abgerufen am 12.01.2025].

Abb. 14: Liniennetz Stadtverkehr Zielona Góra. Quelle: MZK (2024). Verfügbar unter https://www.mzk.zgora.pl/storage/website/schemat_komunikacji_miejskiej_ky6zs.pdf [abgerufen am 12.01.2025].

Abb. 15: Haupt-Straßenverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra über Guben-Gubin, eigene Darstellung. Quelle: Google Maps (2025a).

Abb. 16: Haupt-Straßenverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra mit Umleitungsstrecken, eigene Darstellung. Quelle: Google Maps (2025a).

Abb. 17: Radwegenetz Cottbus, eigene Darstellung. Quelle: Stadtverwaltung Cottbus (2023a).

Abb. 18: Radwegenetz Zielona Góra, eigene Darstellung. Quelle: Visit Zielona Góra (2021).

Abb. 19: Radwege im Gebiet und kürzeste Radwegeverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra, eigene Darstellung. Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende (2025), Google Maps (2025a).

Abb. 20: Wegtypen und -beschaffenheiten der kürzesten Route zwischen Cottbus und Zielona Góra, eigene Darstellung. Quelle: (komoot GmbH 2025a).

Abb. 21: Touristische Radwegeverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra, eigene Darstellung. Quelle: Google Maps (2025a).

Abb. 22: Wegtypen und -beschaffenheiten der touristischen Route zwischen Cottbus und Zielona Góra, eigene Darstellung. Quelle: (komoot GmbH 2025b).

Abb. 23: Strukturmerkmale der Grenzpendler:innen aus Polen im Jahr 2019 in %en, eigene Darstellung. Quelle: Seibert und Wiethölter (2020:17).

Abb. 24: Top 5 der Berufshauptgruppen von Grenzpendler:innen 2013 und 2019 in %, eigene Darstellung. Quelle: Seibert und Wiethölter (2020:19).

Abb. 25: Innovationskorridor Berlin - Cottbus, eigene Darstellung. Quelle: Weiß (2025).

Abb. 26: Vergleich der Bildungssysteme, eigene Darstellung. Quelle: Bildungsserver Berlin-Brandenburg (2025), Deutsch-Polnisches Jugendwerk (2025).

Abb. 27: Verortung Krankenhäuser, eigene Darstellung. Quelle: Triebel (2023).

Abb. 28: Anbindung an medizinische Einrichtungen, eigene Darstellung, Quelle: Google Maps (2025a).

Abb. 29: Gäste und Übernachtungen in der Lausitz 2019, eigene Darstellung, Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020).

Abb. 30: Gäste und Übernachtungen in der Lausitz 2023, eigene Darstellung, Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2024).

Abb. 31: Bacchus-Figur vor der Universität Zielona Góra, eigene Darstellung.

Abb. 32: Wichtige touristische Akteure und touristische Ziele, eigene Darstellung. Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende (2025), Piersiak und Pluskota (2022), Dehner (o.J.), Lubuska Regionalna Organizacja Turystyczna. (o.J.).

Abb. 33: Karte Projektgebiet IBA-Lausitz. Quelle: Kulturlandschaft Lausitz im IBA-Studienhaus e.V. (2017).

Abb. 34: Entwicklung der Beschäftigten in der Textilindustrie in Cottbus, eigene Darstellung. Quelle: Flemming (2018:17, 70), Gesellschaft für Arbeitsförderung (2008:14).

Abb. 35: Verortung Industrie- und Erinnerungskultur, eigene Darstellung. Quelle: OpenStreetMap-Mitwirkende (2025), Tourismusverband Lausitzer Seenland e. V. (o.J.), Brenner u. a. (2018), Mühle (2014).

Abb. 36: Rahmenplan, eigene Darstellung.

Abb. 37: Verortung der Schlüsselakteure, eigene Darstellung.

Abb. 38: Priorisierung und Phasierung der Schlüsselmaßnahmen, eigene Darstellung.

Abb. 39: Verortung Schlüsselmaßnahmen, eigene Darstellung.

III. Tabellenverzeichnis

Tab. 01: Governance-Struktur Mobilität in Deutschland und Polen, eigene Darstellung.

Tab. 02: SWOT-Analyse im Handlungsfeld Mobilität und Siedlungsentwicklung, eigene Darstellung.

Tab. 03: Governance-Struktur Wirtschaft und Innovation, eigene Darstellung. Quelle: Land Brandenburg Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie (2019), Interview 2, IHK Cottbus (o. J.), IHK Cottbus (o. J.), IHK Cottbus (o. J.), Wirtschaftsregion Lausitz (o. J.), Wirtschaftsförderung (Cottbus o. J.), Zukunftswerkstatt Lausitz (o. J.:9–10), F wie Kraft (o. J.:8, 12, 16, 20), Lubuskie Centrum Obsługi Inwestora i Eksportera (o. J.), Euroregion Spree-Neiße-Bober, Lebusser Arbeitgeberverband, und Technologiezentrum Frankfurt (Oder) (2020), Lubuskie Centrum Obsługi Inwestora i Eksportera (o. J.), Stelmet (o. J.), PGNiG - ORLEN Group (o. J.), LUG Light Factory SP. Z O.O (o. J.), Ekoenergetyka -Polska S.A. (o. J.), ADB Global (o. J.).

Tab. 04: SWOT-Analyse im Handlungsfeld Wirtschaft und Innovation, eigene Darstellung.

Tab. 05: Governance-Struktur Bildung in Deutschland und Polen, eigene Darstellung.

Tab. 06: Bildungslandschaft Cottbus, eigene Darstellung. Quelle: Stadt Cottbus (2025a), Land Brandenburg (2025b), Land Brandenburg (2025c), Land Brandenburg (2025d), Land Brandenburg (2025e), Land Brandenburg (2025f), Land Brandenburg (2025g), BTU Cottbus-Senftenberg (2025b).

Tab. 07: Schulen und Schüler:innenzahlen der Stadt Cottbus Schuljahr 2023/2024, eigene Darstellung. Quelle: Stadt Cottbus (2024a).

Tab. 08: Bildungslandschaft Zielona Góra, eigene Darstellung. Quelle: Stadt Zielona Góra (2025d), Stadt Zielona Góra (2025d), Stadt Zielona Góra (2025c), Stadt Zielona Góra (2025b), Universität Zielona Góra (2025).

Tab. 09: Schulen und Schüler:innenzahlen der Stadt Zielona Góra Schuljahr 2023/2024, eigene Darstellung. Quelle: Statistics Poland (2025)

Tab. 10: Governance-Struktur Gesundheit, eigene Darstellung. Quelle: Knieps (2022), Triebel (2023), Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. (o. J.), Rettungsdienst Spree Neiße GmbH (o. J.), Medizinische Universität Lausitz - Carl Thiem (o. J.).

Tab. 11: SWOT-Analyse im Handlungsfeld Soziale Infrastruktur, eigene Darstellung.

Tab. 12: Governance-Struktur im Handlungsfeld Kunst, Kultur und Tourismus, eigene Darstellung.

Tab. 13: SWOT-Analyse im Handlungsfeld Kunst, Kultur und Tourismus, eigene Darstellung.

Tab. 14: Zusammenfassende SWOT-Analyse, eigene Darstellung.

Tab. 15: Übersicht der Schlüsselakteur:innen, eigene Darstellung. Quelle: Sagan (2012:2), Euroregion Spree-Neiße-Bober (2025), Wirtschaftsregion Lausitz (2025).

Vorwort

Sehr geehrte Leser:innen,

die hier vorliegende Strategie befasst sich mit der Entwicklung einer Doppelstadt zwischen Cottbus und Zielona Góra. Aufbauend auf der langjährigen Städtepartnerschaft beider Städte wird in diesem Konzept die Idee einer vertiefenden Zusammenarbeit weitergedacht, mit einer ganzheitlichen 360°-Perspektive, die nicht nur die Städte selbst, sondern auch den Raum dazwischen mit einbezieht.

Die Initiative zur Entwicklung einer Strategie für die Idee einer Doppelstadt ging von der Stadt Cottbus aus, die sich mit der Bitte um Unterstützung an die BTU Cottbus-Senftenberg und das Fachgebiet Regionalplanung wandte. Im Rahmen des Mastermoduls "*Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra – Chancen und Potenziale einer 360°-Perspektive in der Lausitz und in der Wojewodschaft Lubuskie*" beschäftigten sich 14 Studierende intensiv mit dem Gedanken einer Doppelstadt. Die Autor:innen sind somit folgende 14 Studierende: Sophie Bergmann; Carolin Lorenz; Marvin Ludwig; Tom Nerlich; Undine Peiker; Jonas Pirousmand; Annsophie Reinhardt; Johannes Röhrig; Marie Rudolph; Paul Rudys; Timothy Schäk; Anne-Kathrin Schneider; Leonie Schönwälder und Frederik Peter Siemeister. Durch umfassende Analysen, die Zusammenarbeit mit Expert:innen aus verschiedenen Bereichen sowie den Austausch mit relevanten Akteur:innen entwickelten wir die Strategie mit einer Vision, konkreten Entwicklungszielen, Strategiebausteinen und Maßnahmen.

Die Entwicklung der Doppelstadt soll unter Einbeziehung aller relevanten Akteur:innen vorangetrieben werden. Die enge Zusammenarbeit soll nicht nur Synergien schaffen, sondern auch einen spürbaren Mehrwert für beide Städte und die gesamte Region im Zwischenraum bieten. Die Strategie verfolgt einen 360°-Ansatz, der verschiedene Themenbereiche berücksichtigt und nicht nur die Städte, sondern auch die Region dazwischen mit einbezieht. Ziel ist es, durch die Doppelstadt eine nachhaltige und erfolgreiche Zusammenarbeit aller Akteur:innen zu erreichen, eine lebenswerte Doppelstadt-Region zu schaffen und den Bewohnern und Bewohnerinnen einen Mehrwert zu bieten.

Wir laden Sie ein, sich mit dieser Strategie auseinanderzusetzen und sie als Impuls für weitere Diskussionen und Entwicklungen zu nutzen.

Viel Freude beim Lesen der Strategie für die Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra.

1. Einführung in die Doppelstadt-Strategie

In den folgenden Kapiteln wird die Vision der Doppelstadt näher betrachtet. Zudem wird die Problemstellung beleuchtet, welche die Entwicklung einer Doppelstadt zwischen Cottbus und Zielona Góra begleitet. Darüber hinaus befasst sich dieser Abschnitt mit der Methodik zur Erstellung der Doppelstadt-Strategie. Damit sollen diese Kapitel einen ersten Eindruck von der Doppelstadt vermitteln, mit Blick auf Vision, Problemstellung und Methodik. In den nachfolgenden Kapiteln werden vertiefend Analysen, Ziele und Maßnahmen beleuchtet.

1.1 Vision der Doppelstadt Cottbus - Zielona Góra

Eine große Vision inspiriert, gibt Orientierung und ermöglicht es, weitreichende Ideen zu entwickeln und diese durch gezielte und abgestimmte Bausteine und Maßnahmen Realität werden zu lassen. Die Doppelstadt Cottbus - Zielona Góra sollte sich von der Vision leiten lassen:

„Grenzen überwinden und Zukunft gestalten – gemeinsam für eine nachhaltige, innovative und transformative Doppelstadt.“

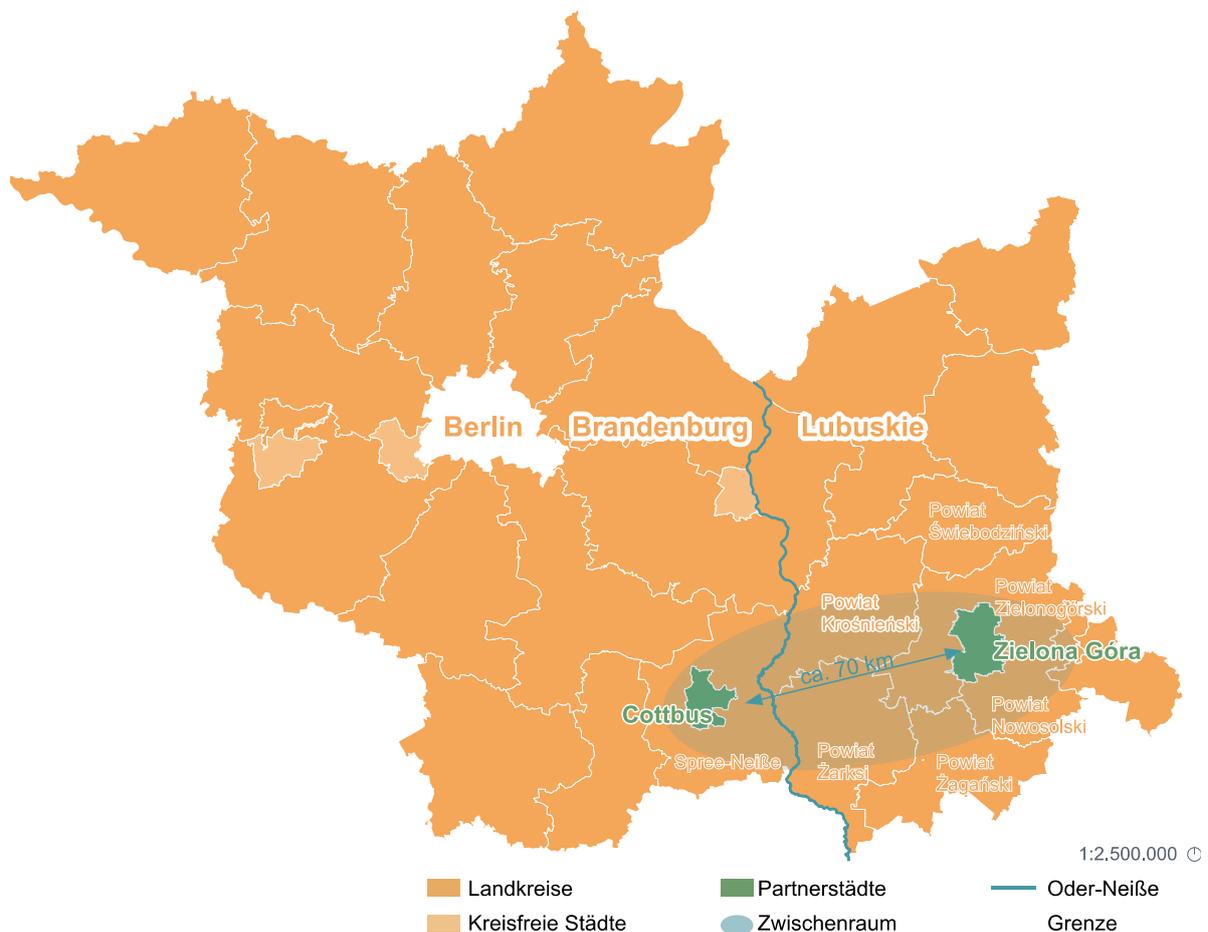


Abb. 01: Übersichtskarte der Region.

Die Vision soll als Leitstern dienen, um die Idee einer zukunftsorientierten, nachhaltigen, lebenswerten und gemeinsamen Doppelstadt aus einer 360°-Perspektive Wirklichkeit werden zu lassen. Die Zukunft soll aktiv als Doppelstadt gestaltet werden, mit dem Ziel, einen spürbaren Mehrwert für alle Akteur:innen zu schaffen. Denn letztlich sind es die Menschen selbst, die durch ihre Zusammenarbeit, ihr Engagement und ihre gemeinsame Verantwortung die Doppelstadt zu einer echten Erfolgsgeschichte werden lassen können.

Was ist eine Doppelstadt?

Eine Doppelstadt wird häufig als der Zusammenschluss zweier räumlich eng verbundener Städte mit einem spezifischen Beziehungsgeflecht definiert (Dannenberg und Suwala 2009:24). Unser Verständnis einer Doppelstadt geht jedoch darüber hinaus: Nicht nur die enge Verbindung zweier Städte ist entscheidend, sondern vor allem die partnerschaftlichen Beziehungen, die ein solches Beziehungsgeflecht erst formen. Diese können sich auch auf den Raum zwischen den Städten erstrecken und ihn aktiv mit einbeziehen. Die Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra umfasst daher nicht nur die beiden Städte selbst, sondern auch die Region dazwischen und bildet so eine vollständige Doppelstadt-Region, in der Stadt und Umland gleichermaßen miteinander in Beziehung stehen. Für die Entwicklung einer Doppelstadt-(Region) ist es entscheidend, gemeinsames Denken und Handeln zu fördern. Durch enge Kooperationen lassen sich Ressourcen effizienter nutzen, Potenziale besser ausschöpfen und Synergien schaffen, selbst über größere Entfernungen hinweg. Die langjährige Partnerschaft zwischen Cottbus und Zielona Góra bildet hierfür eine gute Grundlage.

Herausforderungen als Chance.

Auf dem Weg zu einer funktionierenden Doppelstadt gibt es zahlreiche Herausforderungen, die es zu meistern gilt. Diese Hindernisse sind vielfältig und unterschiedlich komplex. Doch mit einer klaren Vision können diese Herausforderungen nicht nur gemeinsam überwunden, sondern auch aktiv als Chancen genutzt werden, anstatt sie als unüberwindbare Hürden zu betrachten. Die Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra bietet dabei Potenziale und vielfältige Chancen für eine erfolgreiche Entwicklung.

Nachhaltigkeit, Innovation und Transformation als Schlüssel zur Zukunft.

Ein zentraler Ansatz der Doppelstadt besteht darin, alle Themenbereiche ganzheitlich und im Verbund zu betrachten, um das Ziel einer erfolgreichen Doppelstadt gemeinsam zu erreichen. Dabei spielen die Themen der Nachhaltigkeit, Innovation und Transformation eine wichtige Rolle. Durch das Denken und Entwickeln innovativer wie auch nachhaltiger Ansätze können transformative Prozesse in Gang gesetzt werden, die nicht nur aktuelle Herausforderungen bewältigen, sondern auch eine lebenswerte Zukunft für kommende Generationen sichern. Nur durch diesen ganzheitlichen Ansatz kann die Vision einer Doppelstadt sowohl

kurzfristig als auch langfristig erfolgreich sein. Die ganzheitliche Betrachtung schafft die Grundlage, bestehende Strukturen zu erneuern, Innovationen voranzutreiben und den Weg für eine moderne, zukunftsorientierte Doppelstadt zu ebnen.

Nachhaltigkeit:

“Nachhaltigkeit oder nachhaltige Entwicklung bedeutet, die Bedürfnisse der Gegenwart so zu befriedigen, dass die Möglichkeiten zukünftiger Generationen nicht eingeschränkt werden. Das betrifft ökologische, ökonomische und soziale Aspekte. Es geht also um einen verantwortungsbewussten Umgang mit den endlichen Ressourcen auf unserer Erde, damit heutige und künftige Generationen weltweit ein lebenswertes Leben – entsprechend ihrer Bedürfnisse – führen können.” (Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg 2023)

Transformation:

“Transformation ist eine besondere Form des Wandels. Sie stellt die Entwicklung oder Revolution hin zu einem Paradigma dar, das Realitäten einschließt, die im bisherigen Bezugsrahmen nicht erlaubt, nicht berücksichtigt oder nicht enthalten waren. Transformation findet im Allgemeinen statt, wenn die Grenzen des derzeitigen Bezugsrahmens erreicht werden” (Tokarski, Endrissat, und Kissling-Näf 2024:3)

Innovation:

“Innovationen können vorläufig als diejenigen Variationen von Ideen, Praktiken, Prozessen, Objekten und Konstellationen begriffen werden, die durch kreative Umdeutung und Umgestaltung geschaffen oder durch zufällige Abweichung und Rekombination hervorgebracht worden sind, die als Verbesserung in einer akzeptierten Hinsicht erfahren und gerechtfertigt werden und die durch Imitation und Diffusion einen Bereich der Gesellschaft mit nachhaltiger Wirkung verändern.” (Rammert 2010:39)

Die Vision gemeinsam verwirklichen.

Es liegt an allen Akteur:innen, die Zukunft aktiv mitzugestalten. Grenzen und Hürden, in welcher Form auch immer, müssen überwunden werden, um gemeinsam stark und zuversichtlich in die Zukunft zu blicken. Die Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra kann so zu einem europäischen Vorbild werden, das kulturelle Vielfalt, technologischen Fortschritt und regionale Identität miteinander verbindet. Durch eine enge grenzüberschreitende Zusammenarbeit der beiden Städte kann die gemeinsame Doppelstadt zu einem Ort werden, welcher eine hohe Lebensqualität bietet, Menschen verbindet, Chancen schafft und ein nachhaltiges, zukunftsorientiertes Zusammenleben ermöglicht. Die gemeinsame Arbeit steht dabei im Fokus!

Für eine erfolgreiche Doppelstadt ist ein ganzheitliches Verständnis entscheidend: Sie besteht nicht nur aus den beiden Städten Cottbus und Zielona Góra, sondern ebenso aus dem verbindenden Raum dazwischen. Ein gemeinsamer Ansatz des Handelns ist erforderlich, der Herausforderungen als Chancen begreift und zugleich Nachhaltigkeit, Innovation und Transformation als zentrale Schlüssel der Zukunft betrachtet im Sinne der Leitvision:

„Grenzen überwinden und Zukunft gestalten – gemeinsam für eine nachhaltige, innovative und transformative Doppelstadt“.

1.2 Problemstellung

Das Projekt *Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra – Chancen und Potenziale einer 360°-Perspektive in der Lausitz und in der Wojewodschaft Lubuskie* beschäftigt sich mit den beiden Partnerstädten Cottbus (Chociebuż) und Zielona Góra (Grünberg), untersucht aus raumplanerischer Perspektive die Potenziale und Möglichkeiten der weiteren Kooperation und Integration der Städte und schließt dabei den Zwischenraum mit ein.

Die Stadt Cottbus pflegt Städtepartnerschaften mit insgesamt neun Städten, welche sich in Deutschland und Europa befinden. Die aktivste Städtepartnerschaft der Stadt Cottbus besteht mit der polnischen Stadt Zielona Góra, der größten Stadt in der Woiwodschaft Lubuskie, welche nicht weit von der deutsch-polnischen Landesgrenze liegt (Stadt Cottbus 2024b). Zielona Góra ist dabei mit der Stadt Gorzów Wielkopolski eine der beiden Hauptstädte der Woiwodschaft Lubuskie (Deutsch-Polnisches Raumordnungsportal 2024b). Neben zahlreichen Kooperationsprojekten, bei denen sich beteiligte Akteur:innen in den beiden Städten gegenseitig unterstützen, trägt auch die räumliche Nähe zur polnischen Partnerstadt dazu bei, dass eine intensivere Kooperation möglich ist und gemeinsame Projekte durch den Austausch von Wissen und Ressourcen einfacher gestaltet werden können (Stadt Cottbus 2024b). Inspiriert von den direkt an der deutsch-polnischen Grenze gelegenen Doppelstädten, welche eine besonders enge, grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der Planung und Entwicklung betreiben, bestehen Ideen, das Konzept einer Doppelstadt auch auf die Städte Cottbus und Zielona Góra zu übertragen. Beispiele für eine Kooperation im Sinne einer Doppelstadt-Strategie sind die Eurostadt Guben-Gubin oder die Städtepartnerschaft Frankfurt (Oder)/Słubice, welche sich nicht nur als Partnerstädte verstehen, sondern viele Projekte gemeinsam umsetzen sowie gemeinsame Handlungsleitfäden und übergeordnete Ziele für die Doppelstädte entwickeln. (Deutsch-Polnisches Raumordnungsportal 2024a)

Anlass des Konzepts ist dabei die Fragestellung, inwieweit zwei Städte, die räumlich nicht direkt nebeneinander liegen, sich als Doppelstädte verstehen können. Die Besonderheit liegt darin, dass eine vergleichbare, Doppelstadt-ähnliche Kooperation in dieser Form bis jetzt noch nicht existiert. Es gibt lediglich bereits eine enge Kooperation zwischen dem Ostseebad Heringsdorf und der nahegelegenen polnischen Stadt Świnoujście, welche gelegentlich auch als Doppelstädte bezeichnet werden (Deutsch-Polnisches Raumordnungsportal o. J.). Obwohl sich diese beiden Städte keine Stadtgrenze teilen, beträgt die Entfernung zwischen ihnen nur 8,5 km (Google Maps 2025a). Die beiden Städte arbeiten in vielen Bereichen eng zusammen, beispielsweise bei der Entwicklung der sogenannten "EuropaPromenade", der ersten klimaneutral bewirtschafteten und gleichzeitig längsten Promenade Europas (Franke

o. J.). Neben der Planung und Realisierung gemeinsamer Projekte agieren die Städte darüber hinaus jedoch größtenteils eigenständig, womit diese Form der Kooperation keinen direkten Vergleich mit dem Konzept einer Doppelstadt ermöglicht (Deutsch-Polnisches Raumordnungsportal o. J.). Die Übertragung des Konzeptes einer Doppelstadt auf zwei räumlich voneinander entfernte Städte - Cottbus und Zielona Góra - stellt somit eine Forschungslücke dar, da eine grenzüberschreitende, Doppelstadt ähnliche Kooperation zweier Städte, welche nicht in unmittelbarer räumlicher Nähe zueinander liegen, in Deutschland und Europa nach unserem Forschungsstand in dieser Form noch nicht existiert.

Es gibt bereits zahlreiche wissenschaftliche Literatur über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den Ländern in Europa und den sich daraus ergebenden Möglichkeiten und Chancen für die Kooperationspartner. Besonders hervorzuheben ist das ausführliche "Critical Dictionary on Borders, Cross-Border Cooperation and European Integration", welches in ausgewählten Artikeln auch explizit auf die deutsch-polnische Kooperation und die Rolle der Grenze als mögliche Barriere eingeht. In der Literatur, welche explizit auf die beiden Städte Cottbus und Zielona Góra und ihre Verflechtungen eingeht, liegt der Fokus auf der historischen Entwicklung der Städte, beispielsweise im Kontext der Gesellschafts- und Wirtschaftsgeschichte und den damit verbundenen Berührungspunkten zwischen den beiden Städten in Geschichte und Gegenwart. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Publikationen von Günter Bayerl zum deutsch-polnischen Grenzraum Lausitz zu nennen. Die Idee einer Doppelstadt, bestehend aus zwei räumlich voneinander getrennten Städten, war bisher in dieser Form noch kein Gegenstand der wissenschaftlichen Literatur, womit diese Thematik als Forschungslücke bezeichnet werden kann.

Aufgrund der Komplexität der Thematik ist eine vollumfängliche Betrachtung aller Themenbereiche im folgenden Bericht nur schwer realisierbar, weshalb eine Fokussierung auf ausgewählte Themenfelder erfolgt. Anhand dieser wird die Idee der Doppelstadt und den sich daraus ergebenden Chancen für Cottbus und Zielona Góra sowie den Zwischenraum beispielhaft erläutert. Neben den Vorteilen und Chancen, welche man sich auf dem Weg zu einer noch engeren und fortlaufenden Zusammenarbeit zwischen den beiden Partnerstädten erhofft, gibt es zugleich auch eine Vielzahl an Barrieren. So stellt insbesondere die größere Entfernung ein Hindernis dar. Während Doppelstädte, wie beispielsweise die Eurostadt Guben-Gubin, eine gemeinsame Stadtgrenze haben, beträgt die Luftlinie zwischen Cottbus und Zielona Góra circa 70 Kilometer (Google Maps Routenplaner 2025). Dabei stellt nicht nur die Entfernung als solche einen möglichen Problemfaktor dar, vielmehr ist die vorhandene Straßen- und Schieneninfrastruktur zwischen den beiden Städten unzureichend ausgebaut. Ge-

rade der Öffentliche Personennahverkehr bietet nahezu keine attraktiven Direktverbindungen an, sodass Berufspendler:innen lange Reisezeiten in Kauf nehmen müssen und ein regelmäßiges Pendeln zwischen den beiden Städten unattraktiv ist. (VBB 2022a)

Aufgrund der räumlichen Distanz der beiden Städte ist der Zwischenraum nicht zu vernachlässigen, da dieser Raum in vielerlei Hinsicht eine Verbindungsfunktion erfüllen muss, um eine engere Verflechtung zwischen Cottbus und Zielona Góra zu ermöglichen. Der ländliche Raum profitiert dabei insbesondere von der Nähe zu Cottbus und Zielona Góra als Standorte von attraktiven Arbeitsplätzen und Bildungsangeboten, zudem sind die beiden Städte als Standort für zentrale Daseinsvorsorgeeinrichtungen für den ländlichen Raum zuständig. Gleichzeitig macht sich ein deutliches und stetig wachsendes Stadt-Land-Gefälle bemerkbar, insbesondere erkennbar auf polnischer Seite (Urzd Statystyczny w Zielonej Górze Statistical Office in Zielona Góra 2022:36). Bisherige Förderprojekte im grenznahen Raum, wie zum Beispiel INTERREG, welche zum weiteren Ausbau der grenzüberschreitenden Kooperation dienen, zeigen jedoch, dass die bisherige Fokussierung auf zentrale Städte oft angrenzende Regionen vernachlässigt und die räumlichen Disparitäten zwischen Stadt und Land noch weiter vergrößert (Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg 2022:53–60). Die Betrachtung mithilfe einer 360°-Perspektive soll sicherstellen, dass die ländlichen Regionen innerhalb des deutsch-polnischen Grenzraumes und insbesondere zwischen Cottbus und Zielona Góra gleichermaßen berücksichtigt und in die Kooperationsstrategien der beiden Städte integriert werden.

Der ländliche Raum zwischen Cottbus und Zielona Góra ist derzeit mit vielfältigen sozioökonomischen Problemen konfrontiert. Einer der größten Herausforderungen stellt dabei der demografische Wandel dar, was sich insbesondere auch an einem Mangel an Leistungen der Daseinsvorsorge bemerkbar macht. So ist beispielsweise ein Ungleichgewicht bei der Gesundheitsversorgung im ländlichen Raum festzustellen, insbesondere der polnische ländliche Raum verfügt über keine grenznahen Einrichtungen der stationären Gesundheitsversorgung. Rechtliche und finanzielle Gesichtspunkte verhindern wiederum die Nutzung vorhandener Einrichtungen der Gesundheitsversorgung auf deutscher Seite (Euroregion Spree-Neiße-Bober e.V und Stowarzyszenie Gmin RP Euroregion „Sprowa-Nysa-Bóbr“ 2020:52). Auch der Fachkräftemangel, der zum Teil als Folge aus dem demografischen Wandel hervorgeht, stellt eine zunehmende Herausforderung für den ländlichen Raum sowie die beiden Großstädte gleichermaßen dar. Neben derartigen Herausforderungen können aus planerischer Perspektive zudem die Unterschiede in der Verwaltungsstruktur und in der politischen Organisation zwischen Deutschland und Polen stellenweise ein Hindernis bei der gemeinsamen Planung und Umsetzung von Projekten darstellen (Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur Brandenburg, 2021, S. 73-75). Nicht zuletzt verfolgen die beiden Länder

in vielen Bereichen, wie zum Beispiel bei Infrastrukturprojekten, gemeinsame Ziele. Jedoch werden nicht selten die Prioritäten anders gesetzt, sodass zwischen gemeinsamer Planung und der letztendlichen Umsetzung eines Projektes große Unterschiede bestehen können (Krzymuski 2024). Hinzu kommen sprachliche und kulturelle Unterschiede, die stellenweise eine Hürde für die interkulturelle Zusammenarbeit darstellen. (Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur Brandenburg, 2021, S. 77)

Derartige Barrieren werfen nicht nur die Frage auf, inwieweit die Partnerstädte Cottbus und Zielona Góra als Doppelstädte betrachtet werden können. Vielmehr bieten sie auch das Potential für Ideen und Handlungsempfehlungen, wie derartige Hindernisse durch geeignete Maßnahmen und Instrumente überwunden werden können mit dem Ziel, die Kooperation zwischen den beiden Partnerstädten erfolgreich zu vertiefen.

1.3 Methodik und Vorgehensweise

Das inhaltlich umfangreiche Projekt erforderte eine gut ausgearbeitete und strukturierte Vorgehensweise, um einen Maßnahmenkatalog für die Doppelstadt-Strategie zu entwickeln. Erst nachdem die Städte besser kennengelernt und eine ausführliche Bestandsanalyse erarbeitet wurde, konnten passgenaue Maßnahmen formuliert werden, die als konkrete Handlungsempfehlungen zur Umsetzung der Strategie dienen. Basierend auf der Bestandsanalyse wurde ein prägnantes Leitbild entwickelt, das die langfristigen Ziele der Zusammenarbeit darstellt und als Orientierung für alle Beteiligten dient.

Die Methodik dieses Berichts basiert auf einer Kombination qualitativer und quantitativer Ansätze, die im Laufe des Forschungsprozesses weiterentwickelt und an die spezifischen Anforderungen der Analyse angepasst wurden. Der methodische Rahmen des Ex

posés diente zunächst als Grundlage, wurde jedoch während der Arbeit konkretisiert und erweitert, um einen möglichst fundierten und praxisnahen Überblick der Doppelstadt-Region von Cottbus - Zielona Góra zu erhalten.

Zur Einholung von Informationen und statistischen Daten wurden verschiedene empirische Methoden eingesetzt. Eine zentrale Rolle spielten Interviews mit Expert:innen, die mit Fachleuten aus den Bereichen Wirtschaftsförderung, Mobilität, dem Gesundheitswesen, Tourismus und Kultur geführt wurden. Ziel war es, ein tieferes Verständnis für zentrale Fragestellungen zu erlangen und praxisnahe Einblicke in bestehende Strukturen, Herausforderungen und Potenziale zu erhalten (Niederberger und Wassermann 2013). Befragt wurden unter anderem Lehrende der Medizinischen Fakultät Zielona Góra, die Auskunft über die Versorgungsstruktur und die akademische Entwicklung der Fakultät gaben. Ergänzend dienten Gespräche mit einem Vertreter der Modellregion Gesundheit Lausitz, um Digitalisierung und

grenzüberschreitende Kooperationsmöglichkeiten im Gesundheitswesen zu thematisieren. In Gesprächen mit der Industrie- und Handelskammer Cottbus sowie der Wirtschaftsregion Lausitz wurden unter anderem zentrale Akteur:innen und deren Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region identifiziert. Darüber hinaus wurde mit Expert:innen aus den Bereichen Mobilität, Kultur und Tourismus gesprochen, darunter Vertreter:innen von Pro Bahn Lausitz, dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, dem Europäischen Parkverbund und der Kulturkoordinierungsstelle Lausitz. Neben der theoretischen und datengestützten Analyse spielten Exkursionen und Vor-Ort-Analysen eine wesentliche Rolle zur Informationssammlung. Ortsbegehungen dienten dazu, räumliche Strukturen besser zu verstehen und lokale Gegebenheiten direkt zu erfassen. Zudem wurden Input-Vorträge von Expert:innen genutzt, um weitere fachliche Perspektiven in die Analyse einfließen zu lassen. Diese Vor-Ort-Erfahrungen ermöglichten es, die theoretischen Erkenntnisse aus den Dokumentenanalysen und Interviews mit der realen Situation vor Ort abzugleichen.

Die Analyse konzentrierte sich auf fünf Themenfelder: Raumanalyse, Mobilität und Siedlungsentwicklung, Wirtschaft und Innovation, soziale Infrastruktur sowie Kunst, Kultur und Tourismus.

Um erfolgreiche Ansätze für die Doppelstadt-Strategie abzuleiten, wurden zudem verschiedene Best-Practice-Beispiele betrachtet. Dazu gehört unter anderem das Unternehmen UESA, das als Vorbild für eine funktionierende grenzüberschreitende Wirtschaftszusammenarbeit gilt. UESA zeigt, dass Unternehmen erfolgreich sowohl auf deutscher als auch auf polnischer Seite operieren können. Auch kulturelle und touristische Projekte weisen Best Practices auf. So stellt das Lausitz Festival ein gelungenes Beispiel für eine länderübergreifende Kulturinitiative dar, die sich seit 2020 als überregionales Fest etabliert hat und internationale Aufmerksamkeit genießt.

Die SWOT-Analyse als verbal-argumentative Methode diente dazu, die Analyse in den Themenfelder pointiert zu systematisieren und die jeweilige aktuelle Situation in ausgewählten Bereichen im Hinblick auf eine intensivere Zusammenarbeit der Städte zu bewerten. Interne Faktoren, die dem Ziel einer verstärkten Zusammenarbeit zuträglich sind oder entgegenwirken, wurden als Stärken beziehungsweise Schwächen charakterisiert. Mit den Chancen und Risiken wurden die externen Faktoren, wie Trends, Prognosen und Bedrohungen zusammengefasst, welche die Erreichung der Ziele fördern bzw. gefährden. In der Gegenüberstellung der internen Stärken und Schwächen mit Chancen und Risiken ließen sich im Weiteren Wechselwirkungen zwischen den Faktoren identifizieren und Handlungsoptionen bzw. Strategiebausteine und Maßnahmen ableiten. Die SWOT-Analyse erlaubte es zudem, ausgewählte Expert:innen mittels Interviews strukturiert in den Analyseprozess einzubeziehen und deren Meinungen und Bewertungen aufzunehmen. (Wollny und Paul 2015)

Basierend auf den Ergebnissen der SWOT-Analyse wurden drei übergeordnete Entwicklungsziele definiert. Diese leiten sich direkt aus der Vision der Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra ab, die als langfristige Orientierung für die Zusammenarbeit dient. Die Vision „*Grenzen überwinden und Zukunft gestalten – gemeinsam für eine nachhaltige, innovative und transformative Doppelstadt*“ gibt die Richtung für alle weiteren Planungen vor. Das erste Ziel konzentriert sich auf die Förderung einer nachhaltigen und transformativen Wirtschaft, die innovative Kooperationen und neue Wirtschaftsstrukturen in der Region unterstützt. Das zweite Ziel widmet sich der Sicherung der Daseinsvorsorge durch grenzübergreifende Zusammenarbeit, insbesondere in den Bereichen Gesundheit, Bildung und Mobilität. Das dritte Ziel befasst sich mit der Stärkung der regionalen Identität und der nachbarschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Städten.

Zur Umsetzung dieser Entwicklungsziele wurden insgesamt zehn Strategiebausteine formuliert, die als strukturelle Grundlage für die weiteren Maßnahmen dienen. Aus diesen Strategiebausteinen wurden konkrete Maßnahmen abgeleitet, die nach thematischen Schwerpunkten geordnet und hinsichtlich ihrer Priorität, des Umsetzungszeitraums sowie der beteiligten Akteur:innen spezifiziert wurden. Dabei wurde besonders darauf geachtet, dass die Maßnahmen umsetzbar und langfristig tragfähig sind.

Die gewählte Methodik ermöglichte eine fundierte und praxisnahe Analyse der Doppelstadt-Region. Durch die Kombination verschiedener methodischer Ansätze - von Experteninterviews über Dokumentenanalysen bis hin zu Vor-Ort-Analysen - konnten sowohl bestehende Herausforderungen als auch Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Die systematische Verknüpfung der unterschiedlichen Erkenntnisse trug dazu bei, fundierte Handlungsperspektiven für die zukünftige Zusammenarbeit zwischen Cottbus und Zielona Góra zu entwickeln.

Unabhängig von der inhaltlichen Bearbeitung dieses Berichts war die regelmäßige Abstimmung der 14 Studierenden ein zentraler Bestandteil des methodischen Vorgehens. In regelmäßigen Treffen wurden Arbeitsschritte koordiniert, inhaltliche Schwerpunkte festgelegt und die Weiterarbeit besprochen. Diese Treffen dienten nicht nur der Strukturierung, sondern auch dem fachlichen Austausch und der Reflexion der bisherigen Erkenntnisse. Im Laufe der Arbeit wurde deutlich, dass eine integrierte Betrachtung der verschiedenen Themenfelder notwendig ist, um die komplexen Verflechtungen innerhalb der Doppelstadt-Region angemessen zu analysieren.

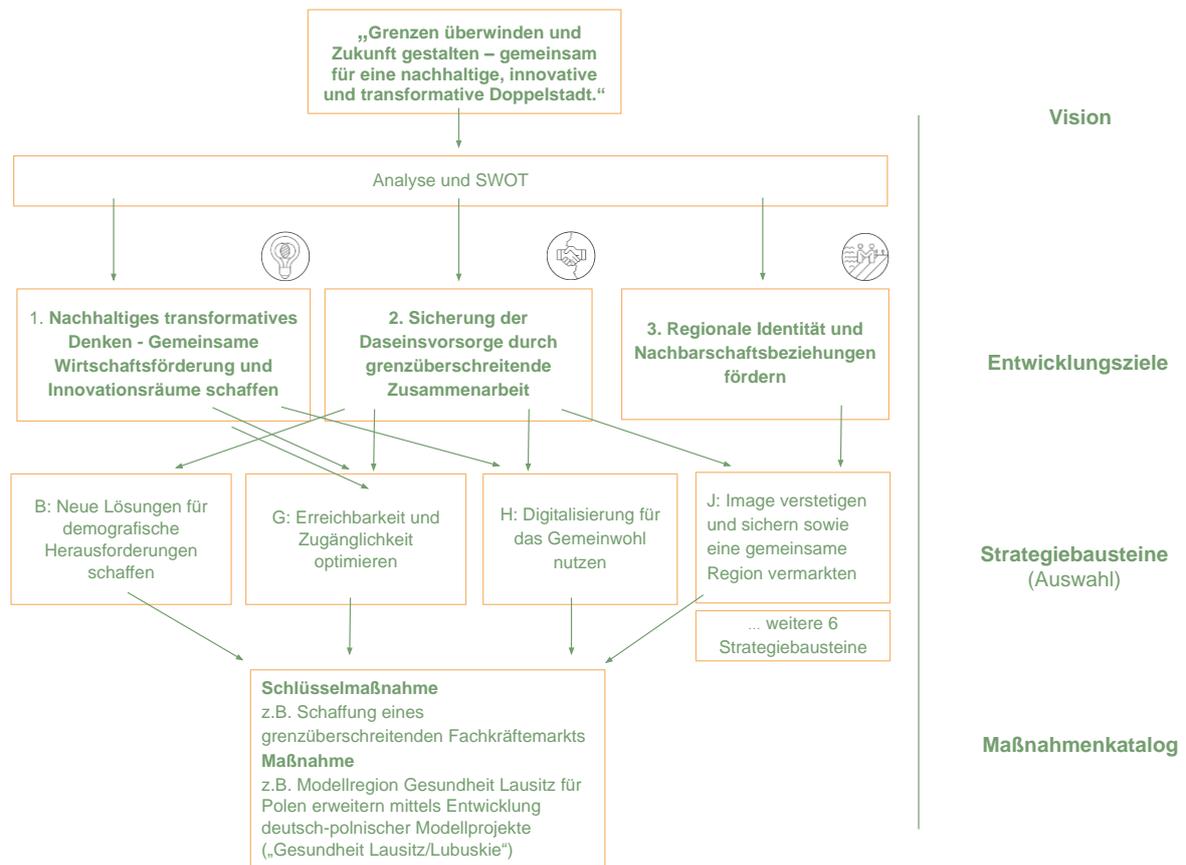


Abb. 02: Struktur der Doppelstadt-Strategie.

2. Status quo der Doppelstadt

Um den Status quo der Doppelstadt und der Doppelstadt-Region festzuhalten, wird im Folgenden eine Analyse innerhalb von fünf Sektoren vorgenommen. Dabei vertiefen sich die Sektoren Raumanalyse, Mobilität und Siedlungsstruktur, Wirtschaft und Innovation, soziale Infrastruktur sowie Kunst, Kultur und Tourismus in verschiedene essenzielle Unterthemen. Zunächst wird im Teil der Raumanalyse mit Hilfe der Aufarbeitung der Themen Demographie, Siedlungsstruktur und Strukturwandel und einer Analyse der Governance in die Thematik geleitet. Innerhalb der weiteren Analyse der Sektoren werden ebenfalls themenbezogene Governance-Strukturen und weitere Unterthemen benannt. Mit Hilfe von Best-Practice-Beispielen werden diese an passender Stelle ergänzt. Mit einem Fazit und einer sektorspezifischen SWOT-Analyse werden die Sektoranalysen abgeschlossen. Eine zusammenfassende SWOT-Analyse schließt das Analysekapitel ab und geht nochmals auf die wichtigsten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken ein.

Die tiefgreifenden Analysen sind innerhalb des Konzeptes ein wichtiger Schritt, um anschließend Entwicklungsziele zu definieren.

2.1 Raumanalyse

2.1.1 Lage

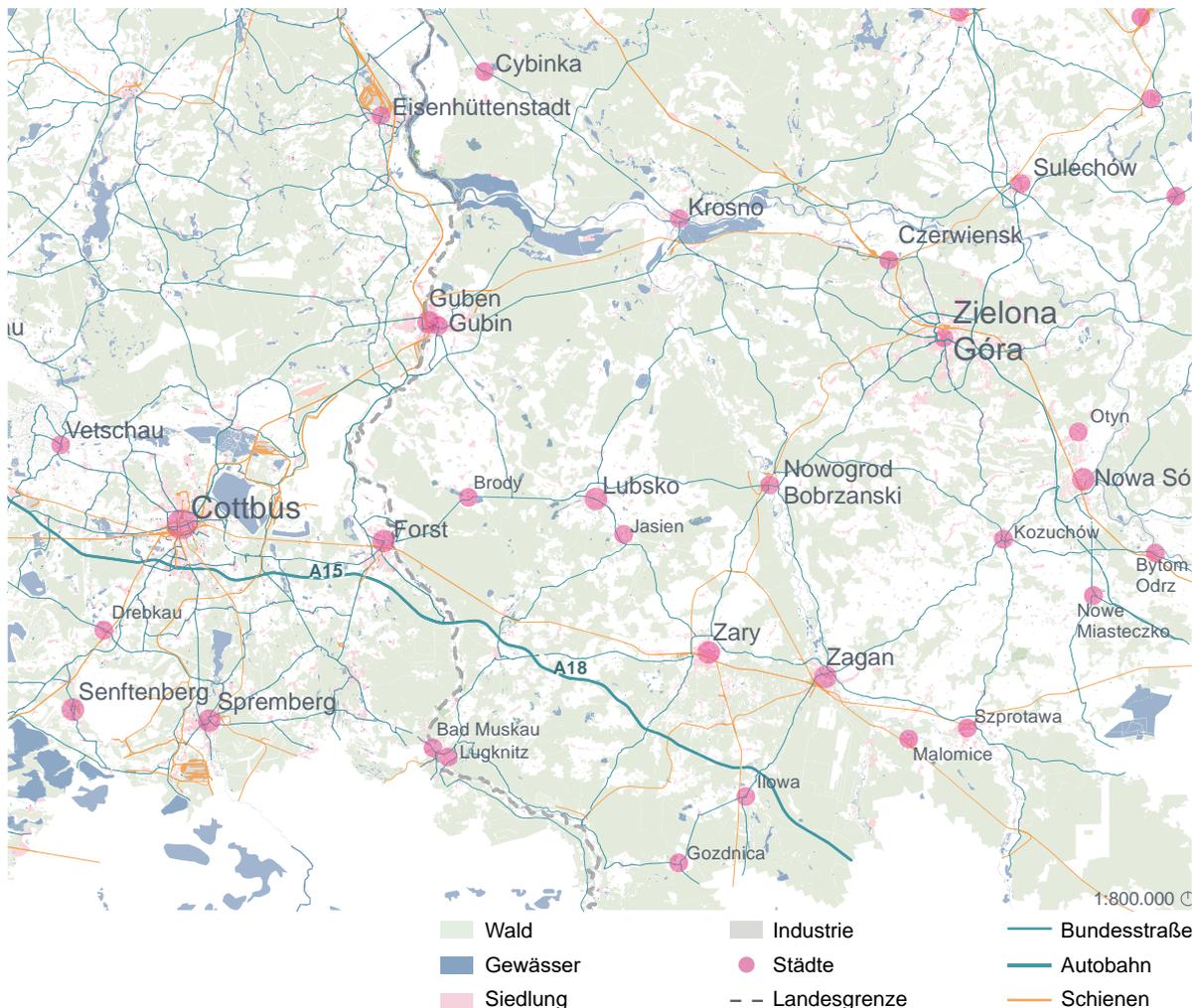


Abb. 03: Detailkarte der Region.

Cottbus ist eine kreisfreie Stadt und liegt im östlichsten Bundesland Deutschlands - in Brandenburg. Außerdem ist sie die östlichste Großstadt Deutschlands. Im Zentrum des Landkreises Spree-Neiße erstreckt sich die Universitätsstadt. Der Landkreis Spree-Neiße ist einer der wenigen Kreise im Land Brandenburg, welcher nicht an Berlin angrenzt. Stattdessen bilden Polen und Sachsen die nachbarschaftlichen Grenzen. Die polnische Grenze ist etwa 20 km von Cottbus entfernt. Die Luftlinie nach Zielona Góra beläuft sich auf etwa 70 km Entfernung. (Google 2025)

Die Partnerstadt von Cottbus liegt im südlichen Teil der Woiwodschaft Lubuskie. Die Woiwodschaft Lubuskie bildet mit den Woiwodschaften Westpommern und Niederschlesien die Grenze zu Deutschland. Diese drei Gebiete sind somit die westlichsten Teile Polens. Beide Städte gehören zur Euroregion Spree-Neiße-Bober sowie der Landkreis Spree-Neiße und

der südliche Teil der Woiwodschaft Lubuskie. Zielona Góra ist die Kreisstadt des im Südosten gelegenen Powiat Zielonogórski in der Woiwodschaft Lebus. Die Stadt ist flächenmäßig die sechstgrößte Stadt Polens und übertrifft sogar die 110 km entfernte Stadt Posen. (Jałowski 2025)

Cottbus bildet das Tor zum Spreewald und ist die größte Stadt der Niederlausitz. Die Stadt ist zudem durch die Spree, welche 23 km durch das Stadtgebiet fließt, in zwei Teile geteilt. Des Weiteren ist die Region von Tagebau und Kohlekraftwerken geprägt. Nördlich von Cottbus schließt sich das Peitzer Teichland an und im Süden erstreckt sich das Lausitzer Seenland. Auch Cottbus verfügt über einen renaturierten Tagebau-See im Osten der Stadt. Weiterhin verfügt die Stadt über einige Badeseen, die fußläufig oder mit dem Rad gut zu erreichen sind. Die Stadt ist eben und topografisch kaum von Erhebungen geprägt.

Im Gegensatz zu Cottbus kann die Stadt Zielona Góra andere geografische Besonderheiten bieten. Zielona Góra ist das einzige Weinanbaugebiet Polens und somit geprägt von Weinbergen. Dies ist auch an der Topografie erkennbar, denn die Stadt liegt zwischen 70 und 210 m über NN. Um Zielona Góra werden knapp 40 Weingüter gezählt auf etwa 160 Hektar. Die Weinanbauflächen liegen hauptsächlich außerhalb der Stadt. Außerdem ist die Region um die Kreisstadt geprägt von einem Seenland (Jałowski 2025). Der Wojnowskie See mit einer Größe von 229 Hektar, der Sławskie-Badesee oder der Niesłysz See sind hierbei zu erwähnen. Sie laden zum Segeln, Windsurfen, Baden, Tauchen, aber auch zum Wandern, Radfahren, Grillen, Angeln oder auch zum Beobachten der Natur und der Artenvielfalt ein. (Centrum Park Apartments 2020)

2.1.2 Demographie

Im Jahr 2024 lebten in Cottbus ca. 99.900 Menschen (Stadtverwaltung Cottbus - Fachbereich Bürgerservice, Statistik und Wahlen o. J.) und in Zielona Góra ca. 139.000. Zum Vergleich in Gorzow Wielkopolski leben etwas weniger Menschen als in Zielona Góra mit 122.500 Einwohnern 2020 (Główny Urząd Statystyczny o. J.). Das entspricht 30 % der Bevölkerung der Euroregion Spree-Neiße-Bober, die in den Oberzentren Cottbus und Zielona Góra wohnen. Cottbus überschritt in den 1970er Jahren die Grenze der 100.000 Einwohner:innen, weshalb sie zur Großstadt wurde. Der historische Höchststand wurde 1989 erreicht mit einer Bevölkerungszahl von ca. 129.000. Nach der Wende 1990 hatte die Stadt mit Arbeitslosigkeit und Geburtenrückgang zu kämpfen, weshalb die Bevölkerung schrumpfte. Auch die zahlreichen Eingemeindungen bis in die 2000er Jahre konnten die Schrumpfung nicht aufhalten. Heute weist Cottbus eine stabile Bevölkerungsentwicklung auf. Die Einwohner:innenzahl schwankte in den letzten 15 Jahren zwischen 98.000 und 100.000 Einwohner:innen. Im Jahr 2024 lebten in Cottbus 99.928 Menschen. (Stadtverwaltung Cottbus -

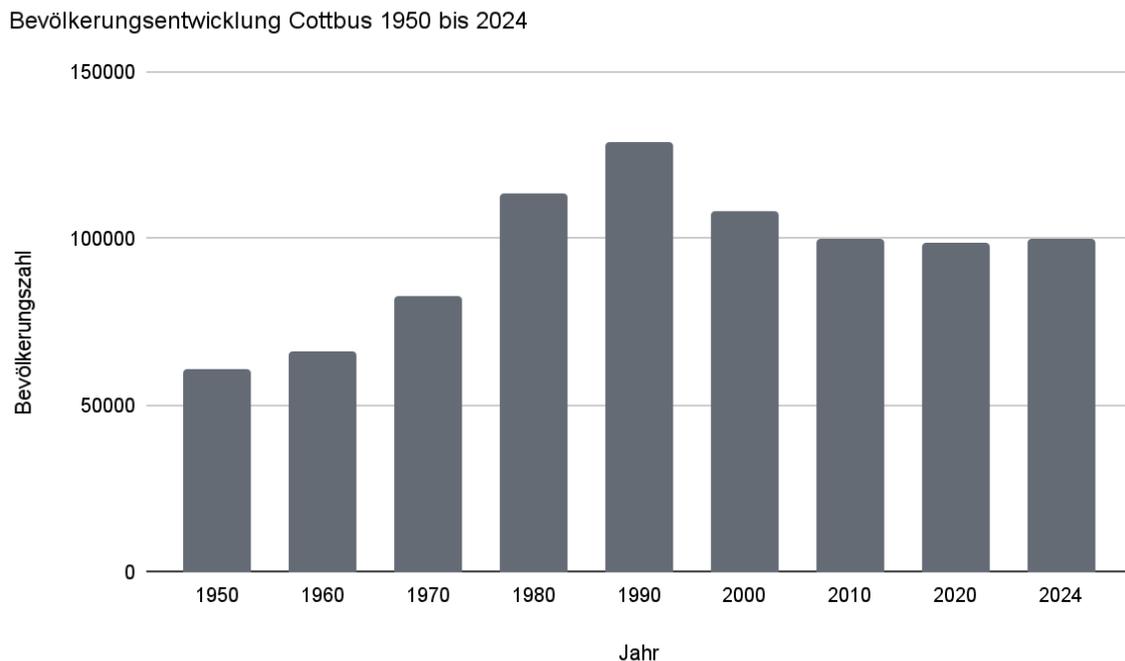


Abb. 04: Bevölkerungsentwicklung Cottbus von 1950 bis 2024.

Die Stadt Zielona Góra wurde im Jahr 1950 zur Hauptstadt der damaligen gleichnamigen Woiwodschaft, welche heute in dieser Form nicht mehr existiert. Die Nachkriegszeit war in der Stadt von Aufschwung geprägt. In diesem Zusammenhang wurden zahlreiche neue Großwohnsiedlungen in der Plattenbauweise errichtet. Im Jahr 1980 überschritt Zielona Góra die 100.000 Einwohner:innen-Marke und wurde demnach zur Großstadt. Auch die nächsten Jahre waren geprägt von Entwicklung in neue Gewerbegebiete oder Einfamilienhaussiedlungen. Die Einwohner:innenzahl der Stadt nahm kontinuierlich zu. Im Jahr 1990 lag sie bei etwa 114.000. Bis in die 2020er Jahre stieg die Einwohner:innenzahl weiterhin kontinuierlich an. Während 2010 noch etwa 117.000 Bewohner:innen in der Stadt lebten, waren es 2015 schon 138.000 Einwohner:innen. Grund für den starken Anstieg war der Zusammenschluss der Landgemeinde Zielona Góra mit der Stadt Zielona Góra. Dadurch wurden alle Kommunen der Landgemeinde in die Stadt eingemeindet. Seitdem stieg die Einwohner:innenzahl auf 140.000, im Jahr 2019 erreichte die Stadt ihren Spitzenwert von 141.200 Bewohner:innen. Im Jahr 2024 lebten etwa 138.800 Menschen in Zielona Góra. (Główny Urząd Statystyczny o. J.)

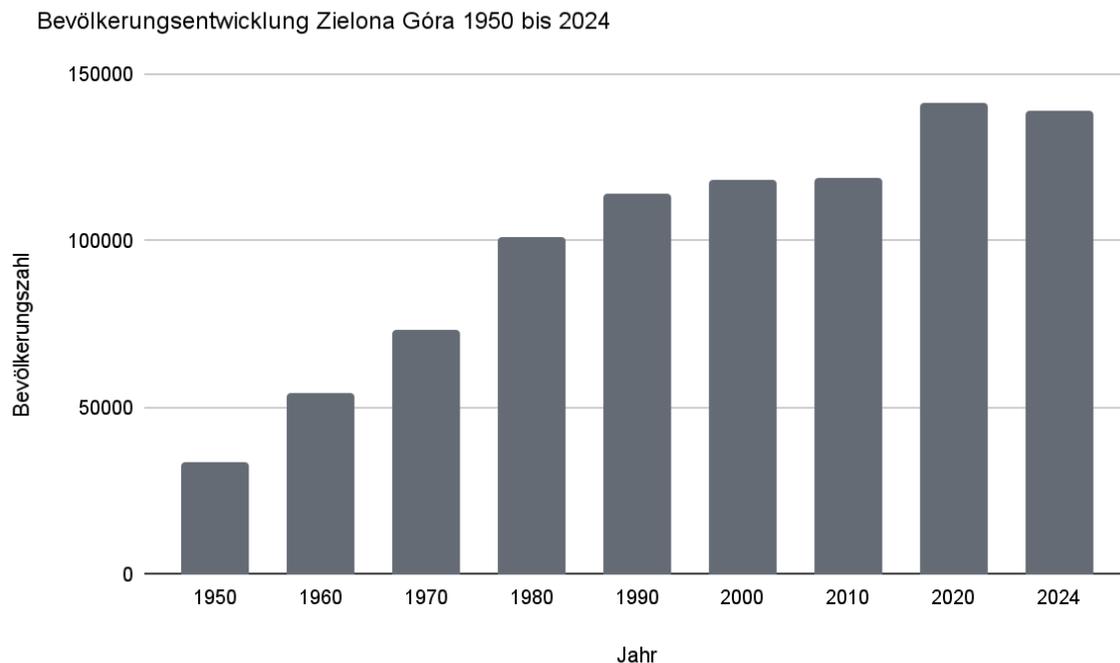


Abb. 05: Bevölkerungsentwicklung Zielona Góra von 1950 bis 2024.

Mit der postsozialistischen Transformation ab dem Jahr 1990 beschleunigte sich der Bevölkerungsverlust in den meisten polnischen Städten. Aber auch schon in den 1970er Jahren war dies ein Thema in den altindustriellen Städten. Motoren waren Suburbanisierung und Abwanderung und führten zur Schrumpfung der Bevölkerung bis zu 21% in den Städten. Dies zeigt Parallelen zu Entwicklungen in Ostdeutschland nach 1990. Entgegen diesen Trends gibt es auch stark gewachsene Städte im Sozialismus, darunter Zielona Góra. Sie stieg nach der Grenzverschiebung 1945 zu einem regionalen Zentrum auf und profitierte von der Industrialisierung. 1945 zählte Zielona Góra noch rund 15.700 Einwohner:innen (Haase 2012). In der Woiwodschaft Lubuskie ist ein leicht sinkender Trend der Bevölkerungsentwicklung zu erkennen. In den letzten 25 Jahren verzeichnete die Woiwodschaft immer knapp über eine Million Einwohner:innen. Im Jahr 1995 hatte Lubuskie 1.014.000 Bewohner:innen. Während aber 2015 noch 1.018.000 Menschen dort lebten, waren es 2021 noch 1.003.000 Einwohner:innen. Das entspricht einer Verlustrate unter 1%. (Główny Urząd Statystyczny o. J.)

Im Landkreis Spree-Neiße lebten im Jahr 1997 noch 157.000 Menschen. Bei den Zahlen ist darauf zu achten, dass die kreisfreie Stadt Cottbus nicht zu den Einwohner:innenzahlen gerechnet wird. Die Hälfte der Bewohner:innen leben in den Städten Spremberg, Forst und Guben mit mehr als 10.000 Einwohner:innen (Landesamt für Bauen und Verkehr Abteilung

Städtebau und Bautechnik Dezernat Raumbewachung und Stadtmonitoring 2021). Die Bevölkerungszahl sinkt kontinuierlich. In den Jahren 2007 bis 2012 sank diese auf der deutschen Seite der Spree um 6,6%. Aber seit 2012 verlangsamte sich das Schrumpfen der Bevölkerung. 2010 lebten im Landkreis noch etwa 126.000 Menschen, 2020 noch 113.000 und im Jahr 2023 knapp 112.000. (Statistisches Bundesamt 2024b)

Wie alle nicht an Berlin gelegenen Landkreise hat auch der Landkreis Spree-Neiße hohe Wanderungsverluste. In den Jahren 2000 bis 2019 waren dies ca. -120 je 1.000 Einwohner:innen. Die meisten Wanderungsgewinne neben Cottbus und seine angrenzenden Gemeinden verzeichnen die Gemeinden Burg und Guhrow und weitere Spreewaldorte. Dennoch hatte der Landkreis im Jahr 2019 den zweithöchsten negativen Saldo der berlinfernen Landkreise von -9 je 1.000 Einwohner:innen, aber einen positiven Wanderungssaldo von 3,1 je 1.000 Einwohner:innen. (Landesamt für Bauen und Verkehr Abteilung Städtebau und Bautechnik Dezernat Raumbewachung und Stadtmonitoring 2021)

Im Gegensatz dazu beträgt die Bevölkerungsdichte in der Woiwodschaft Lubuskie etwa 72 Einwohnende pro km², während sie in den beiden Woiwodschaftszentren Zielona Góra und Gorzów Wielkopolski am höchsten ist mit ca. 500 Einwohnenden je km². Zielona Góra hat eine Ausdehnung von 280 km². Im Landkreis auf deutscher Seite beträgt die Bevölkerungsdichte etwa 69 Einwohnende pro km² - ähnlich wie in Lebus. Die Dichte der Bevölkerung in Cottbus beträgt etwa 600 Einwohnende je km². Die Fläche der gesamten Stadt beträgt 164 km². Somit ist diese Zahl etwas höher als in Zielona Góra. Hintergrund dafür ist sicherlich die hohe Zahl an Plattenbauten in der Stadt Cottbus und die geringere Fläche der Stadt. (Landesamt für Bauen und Verkehr Abteilung Städtebau und Bautechnik Dezernat Raumbewachung und Stadtmonitoring 2021)

Es lässt sich also erkennen, dass auf der deutschen Seite der Doppelstadt mit ihrem Umland stärkere Veränderungen in der Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen sind als auf der polnischen Seite.

2.1.2.1 Altersstrukturen

Altersstrukturen der Stadt Cottbus

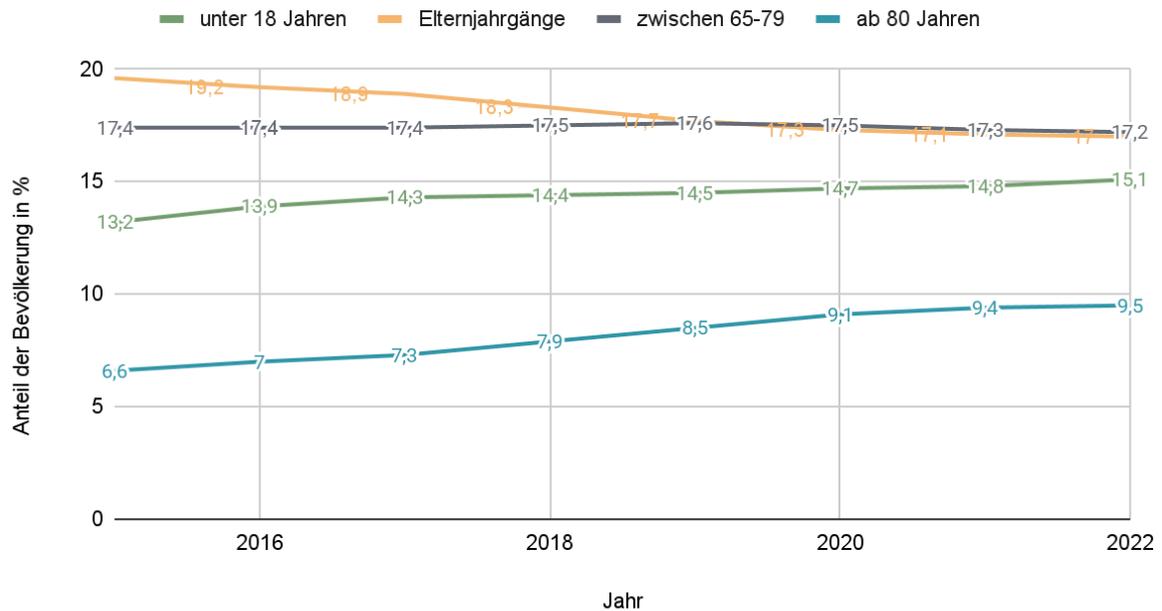


Abb. 06: Altersstrukturen der Stadt Cottbus.

Die Abbildung 06 zeigt den Verlauf von Daten der Altersstrukturen der Stadt Cottbus in einer Zeitspanne vom Jahr 2015 bis einschließlich dem Jahr 2022. Hierbei wurden vier Alterskategorien festgelegt. Zum einen handelt es sich hierbei um die Kategorie "unter 18 Jahren", welche alle Menschen einschließt, die zu dem Zeitpunkt der Datenerhebung minderjährig waren. Zum anderen gibt es die Kategorie Elternjahrgänge, welche die Altersspanne von 19 bis einschließlich 64 Jahren aufweist. Die dritte Kategorie schließt die Altersspanne von 65 bis einschließlich 79 Jahren ein. Die letzte Kategorie beinhaltet die Menschengruppen, welche zum Zeitpunkt der Datenerhebung bereits 80 Jahre oder schon älter waren. (Wegweiser Kommune 2022)

Aus der Grafik ist zu entnehmen, dass die Altersstruktur der Stadt Cottbus keine stark auffällige Veränderung in den vergangenen sieben Jahren aufweist. Die Zahl der Minderjährigen weist einen leichten und konstanten Anstieg auf. So waren im Jahr 2015 13,2 % der Bevölkerung Cottbus minderjährig. Im Jahr 2022 waren es bereits 15,1 %. Die Kategorie der Elternjahrgänge weist einen leichten Abfall der Prozentzahl auf. So waren im Jahr 2015 19,6 % der Bevölkerung der Stadt Cottbus und im Jahr 2022 waren es nur noch 17,0 %. Die beiden anderen Kategorien der Altersstruktur hingegen sind weitestgehend stabil geblieben und weisen nur einen geringen Abfall der Prozentzahl auf. Bei der Kategorie der Bewohner:innen zwischen 65 Jahren und einschließlich 79 Jahren waren es 2017 17,4 % und 2022

17,0 % der Bevölkerung. Ähnlich sieht es bei den Menschen ab dem 80. Lebensjahr aus. So waren es im Jahr 2015 6,6% der Bevölkerung und 2022 waren es 6,0%. Das Durchschnittsalter im Jahr 2015 betrug für die Stadt Cottbus 46,5 Jahre und stieg im Jahr 2022 auf 49,9 Jahre. Somit zeichnet sich eine langsam alternde Bevölkerung für die Stadt Cottbus ab. (Wegweiser Kommune 2022)

Altersstrukturen 2021 der Stadt Zielona Góra

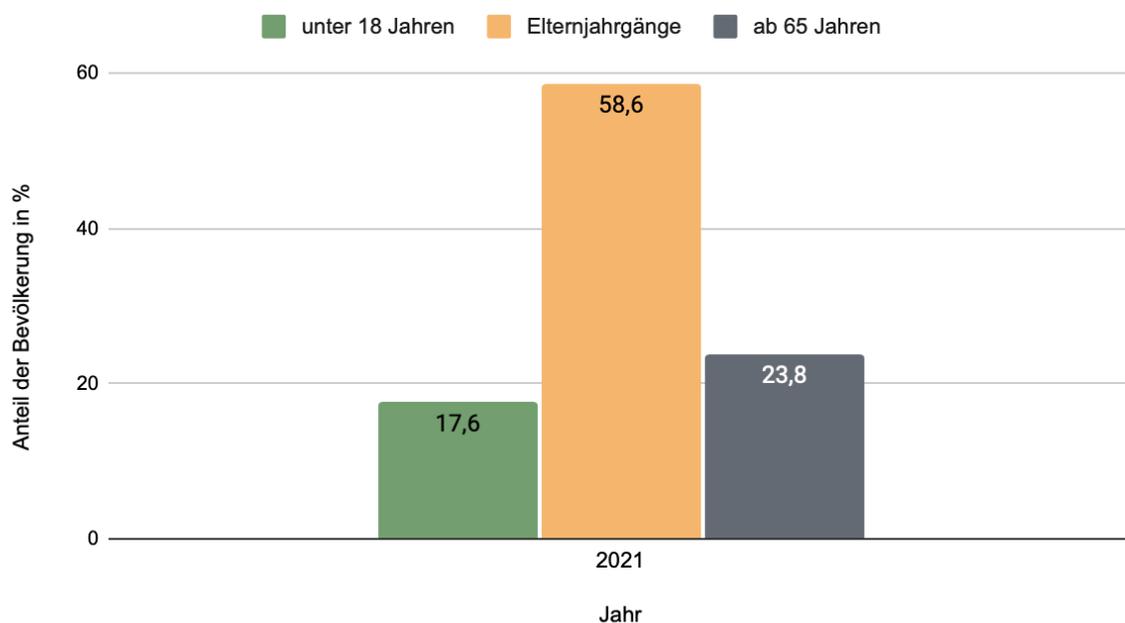


Abb. 07: Altersstrukturen im Jahr 2021 für die Stadt Zielona Góra.

Für die polnische Stadt Zielona Góra gibt es nur wenige vergleichbare Werte zum Thema der Altersstrukturen der Bevölkerung. Die Daten wurden hierbei nur für das Jahr 2021 erhoben und veröffentlicht. Auch hier wurden zuvor Kategorien festgelegt, welche sich durchaus mit den Daten aus der Stadt Cottbus ähneln. Zum einen gibt es auch hier die Kategorie der unter 18-jährigen und bezieht alle Minderjährigen in der Stadt Zielona Góra mit ein. Ebenfalls wie für die Stadt Cottbus gibt es auch die Kategorie der Elternjahrgänge, welche hierbei auch mit der Altersspanne von 19 bis einschließlich 65 Jahren definiert wird. Abweichend zu den Daten aus der Stadt Cottbus ist die dritte Kategorie der Bevölkerung ab 65 Jahren. Da nur Daten aus dem Jahr 2021 veröffentlicht wurden, ist eine Analyse des Verlaufes der Zahlen nicht möglich. (Brinkhoff 2024)

Wie in der Abbildung 07 dargestellt, betrug die minderjährige Bevölkerung der Stadt Zielona Góra in dem Jahr 2021 17,6 %. Der Anteil der Elternjahrgänge beträgt insgesamt 58,6 % der Bevölkerung und bei der Bevölkerung über 65 Jahren beträgt der Anteil 23,8 %. Der deutlich größte Anteil der Bevölkerung bildet der Elternjahrgang. (Brinkhoff 2024)

Es wird deutlich, dass auf polnischer Seite ein erschwerter Zugang zu den Daten der Altersstrukturen besteht. Dies erschwert einen eindeutigen Vergleich der zwei Städte.

2.1.2.2 Natürliche Bevölkerungsbewegung

Als natürliche Bevölkerungsbewegung wird die Veränderung der Bevölkerungszahl beschrieben. Diese Veränderungen der Bevölkerungszahl werden durch die Geburtenzahl, der Sterbezahl sowie durch die Anzahl der Eheschließungen und Ehelösungen erfasst. Für die natürliche Bevölkerungsentwicklung sind besonders die Lebendgeborenen- und Gestorbenenüberschüsse von Bedeutung, welche in der Bevölkerungsstatistik dokumentiert werden. Weitere Formen der Wanderung wie beispielsweise verschiedene Formen der Migration werden in der natürlichen Bevölkerungsbewegung nicht berücksichtigt. (Schmidt o.J.)

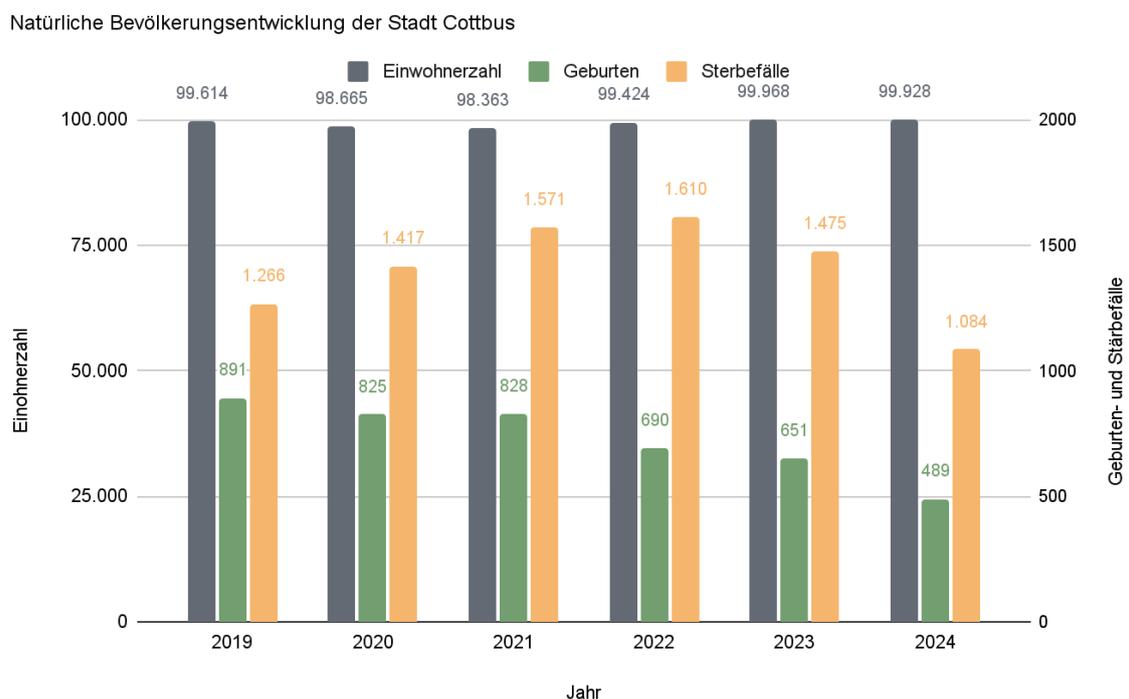


Abb. 08: Natürliche Bevölkerungsentwicklung der Stadt Cottbus.

Die Abbildung 08 zeigt ein Balkendiagramm, welches die Anzahl der Einwohner:innen, die Anzahl der Lebendgeburten sowie die Anzahl der Sterbefälle in den vergangenen fünf Jahren der Stadt Cottbus. Dieses Balkendiagramm enthält somit alle Faktoren der natürlichen Bevölkerungsbewegung. Die Stadt Cottbus weist eine relativ konstante Einwohner:innenzahl in den Jahren 2019 bis einschließlich 2024 auf. Hierbei bewegt sich die Zahl der Einwohner:innen zwischen 99.614 im Jahr 2019 und 99.928. Daraus ergibt sich eine ansteigende Tendenz von insgesamt 314 Einwohner:innen im Jahr 2024 im Vergleich zum Jahr 2019. (Stadt Cottbus o. J.)

Die Rate der Geburten hingegen zeigt eine abnehmende Tendenz. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 891 Lebendgeburten in der Stadt Cottbus registriert. Dieser Wert halbiert sich konstant bis zum Jahr 2024. Denn im Jahr 2024 hat die Stadt 489 Lebendgeburten registriert. Dabei ergibt sich eine Differenz von insgesamt 402 Lebendgeburten. Es ist festzuhalten, dass sich innerhalb der fünf vergangenen Jahre die Rate der Lebendgeburten fast vollständig halbiert hat. (Stadt Cottbus o. J.)

Vergleicht man die Sterberate mit der Geburtenrate, so zeigt sich ein konstanter Verlauf. Im Jahr 2019 wurden 1.266 Sterbefälle registriert. Im Jahr 2024 hat der Wert leicht abgenommen, sodass insgesamt 1.084 Sterbefälle registriert wurden. Die Sterberate weist eine Differenz von 182 Sterbefällen innerhalb von fünf Jahren auf. (Stadt Cottbus o. J.)

Für die Stadt Cottbus ist anzumerken, dass die Rate der Sterbefälle in den vergangenen fünf Jahren konstant über der Rate der Lebendgeburten liegt. Somit weist die Stadt jährlich mehr Sterbefälle auf als Lebendgeburten. Es ist anzumerken, dass die leicht ansteigende Anzahl der Einwohner:innen innerhalb der vergangenen fünf Jahren nicht auf die natürliche Bevölkerungsbewegung zurückzuführen ist. (Stadt Cottbus o. J.)

Der Anstieg der Anzahl der Einwohner:innen ist wahrscheinlich durch migrantische Bewegungen und somit Zuzüge in der Stadt Cottbus zu begründen.

Abweichungen der Bevölkerungsentwicklung zum Vorjahr

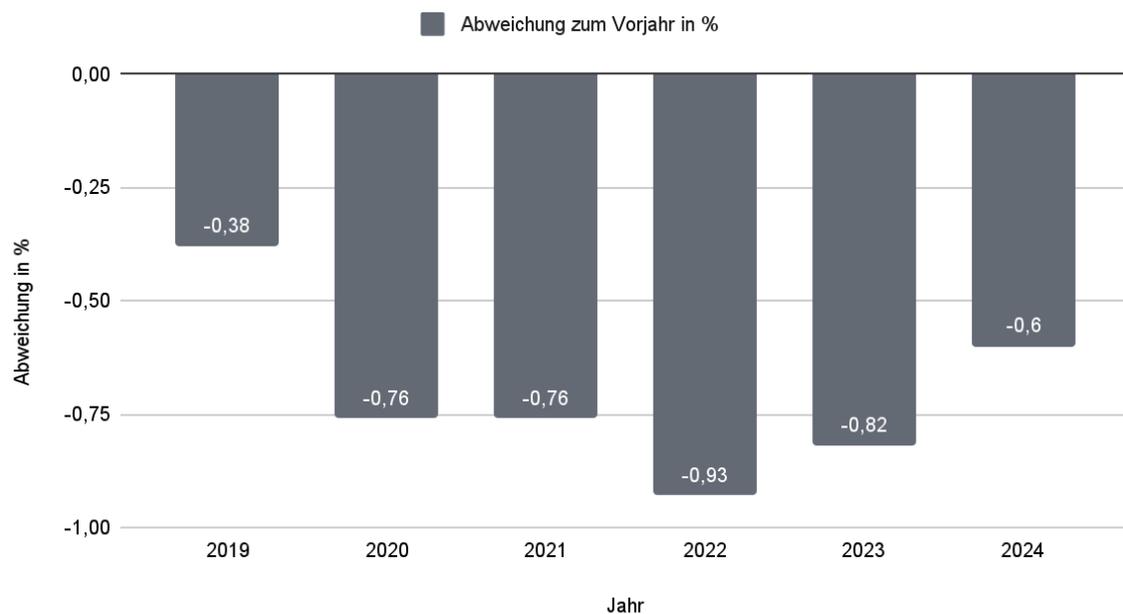


Abb. 09: Abweichungen der Bevölkerungsentwicklung zum Vorjahr in %.

Die Abbildung 09 zeigt ein Balkendiagramm, welches eine Abweichung der Bevölkerungsentwicklung für das Vorjahr in Prozenten darstellt. Es handelt sich dabei um eine Differenz der Sterbefälle und Lebendgeburten der Einwohnerzahl für die Stadt Cottbus. Aus dem Diagramm lässt sich für das Jahr 2022 ein Hochpunkt der natürlichen Bevölkerungsbewegung identifizieren. In den Jahren 2019 bis einschließlich 2022 hat die Stadt Cottbus einen deutlichen Anstieg der natürlichen Bevölkerungsbewegung zu verzeichnen. Somit stieg der Wert von -0,38% im Jahr 2019 auf -0,93% im Jahr 2022. Ab dem Jahr 2023 fiel der Wert von -0,82% auf insgesamt -0,6% im Jahr 2024 für die Stadt Cottbus.

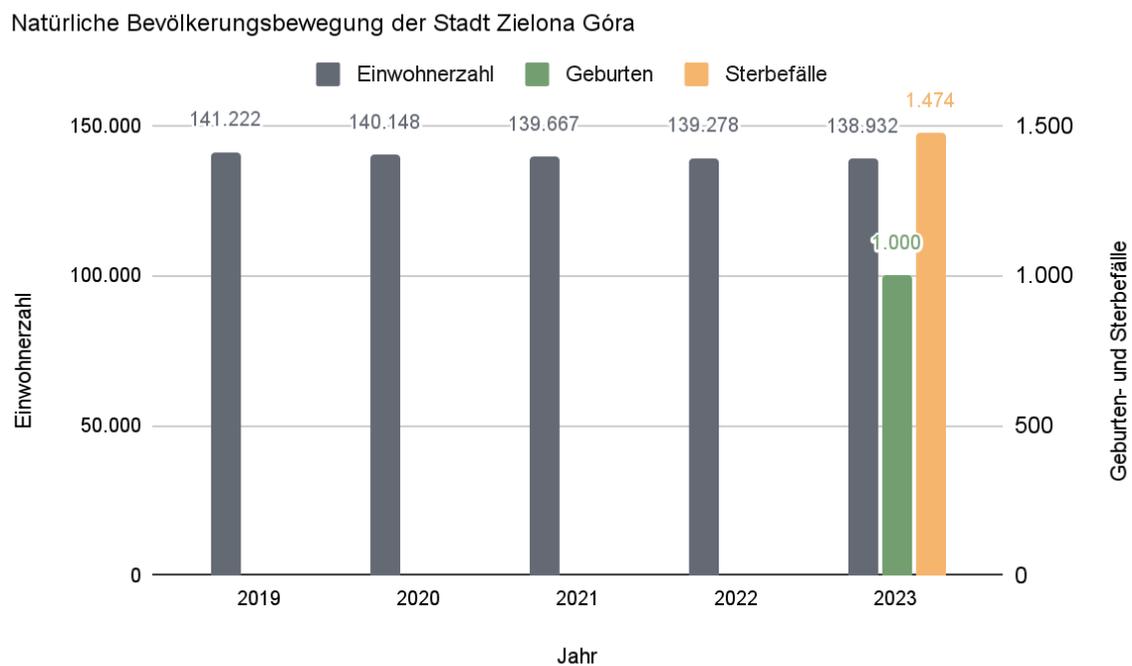


Abb. 10: Natürliche Bevölkerungsbewegung der Stadt Zielona Góra.

Die Abbildung 10 zeigt ein Balkendiagramm, welches die Anzahl der Einwohner:innen, die Anzahl der Lebendgeburten sowie die Anzahl der Sterbefälle in den vergangenen fünf Jahren der Stadt Zielona Góra. Dieses Balkendiagramm ist wie die Abbildung 08 aufgebaut, um so die Stadt Cottbus und die Stadt Zielona Góra vergleichen zu können. Es ist jedoch bereits anzumerken, dass die Datengrundlage für die Stadt Zielona Góra lückenhaft und schwer zugänglich ist. Für die Stadt Zielona Góra standen die Daten für die Anzahl der Einwohner:innen für die Jahre 2019 bis einschließlich 2023 zur Verfügung. Für das Jahr 2023 stehen ebenfalls die Daten für die Rate der Lebendgeburten sowie der Sterbefälle zur Verfügung.

Die Anzahl der Einwohner:innen der Stadt Zielona Góra der Jahre 2019 bis einschließlich 2023 weist eine leicht steigende Tendenz auf. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 141.222 Einwohner:innen in der Stadt registriert. Für das Jahr 2023 wurden in Zielona Góra insgesamt

138.932 Einwohner:innen registriert. In den vier Jahren ergab sich eine Differenz von insgesamt 2.290 Einwohner:innen der Stadt Zielona Góra (AdminStat Polonia o.J.). Die Stadt Zielona Góra weist somit einen Abgang der Bevölkerung auf. Damit unterscheidet sich Zielona Góra von der Stadt Cottbus, da diese einen Anstieg der Bevölkerung innerhalb der vergangenen Jahre verzeichnete.

Wie zuvor erwähnt, steht für das Jahr 2023 die Anzahl der Lebendgeburten und der Sterbefälle zur Verfügung. Im Jahr 2023 wurden 1.000 Lebendgeburten und 1.474 Sterbefälle in der Stadt Zielona Góra registriert. (AdminStat Polonia o.J.)

Auch in der Stadt Zielona Góra liegt die Rate der Sterbefälle deutlich über der Anzahl der Lebendgeburten. Dadurch ergibt sich für das Jahr 2023 ebenfalls wie für die Stadt Cottbus eine negative natürliche Bevölkerungsentwicklung.

Abweichungen der Bevölkerungsentwicklung zum Vorjahr

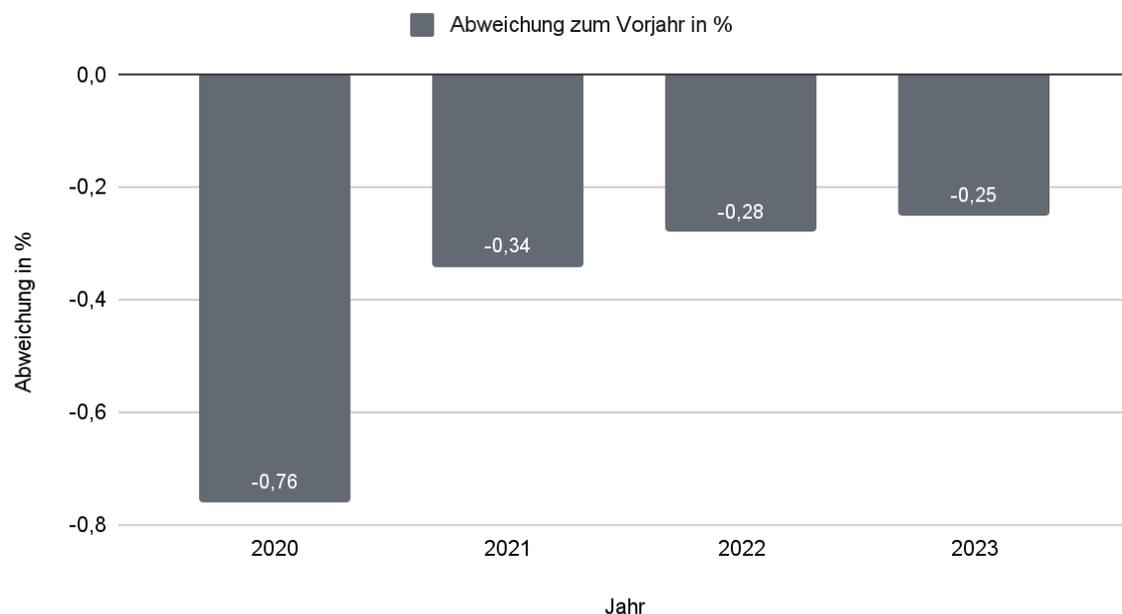


Abb. 11: Abweichungen der Bevölkerungsentwicklung zum Vorjahr in %.

Die Abbildung 11 zeigt ein Balkendiagramm, welches eine Abweichung der Bevölkerungsentwicklung für das Vorjahr in Prozenten darstellt. Es handelt sich dabei um eine Differenz der Sterbefälle und Lebendgeburten der Einwohner:innenzahl für Zielona Góra.

Ähnlich wie die Stadt Cottbus verzeichnet auch die Stadt Zielona Góra einen Hochpunkt der natürlichen Bevölkerungsbewegung. Dieses weist die Stadt Zielona Góra im Jahr 2020 mit einem Wert von -0,76% auf. Die Stadt Cottbus weist diesen Hochpunkt vergleichsweise im Jahr 2022 auf.

Zielona Góra weist innerhalb der vier vergangenen Jahre, von 2020 bis einschließlich 2023, einen Abfall der natürlichen Bevölkerungsentwicklung auf. Somit sinkt der Wert von -0,76% im Jahr 2020 auf -0,25% im Jahr 2023. Die Stadt Cottbus hingegen weist zu Beginn einen starken Anstieg der natürlichen Bevölkerungsbewegung auf, welcher sich im Verlauf der Jahre zu einem Abfall der Bevölkerungsbewegung entwickelt.

2.1.3 Siedlungsstrukturen

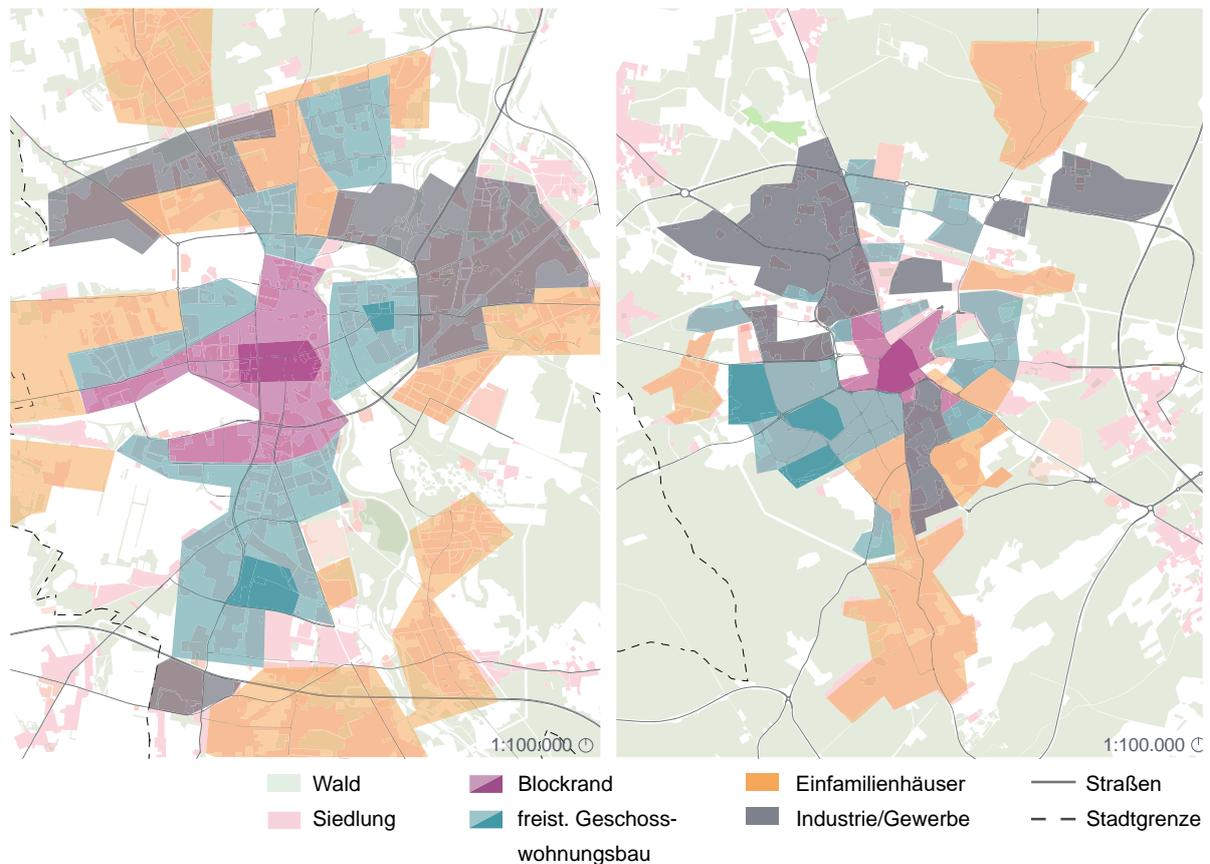


Abb. 12: Siedlungsstruktur der Städte Cottbus und Zielona Góra

Die Siedlungsstrukturen der beiden Städte Cottbus und Zielona Góra sind im Grundlegenden miteinander vergleichbar. Beide Städte besitzen ein innerstädtisches Kerngebiet, welches durch Gebäude aus der Gründerzeit geprägt ist. Beide Innenstädte sind in den 2000ern sehr gut saniert worden, was zu großen Teilen in Deutschland vor allem durch Förderprogramme des Landes und in Polen durch EU-Fördermittel geschah (Lausitz TV 2021). Um die Innenstadt herum befinden sich in beiden Städten, geschuldet dem starken Bevölkerungswachstums in der Nachkriegszeit, große Wohnsiedlungen in industrieller Bauweise. Diese unterscheiden sich im Erscheinungsbild primär durch die präferierte Bauweise des Plattenbaus der beiden ehemaligen Ostblockstaaten. Während man in der DDR eher auf Wohnscheiben mit einzelnen Hochpunkten setzte, wurden in Polen Hochhäuser in Größenordnungen bis

etwa 15 Geschossen häufiger eingesetzt, was sich deutlich auf die Stadtsilhouette auswirkt. In der Stadtperipherie befinden sich bis zu den Stadtgrenzen hin jeweils ausschweifende Einfamilienhausgebiete, die durch wenige neue Reihenhaus-Viertel sowie einige Komplexe großflächigen Einzelhandels ergänzt werden.

Große Veränderungen in der Stadtstruktur finden in der nahen Zukunft vor allem in Cottbus statt. Mit dem Hafenviertel am "Ostsee" und dem Lausitz-Science-Park plant die Stadt zwei komplett neue Stadtviertel, welche neben Wohnraum und Arbeitsplätzen auch Tourismus und Forschung viel neuen Platz in der Region bieten (Stadtverwaltung Cottbus o. J.). Auch wenn es auf polnischer Seite keine Projekte im vergleichbaren Ausmaß gibt, kommt es des Öfteren vor allem in Zielona Góra aufgrund einer positiven Einwohnerentwicklung zu kleineren Neubau-Projekten. (lubuskie.pl)

Zwischen den beiden Städten Cottbus und Zielona Góra befinden sich noch mehrere kleinere Siedlungskörper, die sich entlang der Hauptstraße zwischen den beiden Städten befinden. Die mit Abstand größte ist dabei die Doppelstadt Guben-Gubin. Sie besitzt insgesamt 32.000 Einwohner:innen, jeweils 16.000 in den beiden Städten Guben und Gubin (Stadt Guben 2023). Die nächstgrößere Stadt ist Krosno Odrzańskie mit etwa 11.300 Einwohner:innen (GUS 2019). Sie befindet sich mittig zwischen den Städten Gubin und Zielona Góra. Zwischen Krosno Odrzańskie und Zielona Góra säumen noch viele Dörfer die Hauptstraße, welche jedoch sehr klein sind. Die Baustruktur in den Städten Guben, Gubin und Krosno Odrzańskie ist geprägt durch einen kleinen Altbaukern, umringt von Plattenbauten. Die Altbauten sind, vor allem auf polnischer Seite, oft nach außen hin unsaniert. Außerhalb dessen befinden sich größtenteils nur Einfamilienhaussiedlungen. Auch die Dörfer entlang der Hauptstraße sind größtenteils geprägt von Einfamilienhäusern. Je näher sich die Dörfer an Zielona Góra befinden, desto häufiger sind neue Einfamilienhausgebiete vorhanden.

Zusammengefasst erlebt die Region gerade einen Trend der Suburbanisierung, die durch die Lage der größten Siedlungen entlang der Hauptstraße sehr MIV-lastig ist.

2.1.4 Strukturwandel

Im Zusammenhang mit der Lausitz und anderen ehemaligen Bergbau- und Industrieregionen wird in der Regel Strukturwandel thematisiert. Dieser Abschnitt des Berichts soll den Begriff Strukturwandel näher erläutern und auf die mit ihm zusammenhängenden Umstände eingehen.

Die Bundeszentrale für politische Bildung beschreibt den Strukturwandel als einen Prozess, der sich über mehrere Jahre oder Jahrzehnte erstrecken kann (Schneider und Toyka-Seid

2025). Zu einem Strukturwandel kommt es, wenn neue Industriezweige in einer Region entstehen oder alte verschwinden (ebd.). Zu den Industriezweigen, die verschwinden, gehört auch die Braunkohleindustrie, die die Lausitz über die letzten Jahrzehnte stark prägte. Durch den Wegfall der Braunkohleindustrie steht die Struktur der Lausitz nun also einem Wandel gegenüber.

Der Wegfall der Braunkohleindustrie steht im Zusammenhang mit dem Ziel der Bundesrepublik, die Energieversorgung umzustrukturieren und unabhängig von fossilen und nuklearen Brennstoffen zu machen (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 2025). So beschloss die Bundesregierung am 29. Januar 2020 das Gesetz zur Reduzierung und zur Beendigung der Kohleverstromung und zur Änderung weiterer Gesetze, auch Kohleausstiegsgesetz genannt. Dieses wurde am 03. Juli 2020 vom Bundestag und Bundesrat verabschiedet. Auch Polen möchte bis 2049 aus der Kohleförderung aussteigen (tagesschau.de 2021). Im Jahr 2021 deckte die Braunkohle noch circa 70 % des polnischen Energiebedarfs. Bis 2040 soll dieser Anteil auf 11 % sinken, um den Ausstieg gemäß der EU-Zielsetzung bis 2050 zu schaffen. (ebd.)

Mit der Verabschiedung des Kohleausstiegsgesetzes besteht für Bergbauregionen wie die Lausitz ein Regelwerk, dessen Vorgaben die Akteur:innen berücksichtigen müssen. Der durch das Gesetz veranlasste komplette Wegfall der Braunkohleindustrie hat weitreichende Folgen für die Lausitz. So können Folgen eines Strukturwandels der Verlust von Arbeitsplätzen sein. Aber es können sich auch neue Industrien ansiedeln und somit auch neue Arbeitsplätze sowie andere Wirtschaftszweige entwickeln (Schneider und Toyka-Seid 2025). Dabei sollte die kulturelle Identität als Bergbauregion weiter gewürdigt werden. Um einen Strukturwandel in einer Region zu veranlassen, können Akteur:innen aus der Politik verschiedene Maßnahmen ergreifen. Das können Steuervergünstigungen für Unternehmen sein, die Schaffung neuer Arbeitsplätze oder die Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen. (ebd.)

Die Landesregierungen Sachsen und Brandenburg sowie der Bund stellen verschiedene finanzielle Mittel bereit, um den Strukturwandel in der Region zu realisieren. Teilweise werden Projekte zudem gemeinsam mit dem Bundesland Sachsen geplant, da auch einige sächsische Landkreise zur Lausitz und somit zum Braunkohlegebiet Lausitz gehören (Land Brandenburg 2025a). Bereits bis zum Jahr 2024 wurden von der Bundesregierung 1,2 Milliarden Euro Ausgleichsmittel für Sachsen und Brandenburg bereitgestellt, um bereits geplante und neue Infrastrukturprojekte zu realisieren (ebd.).

Im weiteren Verlauf dieses Berichtes wird ausführlicher auf die Fördermittel sowie die Förderkulisse eingegangen. Durch diese Projekte und die Bereitstellung der finanziellen Mittel

liegt im Strukturwandel auch eine enorme Chance für die Lausitz, sich weg von einer Kohleregion und hin zu einer innovativen Industrieregion zu entwickeln.

Inwiefern dies bereits gelungen ist, zeigt eine Zwischenbilanz auf, welche von der BTU Cottbus-Senftenberg erstellt wurde. Diese Zwischenbilanz zeigt die bereits vorhandenen Erfolge auf und gibt einen realistischen Überblick über die noch bevorstehenden Herausforderungen für die brandenburgische Lausitz im Zusammenhang mit dem Strukturwandel. So wird der Verlust der Arbeitsplätze in und um die Braunkohleindustrie herum gut ausgeglichen werden können (Markwardt, Rettig, Schnellenbach, Zundel, u. a. 2023:2). Neue Arbeitsplätze entstehen im Bereich der erneuerbaren Energien, im Bereich der Dienstleistungen und auch in der Wissenschaft. Die kreisfreie Stadt Cottbus als Wissenschaftsstandort in der brandenburgischen Lausitz profitiert besonders bei der Vergabe der Fördermittel, da verhältnismäßig viele Fördermittel auf die Stadt entfallen (Markwardt, Rettig, Schnellenbach, Zundel, u. a. 2023:3). Im Vergleich zu anderen von Strukturwandel-Prozessen betroffenen Regionen liegt die Herausforderung für die brandenburgische Lausitz nicht bei Arbeitsplatzverlusten, sondern eher bei der Arbeits- und Fachkräftesicherung (Markwardt, Rettig, Schnellenbach, Zundel, u. a. 2023:4). Diese ist als höchste Priorität zu behandeln. Der hohe Anteil an Studierenden aus dem Ausland sollte hierbei genutzt werden, indem diese in der Region gehalten werden. Damit dies gelingt, ist es nötig auch die weichen Standortfaktoren zu betrachten. So muss neben der wirtschaftlichen Entwicklung auch die Daseinsvorsorge weiter ausgebaut und attraktiver gestaltet werden. (ebd.)

Durch die bereits gewonnenen Erkenntnisse zeigt sich einmal mehr, dass der Strukturwandel, in dem sich die Lausitz befindet, eine Chance für eine aufholende Entwicklung in Teilregionen und insbesondere in Cottbus darstellt (Markwardt, Rettig, Schnellenbach, Zundel, u. a. 2023:5).

2.1.5 Analyse der Governance-Strukturen

Die Grenzregion(en) zwischen Polen und Brandenburg entwickelte sich mit dem Ende der Sowjetunion und der Wiederherstellung der staatlichen Souveränität Polens und der Eingliederung der Deutschen Demokratischen Republik in die Bundesrepublik Deutschland. Die Intention und Triebfeder für eine Zusammenarbeit und Annäherung waren hierbei zwischen beiden Ländern unterschiedlich. Polen verfolgte früh das Ziel eines EU-Beitritts, wobei die Anbindung an den Wirtschaftsmarkt im Vordergrund stand. Programme wie Interreg wurden frühzeitig genutzt, um sich den Nachbarländern anzunähern und gegenüber Brüssel den Wunsch und die Kompetenzen für eine Einbindung in europäische Kooperationsprozesse zu demonstrieren (Wassenberg 2020b:646).

Vor dem Hintergrund der historischen Erfahrungen, insbesondere der Verbrechen des nationalsozialistischen Deutschland, strebte Deutschland hauptsächlich eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit dem Ziel der Aussöhnung mit seinen Nachbarländern und der Bevölkerung an.

Im Folgenden wird die territoriale Gliederung und Verwaltungsstruktur der beiden Länder nur kurz zum allgemeinen Verständnis erläutert, da dies bereits in anderen Dokumenten und nachvollziehbar geschehen ist:

Deutschland und Polen unterscheiden sich grundsätzlich in ihrer staatlichen Organisations- und Verwaltungsstruktur: Deutschland ist föderal organisiert und räumt den Bundesländern per Grundgesetz verfassungsrechtlich Gesetzgebungs- und Verwaltungszuständigkeiten ein, während Polen ein unitarisches System vorweist, in dem eine territoriale Selbstverwaltung besteht, jedoch ohne die politische Eigenständigkeit deutscher Bundesländer. (Euroregion Spree-Neiße-Bober o. J.:10)

Seit 1999 ist Polen in drei Verwaltungsebenen unterteilt. Die insgesamt 16 Woiwodschaften fungieren als regionale Selbstverwaltungsorgane mit wachsendem Einfluss (Tölle 2018:2323). Ihr gewähltes Parlament entscheidet über öffentliche Aufgaben regionalen Charakters, kann aber nur Verordnungen innerhalb nationalen Rechts erlassen. Zudem unterliegt die Selbstverwaltung der Kontrolle des vom Premierminister eingesetzten Woiwoden (Euroregion Spree-Neiße-Bober o. J.:16). Zielona Góra liegt in der Woiwodschaft Lubuskie und ist zweiter Sitz des Marschallamtes neben Gorzów Wielkopolski. Die 314 Powiat (Kreise), darunter 66 Stadtkreise mit besonderen Stadtrechten, übernehmen öffentliche Aufgaben überörtlichen Charakters, zum Beispiel Sozialwesen oder Straßenbau. Ihre Einnahmen erheben und verwalten sie jedoch nicht selbst, sondern die regionale Rechnungskammer (Euroregion Spree-Neiße-Bober o. J.:20). Die insgesamt 2478 Gminy (Gemeinden) sind urbane, ländliche oder gemischte Gemeinden und zuständig für lokale Aufgaben wie Sicherheit, ÖPNV, Infrastruktur, Umweltschutz und Flächennutzung (Kogge 2006:439).

Die Polnische Selbstverwaltung unterliegt einem Verwaltungsdualismus: Regierungsverwaltung und regionale Selbstverwaltung existieren nebeneinander. Die Zentralregierung kontrolliert die Selbstverwaltung über von ihr eingesetzte Woiwoden und das Premierministerium, während die regionale Rechnungskammer die Finanzen verwaltet (Euroregion Spree-Neiße-Bober o. J.:20; Tölle 2018:2319).

Deutschland hingegen weist eine föderale Struktur mit weitreichender Gesetzgebungs- und Verwaltungszuständigkeit der Bundesländer auf. Brandenburg, das für die Doppelstadt relevante Bundesland, besitzt mit Landkreisen und Gemeinden eine Kommunalverwaltung auf zwei Ebenen, wobei die Kreise die Gemeinden bei begrenzten Ressourcen oder übergeordneten Regelungen unterstützen (Euroregion Spree-Neiße-Bober o. J.:20).

Auf allen Ebenen beruhen die Selbstverwaltungssysteme in Polen und Deutschland auf der Trennung von Legislativ- und Exekutivorganen, die durch Wahlen legitimiert sind (Euroregion Spree-Neiße-Bober o. J.:26).

Im Folgenden wird aufgezeigt, wie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Cottbus und Zielona Góra und den für die Doppelstadt relevanten Zwischenraum koordiniert und organisiert wird.

Die Deutsch-Polnische Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit wurde auf der Grundlage des bilateralen Nachbarschaftsvertrages von 1991 gegründet und dient als Diskussionsgremium für die nationalen Regierungen der Länder und Vertretungen der regionalen und lokalen Ebenen. Sie verantwortet und formuliert übergeordnete Konzepte wie zuletzt das Gemeinsame Zukunftskonzept 2030 für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum. Darüber hinaus organisieren die nationalen Regierungen Ausschüsse, an denen die regionale Ebene wie Ländervertretungen oder übergeordnete staatliche Plattformen wie die Kultusministerkonferenz beteiligt sind. (Auswärtiges Amt 2023)

Das Gebiet der 360°-Doppelstadt Cottbus - Zielona Góra ist in verschiedene grenzübergreifende Kooperationsstrukturen eingebunden: Es liegt in der Euroregion Spree-Neiße-Bober und umfasst die Eurostadt Guben-Gubin. Für das zentralstaatlich geprägte Polen ist im Falle der grenzüberschreitenden Kooperation bemerkenswert, dass dies auch auf lokaler Ebene unter Einbezug der Selbstverwaltungsebenen erfolgt (Wassenberg 2020a:650).

Die Euroregion Spree-Neiße-Bober existiert seit 1992 und umfasst auf deutscher Seite die Landkreise Spree-Neiße, Oder-Spree und Märkisch-Oderland sowie auf polnischer Seite die Woiwodschaft Lubuskie. Euroregionen dienen als Plattformen für Austausch und Dialog, mit unterschiedlicher Struktur und Funktion je nach regionalen Gegebenheiten und Akteuren vor Ort. Sie institutionalisieren grenzüberschreitende Zusammenarbeit, sind jedoch keine eigenständigen Rechtspersönlichkeiten. (Berzi u. a. 2020:385) Die Organisationsform unterscheidet sich im Falle der Euroregion Spree-Neiße-Bober auf den jeweiligen Seiten der Grenze: In Deutschland (Guben) übernimmt die inhaltliche Ausgestaltung eine Vereinsstruktur mit aktuell 34 Mitgliedern, die Städte, Verwaltungen, Ämter, Wirtschafts- und Handelsverbände und die BTU Cottbus-Senftenberg umfassen. In Polen (Gubin) ist die Euroregion als Kom-

munalverband organisiert, bestehend aus Städten und Gemeinden ohne andere nicht-staatliche Akteure. Die Trägerstrukturen beraten und unterstützen grenzübergreifende Projekte, koordinieren die Vergabe von Kleinprojektmitteln und fungieren als Dachverband verschiedener Initiativen. Historisch betrachtet war die Zusammenarbeit von Konflikten und Vorurteilen geprägt und die Euroregion gilt im Vergleich zu anderen als noch in der Entwicklungsphase (Ulrich 2020:453). Die Geschäftsstelle auf der deutschen Seite verstärkt inzwischen den Bürgerdialog durch Projekte wie Common Ground oder Kleinprojektmittel zur Förderung von Mensch-zu-Mensch-Interaktionen (Euroregion Spree-Neisse-Bober e.V. o. J.). Die Governance – Strukturen unterscheiden sich hier deutlich auf deutscher und polnischer Seite: Besteht die Mitgliedschaft zur Euroregion Spree-Neiße-Bober in Polen ausschließlich aus kommunalen Selbstverwaltungsorganen, so sind in Deutschland neben Kommunen auch gesellschaftliche Akteure aktiv.

Ein Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit EVTZ ist ein europäisches rechtliches Instrument, das als Rechtskörperschaft für die Projekte der territorialen Zusammenarbeit dient und das dank des Zugriffs auf Finanzierungsmittel wie EFRE, ESF oder dem Kohäsionsfond in gewissem Maße finanziell unabhängig(er) ist. EVTZ etablieren eine institutionalisierte Struktur für die Zusammenarbeit öffentlicher Stellen wie Staaten, Regionen oder örtlichen Behörden (Kommunen, Powiat), aber auch Unternehmen und Träger öffentlicher Dienstleistungen, die ihre Zusammenarbeit ihren Bedürfnissen entsprechend gestalten können. (Tzvetanova 2020:366). Die Gründung oder die Aufnahme neuer Mitglieder erfordert die Zustimmung des jeweiligen EU-Mitgliedstaats, wodurch die EVTZ stärker unter nationaler Kontrolle als Euroregionen stehen. In der deutsch-polnischen Zusammenarbeit ist der EVTZ mbH "Geopark Muskauer Faltenbogen" im Grenzraum zwischen Cottbus, Zielona Góra und Sachsen aktiv. Gegründet in 2021 und bestehend aus Gebietskörperschaften auf polnischer (Woiwodschaft Lubuskie) und auf deutscher Seite (Spree-Neiße für Brandenburg; Sachsen), ist das Ziel die gemeinsame Verwaltung des UNESCO-Weltkulturerbes (Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) mbH Geopark Muskauer Faltenbogen o.J.).

Ein weiterer Akteur der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ist der Europäische Parkverbund, der sich über die Bundesländer Brandenburg und Sachsen sowie Polen erstreckt. Zu den Mitgliedern zählen der Fürst-Pückler-Park in Cottbus, der Schlosspark Zatonie in Zielona Góra, der Ostdeutsche Rosengarten in Forst und der Schlosspark in Altdöbern. Der 2010 gegründete Verbund hat sich zum Ziel gesetzt, eine grenzüberschreitende Identität zu fördern, und nutzt Interreg-Fördermittel für den Austausch, die Organisation von Veranstaltungen sowie deutsch-polnische Werkstätten. Der Verbund verfolgt einen bürgerzentrierten Ansatz zur Vermittlung des gartenhistorischen Erbes. Aufgrund der fehlenden eigenen

Rechtsform beantragen die Partnerstädte Cottbus, Zielona Góra, Forst, Żagań und Brody Fördergelder für die jeweiligen Projekte. (Stadt Forst (Lausitz) o. J.)

Die Städtepartnerschaft zwischen Cottbus und Zielona Góra prägt seit 1975 die grenzüberschreitende Zusammenarbeit maßgeblich. Die aktuellen Vorhaben sind in der Vision 2030 4.0 verankert und werden über INTERREG VI A finanziert, wobei die Stadtverwaltungen als Lead-Partner agieren. In Cottbus ist die Partnerschaft im Büro des Oberbürgermeisters Bereich Internationale Beziehungen angesiedelt, wobei eine eigene Rechtsstruktur nicht besteht. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit der Nachbargemeinde oder -region auch Aufgabe von Verwaltungsmitarbeitenden in anderen Bereichen der Städte und Gemeinden, kann aber aufgrund der knappen personellen Ressourcen oft nicht in dem Maße wahrgenommen werden, wie es für eine Intensivierung der Beziehungen notwendig wäre (Interview 9). Zwischen 2018 und 2020 wurden Personalstellen innerhalb der Verwaltungsstrukturen beider Länder mittels Interreg-Mittel für die Koordination geschaffen, insbesondere in den Bereichen Schulen, soziokulturelle Einrichtungen und Bürgerinitiativen. (Stadt Cottbus und Stadt Zielona Góra o. J.)

Zusammenfassend basiert die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Cottbus und Zielona Góra auf einzelnen Plattformen wie der Euroregion und dem Parkverbund und Verwaltungsstrukturen in den Städten. Die Region wird im Rahmen einer (schwachen) Multi-Level-Governance koordiniert, wobei politische Entscheidungen auf mehreren Ebenen entschieden werden. Während Deutschland durch sein föderales System stärker dezentralisiert ist, übt in Polen die Zentralregierung über eine größere Kontrolle über regionale und lokale Belange aus. Die Zusammenarbeit wird überwiegend über Interreg-Mittel finanziert, mit Ausnahme des Muskauer Faltenbogens, der unter anderem durch das Land Brandenburg und Sachsen gefördert wird. Interreg-Förderung bürdet den Nachteil, dass vor allem Verwaltungen als Träger fungieren, wodurch eine Diversifizierung der Trägerstrukturen ausbleibt.

Legt man jedoch ein weites Verständnis von Governance zugrunde, das „die Gesamtheit der vielfältigen Wege, auf denen Individuen sowie öffentliche und private Institutionen ihre gemeinsamen Angelegenheiten regeln“ (Vgl. Benz 2004:17), in dem neben Regierungen und Verwaltungen auch öffentliche und private Sektoren wie Sozial- und Wirtschaftsverbände und Unternehmen interdependent agieren, zugrunde, so ist dies im hier betrachteten Grenzraum wenig ausgeprägt. So sind mit Ausnahme der deutschen Seite der Euroregion vor allem staatliche Akteure (Städte und Gemeinden) institutionalisiert in die grenzübergreifende Zusammenarbeit eingebunden. Das Fehlen einer regionalen und lokalen Multi-Level-Governance und Einbindung von nicht-staatlichen Akteuren und die dadurch schwach ausgeprägte regionale Identität gefährdet die Etablierung einer prosperierenden gemeinsamen Region

über die Grenzen hinweg. Es kann zudem die langfristige Beteiligung an EU-Strukturfonds erschweren. Andere (Grenz-)Regionen bemühen sich daher um die Entwicklung von Entscheidungs- und Implementationsstrukturen und gemeinsamen Konzepte, die von netzwerkartigen Strukturen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft- und Sozialpartnern und der Bürger:innenschaft koordiniert und gesteuert werden (Benz 2004b:141).

Um die Städtepartnerschaft zukunftsfähig zu gestalten, setzt die Strategie auf eine Erweiterung der Akteure und Trägerstrukturen in den Bereichen Mobilität, Wirtschaft, Bildung und Gesundheit sowie Kunst und Kultur.

2.2 Mobilität und Siedlungsentwicklung

2.2.1 Einleitung

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung zur Teilhabe am öffentlichen Leben (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg o. J.). Stadt und Land haben jedoch sehr unterschiedliche Anforderungen an Mobilität. Insbesondere in ländlichen Räumen wie dem Raum zwischen den Partnerstädten Cottbus und Zielona Góra sind attraktive Mobilitätsangebote unerlässlich, um den hier lebenden Menschen Zugang zu Arbeitsplätzen, Dienstleistungen und Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu ermöglichen. Bei der Betrachtung beider Städte im Sinne einer Doppelstadt-Strategie ist es zudem bedeutsam, den ländlichen Raum zwischen ihnen mithilfe geeigneter Mobilitätsangebote sowohl zeitsparend zu überbrücken als auch gezielt einzubinden.

Eine große Herausforderung liegt in der Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote. Beim Zusammenspiel verschiedener Mobilitätsformen sind sowohl schnelle und möglichst direkte Verbindungen der Städte von Bedeutung als auch eine Feinerschließung des Zwischenraumes. Der Fokus sollte hierbei auf den öffentlichen Personennahverkehr gelegt werden, um auch Menschen, die über keinen eigenen Pkw verfügen, uneingeschränktes Reisen zwischen beiden Städten zu ermöglichen. Da Cottbus und Zielona Góra auch als Standorte wichtiger medizinischer Einrichtungen sowie Bildungseinrichtungen vielfältige Arbeitsmöglichkeiten bieten, sollten die Mobilitätsangebote auch im Hinblick auf die zunehmende wirtschaftliche Verflechtung von Deutschland und Polen insbesondere das Pendeln zwischen beiden Städten erleichtern (Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg 2022: 79). Durch die Erschließung von Sehenswürdigkeiten können zudem touristische Potenziale besser genutzt werden.

Im Zuge des Wandels zu erneuerbaren Energieträgern stehen insbesondere die Betreiber des ÖPNV vor der Herausforderung, ihre Fahrzeugflotten zukünftig möglichst emissionsarm bzw. emissionsfrei zu betreiben. Ausbau und Elektrifizierung des Schienennetzes sind hierbei meist sehr zeitaufwändig und mit vielen bürokratischen und finanziellen Hürden sowie Unklarheiten bei der Zuständigkeit verbunden. Bei der Betrachtung der beiden Städte im Sinne einer Doppelstadt-Strategie ist die Verknüpfung der deutschen und polnischen öffentlichen Verkehrsmittel unerlässlich, um ein möglichst unkompliziertes und schnelles Reisen zwischen Deutschland und Polen zu ermöglichen. Auch der Radverkehr sollte als Mobilitätsform sicher, komfortabel und effizient stattfinden können. Hierfür sind dichte Radwegenetze innerhalb der Städte und durchgehende Radwegeverbindungen im Zwischenraum erforderlich.

Im Folgenden werden die unterschiedlichen Mobilitätsformen dargestellt, ihre Vorzüge und Probleme aufgezeigt sowie Potenziale für die Verbesserung des bestehenden Mobilitätsangebots eruiert.

2.2.2 Governance

Die Governance-Struktur dieses Sektors lässt sich klar nach den Ebenen definieren. Bis oben stehen auf deutscher Seite die Ministerien des Bundes und des Landes Brandenburg im Bereich Verkehr bzw. Infrastruktur, und auf polnischer Seite das Ministerium für Infrastruktur sowie das Marschallamt der Woiwodschaft Lubuskie. Die Akteure dieser Ebene sind auf deutscher und polnischer Seite miteinander vergleichbar, da große Verkehrsplanungsprojekte grundsätzlich Angelegenheit der Staaten direkt sind. Auf regionaler Ebene treten zuerst die jeweiligen Stadtverwaltungen auf. Dazu gesellen sich noch regionale Planungsgemeinschaften sowie die Universitäten aus Cottbus und Zielóna Gora. Die Akteure auf lokaler Ebene zeichnen sich vor allem dadurch aus, dass sie sich in den meisten Fällen sehr spezifisch auf jeweils ein Verkehrssystem fokussieren. Dabei handelt es sich unter anderem um Vereine und Gemeinschaften, die sich für die Förderung und den Erhalt von Verkehrssystemen engagieren. Zusätzlich dazu sind hier noch die jeweiligen Stadtinformationen vertreten, da diese sich um die Ausgabe von Informationen des städtischen Verkehrs kümmern. Auf der Ebene der wichtigsten Unternehmen sind hier die großen Verkehrsgesellschaften wie Cottbusverkehr inklusive deren Tochtergesellschaft Spree-Neisse-Cottbusverkehr und PKS sowie MZK Zielóna Gora. Darüber stehen noch die großen Bahnunternehmen wie die Deutsche Bahn auf deutscher Seite und PKP sowie Polregio auf polnischer Seite.

	Deutschland / Lausitz	Polen / Woiwodschaft Lubuskie
Ebene 1 <i>überregional</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Bundesministerium für Digitales und Verkehr - Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) - ADFC - proBahn 	<ul style="list-style-type: none"> - Ministerium für Infrastruktur - Marschallamt der Woiwodschaft Lubuskie (Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego)
Ebene 2 <i>regional</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Landkreis Spree-Neiße - Stadtverwaltung Cottbus - Stadtverwaltung Guben - Stadtverwaltung Forst - Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald - BTU Cottbus-Senftenberg 	<ul style="list-style-type: none"> - Stadtverwaltung Zielona Góra - Stadtverwaltung Gubin - Uniwersytet Zielonogórski (Universität Zielona Góra)
Ebene 3 <i>lokal</i>	<ul style="list-style-type: none"> - CottbusService in der Stadthalle Cottbus - Initiative ProTramCottbus - ADFC Cottbus - Radsportvereine 	<ul style="list-style-type: none"> - VisitZielonaGóra - Radsportvereine
Ebene Unternehmen <i>wichtigste Unternehmen/Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Deutsche Bahn - VBB - Cottbusverkehr (Spree-Neiße-Cottbusverkehr) - Go Mobility 	<ul style="list-style-type: none"> - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Polregio - PKP Intercity - MZK Zielona Góra - PKS Zielona Góra - Zielona Góra Citybike

Tab. 01: Governance-Struktur Mobilität in Deutschland und Polen.

2.2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Hinblick auf die Erschließung der Partnerstädte Cottbus und Zielona Góra durch den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) soll zunächst sowohl das stadtinterne Angebot an Bus- und Straßenbahnverkehrsverbindungen in beiden Städten als auch die Einbindung der beiden Städte in den jeweiligen Regionalverkehr betrachtet werden. Im weiteren Verlauf wird ermittelt, wie sich die grenzüberschreitende Verbindung der beiden Partnerstädte im Detail darstellt.

ÖPNV in Cottbus

Der öffentliche Personennahverkehr in Cottbus wird mit Straßenbahnen und Bussen von der Verkehrsgesellschaft Cottbusverkehr GmbH (CV) bedient. Ergänzend bedienen das Tochterunternehmen von Cottbusverkehr, die Spree-Neiße-Cottbus GmbH (SNB), sowie die Unternehmen Leo-Reisen GmbH & Co. KG (LeoR) und die Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH (VGOSL) weitere Buslinien, welche Cottbus mit dem Umland verknüpfen.

Alle Unternehmen sind Mitglieder im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB). Ergänzend verknüpften bis zum 31. Dezember 2024 Regionalbusse der DB Regio Bus Ost GmbH (DRO), ebenfalls Mitglied des VBB, die Stadt Cottbus mit dem östlichen Teil des Landkreises Spree-Neiße (Stadt Cottbus 2019; Stadt Cottbus 2022). Seit dem 01. Januar 2025 hat die Spree-Neiße-Cottbusverkehr GmbH den Betrieb der Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr in der Region Spree-Neiße-Ost übernommen, wobei das neue Bediengebiet im Wesentlichen die geographischen Räume Guben, Schenkendöbern, Forst, Spremberg, Peitz, Döbern und Welzow umfasst und eine jährliche Verkehrsleistung von rund vier Millionen Fahrplankilometern beinhaltet. Während der Verlauf der Buslinien im Zuge der Umstellung unverändert bestehen blieb, wurden die Fahrpläne überarbeitet und teilweise angepasst. Die Übernahme erfolgte aufgrund des auslaufenden Verkehrsvertrages zwischen dem Landkreis Spree-Neiße und der DB Regio Bus Ost GmbH (Cottbusverkehr GmbH 2024b A).

Das Liniennetz (s. Abb. 13) umfasst heute vier Straßenbahnlinien, von denen derzeit drei aktiv betrieben werden. Die Straßenbahnlinie 1 wird seit 2020 von der Buslinie EV1 als Schienenersatzverkehr bedient, was von Cottbusverkehr mit Personalmangel begründet wird (Halpick 2023). Zudem existieren drei Spät- bzw. Frühverkehrsbuslinien, welche die entsprechenden Straßenbahnhaltestellen im Nacht- und Frühverkehr ersatzweise bedienen sowie 14 Stadtbuslinien im Stadt- sowie 22 im Regionalverkehr (Cottbusverkehr GmbH o. J.).

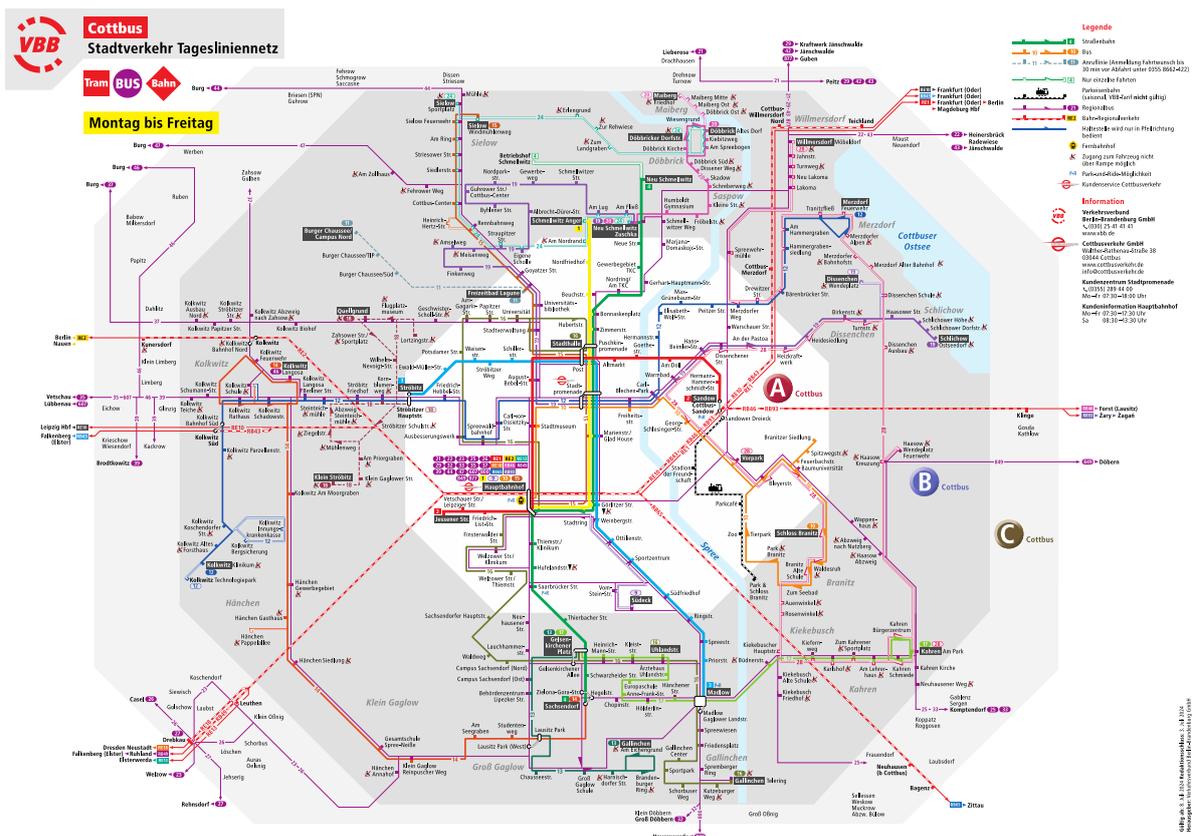


Abb. 13: Tagliniennetz Stadtverkehr Cottbus ABC Montag bis Freitag.

Auf einer Strecke von 3,2 km verbindet an ausgewählten Tagen in den Sommermonaten die Parkeisenbahn (600 mm Spurweite) den Bahnhof Cottbus-Sandow mit dem LEAG Energie Stadion, dem Parkcafé, dem Tierpark Cottbus und dem Branitzer Park und stellt damit ein weiteres Angebot des öffentlichen Nahverkehrs dar (Cottbusverkehr GmbH 2025). Das im Jahr 1954 gegründete, für Kinder und Jugendliche konzipierte, Eisenbahnprojekt wurde im Jahre 1994 als Parkeisenbahn ins Liniennetz der Cottbusverkehr GmbH aufgenommen, wobei Kinder und Jugendliche hier auch heute noch wichtige Aufgaben übernehmen (Freyberg und Neumann 2025).

Die erste elektrifizierte Straßenbahn in Cottbus wurde bereits im Sommer 1903 in Betrieb genommen. Bis heute bildet die Tram das Grundgerüst des stadtinternen Nahverkehrs in der Stadt Cottbus (Cottbusverkehr GmbH 2023). Im Jahr 2009 wurde ein Gutachten erstellt, welches die Stilllegung der Cottbuser Straßenbahn in vier Schritten innerhalb weniger Jahre empfahl. Dies führte zu kontroversen Diskussionen in Cottbus und im Land Brandenburg. Die Stadt Cottbus hatte die Studie im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans bis 2020 bei der PTV Planung Transport Verkehr AG, Dresden, in Auftrag gegeben, um Wege aufzuzeigen, wie die Stadt mit weniger Geld ein qualitativ gleichbleibendes Nahverkehrsangebot aufrechterhalten kann. Ausgangssituation für die Beauftragung des Gutachtens war die demografische Entwicklung, die einen weiteren Einwohner:innen-Rückgang erwarten ließ. Aus dem demografischen Wandel ergeben sich die notwendige Anpassung des Stadtumbaukonzeptes und der geänderte wirtschaftliche Rahmen. Der Deutsche Bahnkundenverband (DBV) äußerte Zweifel an der Aussagekraft des Gutachtens und auch in der Bevölkerung stieß die Studie auf große Skepsis (Fleischmann 2009). Die Initiative ProTramCottbus sammelte eigenen Angaben zufolge in der Bürgerschaft insgesamt 13.944 Unterschriften zur Durchführung eines Bürgerentscheids mit dem Ziel des Erhalts und der Erweiterung des Cottbuser Straßenbahnnetzes. Der Antrag wurde allerdings von der rot-rot-grünen Mehrheit der Stadtverordnetenversammlung für unzulässig erklärt (Initiative ProTramCottbus 2010); (Stadt Cottbus 2010). Gemäß einer nicht repräsentativen Internetabstimmung, die vom Nachrichtensender Brandenburg aktuell und dem Radiosender Antenne Brandenburg durchgeführt wurde, sprachen sich 94 % der Teilnehmer:innen für den Erhalt der Straßenbahn in Cottbus aus. (Fleischmann 2009). Aktuell werden demgegenüber Erweiterungen des Straßenbahnnetzes zum Gesundheits-Cluster Sana-Herzzentrum, zur Medizinischen Universität Lausitz Carl Thiem, zur BTU Cottbus-Senftenberg, zum Lausitz Park sowie zum Naherholungsgebiet des erst kürzlich vollständig aufgefüllten Ostsees ins Auge gefasst. Bereits im Jahre 2010 wurden erste Machbarkeitsstudien erstellt (Thalmann 2018).

Eine Netzerweiterung bedingt auch einen höheren Bedarf an Straßenbahnen. Dem Unternehmen Cottbusverkehr GmbH mangelt es derzeit an Straßenbahnen, da ein Drittel der Bahnen im Durchschnitt 34 Jahre im Gebrauch sind (Thalmann 2018). Sieben von insgesamt 21 der Bahnen sind nicht einsatzfähig. Aus diesem Grund hat das Unternehmen in Städten mit kompatibelem Fuhrpark, wie etwa Frankfurt (Oder), Brandenburg/Havel oder Zwickau (Sachsen), um Ersatzbahnen gebeten. Mittelfristig soll das Problem des Mangels an Straßenbahnen durch die Anschaffung neuer Bahnen gelöst werden. (Ludwig 2024)

Im Juni 2024 wurde im Rahmen der Strukturförderung in der Lausitz bereits die erste von 22 modernen, barrierefreien und klimatisierten Niederflurbahnen einer neuen, zukunftsweisenden Straßenbahngeneration geliefert. Nach Abschluss des Zulassungs- und Inbetriebnahmeprozesses werden diese sukzessiv zum Einsatz kommen, sodass den Fahrgästen künftig komfortable Straßenbahnen zur Verfügung stehen werden. Dies kommt insbesondere Familien und mobilitätseingeschränkten Personen zugute (Cottbusverkehr GmbH 2024a B). Die neuen Straßenbahnen sind sowohl als Ersatz für ausgediente Modelle des bisherigen Fuhrparks als auch für den Ausbau des Streckennetzes und etwaiger Taktverdichtungen vorgesehen (Bahnblogstelle 2024). Die neue Bahn wird derzeit auf dem Betriebsgelände der Cottbusverkehr GmbH getestet. Die Auslieferung weiterer 21 neuer Straßenbahnen sollte Ende des Jahres 2025 abgeschlossen sein, ihre Inbetriebnahme soll einige Monate später erfolgen (Ludwig 2024).

Ein im April 2023 vorgelegter Bericht der VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH beschäftigt sich mit der Umsetzung der Ziele der Clean Vehicles Directive (CVD) der EU im öffentlichen Personennahverkehr des Landes Brandenburg und des hierauf aufbauenden Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes des Bundes. Hiernach müssen bis Ende des Jahres 2025 mindestens 45 % und bis Ende 2030 mindestens 65% der neu beschafften Busse emissionsfrei bzw. emissionsarm sein, wobei bereits angestoßene und geplante Beschaffungen einbezogen werden. (VCDB GmbH 2023)

Im Rahmen einer repräsentativen Datenabfrage bei dem Brandenburger Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträger:innen wurden in diesem Zusammenhang Informationen zu den Fahrzeugen (aktueller Bestand, geplante Ausmusterung bzw. Beschaffung) sowie Angaben zur Infrastruktur (aktueller Bestand, geplante Vorhaben) erfragt. Anhand der ermittelten Daten wurden nachfolgend zukünftige Fahrzeug- und Infrastrukturbeschaffungsbedarfe abgeschätzt und notwendige Investitionskosten abgeleitet sowie zwei Referenzzeiträume bis Ende 2025 bzw. Ende 2030 definiert, um daraus final erwartbare Förderbedarfe für die kommenden Jahre zu kalkulieren. (VCDB GmbH 2023)

Die für die Mobilitätswende erforderliche Antriebswende bedeutet für den ÖPNV eine Umstellung von derzeit dieselbusgeprägten Busflotten auf alternative, klimafreundliche und emissionsfreie Antriebssysteme wie Elektro- oder Wasserstoffbusse. Neben dem Investitionsbedarf in Bezug auf Fahrzeuge bedarf es auch erheblicher Investitionen im Hinblick auf den Auf- und Ausbau der zugehörigen Infrastruktur. Zur Finanzierung der hier notwendigen Investitionen stehen den kommunalen Aufgabenträger:innen Mittel aus den Bundesprogrammen vom Land sowie aus dem EFRE zur Verfügung. (VCDB GmbH 2023)

Auch die Cottbusverkehr GmbH hat bei ihrer Busflotte von insgesamt 53 Fahrzeugen und einem Durchschnittsalter von knapp zehn Jahren damit begonnen, sukzessiv von dieselmotorbetriebenen auf emissionsfreie wasserstoffbetriebene Busse umzustellen (Thalmann 2018). Ein nordirischer Hersteller emissionsfreier Busse wird Cottbusverkehr GmbH und dessen Tochtergesellschaft Spree-Neiße-Cottbusverkehr GmbH mit insgesamt 46 Wasserstoffbussen beliefern (Niederlausitz aktuell 2024).

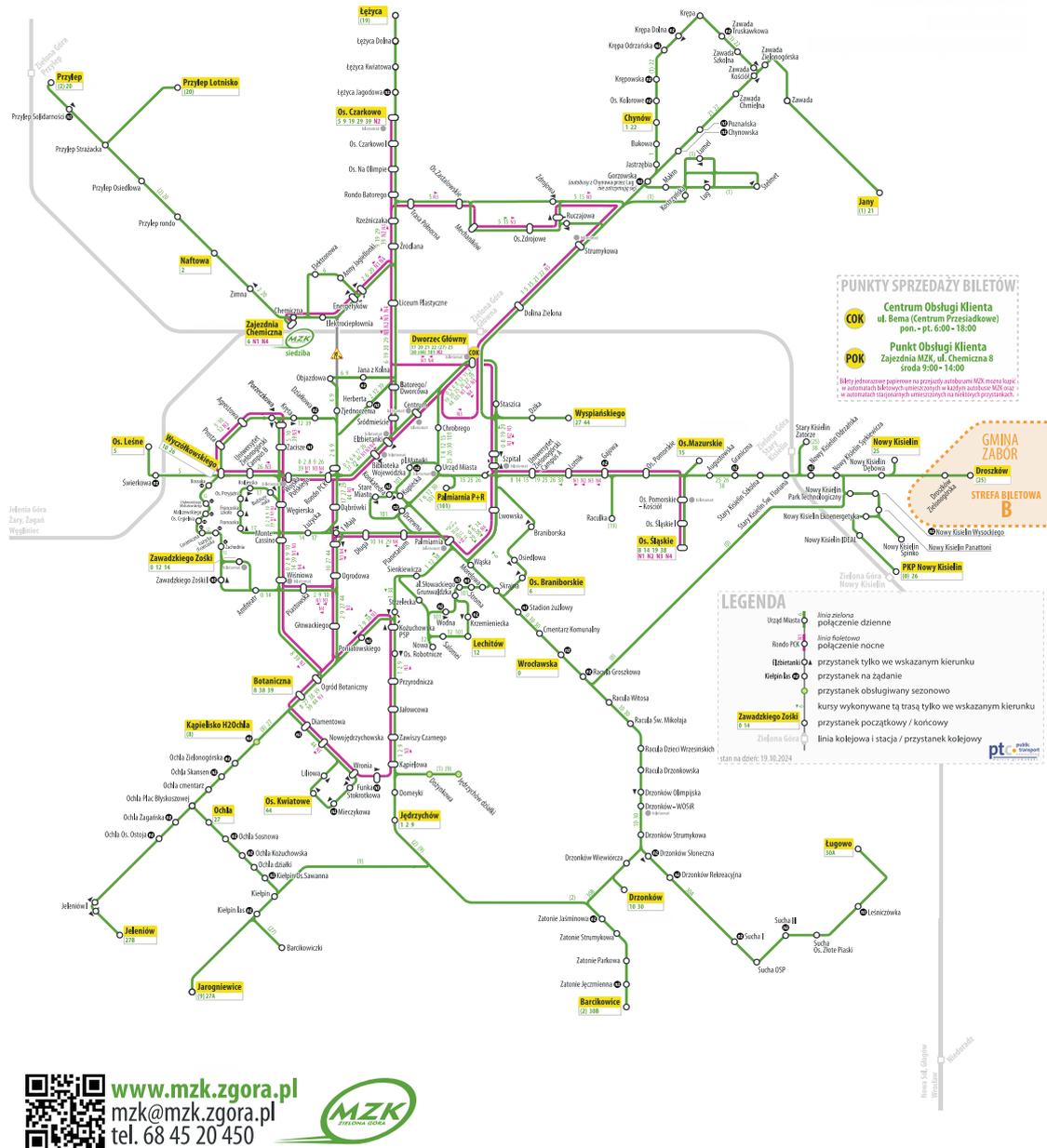
Der unmittelbar am Cottbuser Hauptbahnhof gelegene Busbahnhof fungiert als Haltepunkt der Straßenbahnen und vieler Buslinien. Darüber hinaus ermöglicht er den Fahrgästen die Umstellung vom innerstädtischen ÖPNV auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Stadt Cottbus ist ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt, an dem insgesamt zehn Bahnlinien des SPNV (vier RE- und sechs RB-Linien) verlaufen. Unter anderem halten hier Regionalexpress- und Regionalbahnlinien der DB Regio und der Ostdeutschen Eisenbahn (ODEG). Die Streckenführung verläuft durch wichtige Städte wie durch Berlin nach Nauen, in Richtung Görlitz und Zittau, nach Senftenberg sowie nach Dresden, über Finsterwalde und Falkenberg (Elster) nach Leipzig, nach Forst (Lausitz) sowie nach Guben, nach Frankfurt (Oder) und einmal täglich nach Magdeburg. Bei den meisten Zugverbindungen wird ein Ein- oder Zwei-Stunden-Takt angeboten, während die Zugverbindungen nach Berlin und Frankfurt (Oder) im Stundentakt bedient werden. (Deutsche Bahn AG 2025a A)

Zudem existiert von Cottbus aus täglich eine innerdeutsche Fernverbindung nach Emden und Norddeich Mole. Darüber hinaus fährt seit dem Jahr 2016 am Wochenende der sogenannte „Kulturzug“ von Berlin über Cottbus nach Breslau (DB Regio Nordost o. J.). Aufgrund des ausgedehnten Stadtgebiets befinden sich in Cottbus neben dem Hauptbahnhof drei weitere Bahnhöfe der Deutschen Bahn: Cottbus-Sandow, Cottbus-Merzdorf und Cottbus-Willmersdorf Nord (Stadt Cottbus 2019b).

ÖPNV in Zielona Góra

Im Gegensatz zu Cottbus wird die Stadt Zielona Góra ausschließlich durch Buslinien für den innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr erschlossen. Das städtische Verkehrsunternehmen MZK Zielona Góra (Miejski Zakład Komunikacji) bedient hier mit 29 Stadtbuslinien

und zusätzlich vier Buslinien im Nachtverkehr (s. Abb. 14) den öffentlichen Nahverkehr (Visit Zielona Góra o. J.).



LINIE AUTOBUSOWE DZIEŃNE			LINIE AUTOBUSOWE NOCNE		
010 ZAWADZKIEGO_ZOSIAR - WROCLAWSKA	011 WYCKOLKOWSKIEGO - DRZONKÓW	012 DWORZEC GŁÓWNY - JANY	013 STARY KRZELIN ZATORZ - BOTANICZNA	014 ZAJEZDNIWA CHEMICZNA - DWORZEC GŁÓWNY - WYSZYNSKIEGO - DWORZEC GŁÓWNY - OS. SŁĄSKIE	015 OS. SŁĄSKIE - OS. CZARNOŃ
011 JĘDRZYCHÓW - CRYNÓW	012 ZAWADZKIEGO_ZOSIAR - LECHITÓW	013 DWORZEC GŁÓWNY - ZAJAZDA - CRYNÓW	014 OS. CZARNOŃ - BOTANICZNA	016 OS. SŁĄSKIE - DWORZEC GŁ. - ZAKRZE - BOTANICZNA - JĘDRZYCHÓW - ŚRODMIESZCIE - BATOROGE - OS. ZIMOWIE - SULEWICKIEGO - DWORZEC GŁÓWNY - OS. SŁĄSKIE	017 OS. SŁĄSKIE - DĘBICA - WYSZYNSKIEGO - DWORZEC GŁÓWNY - ZAJEZDNIWA CHEMICZNA
012 BARCZKOWICE - JĘDRZYCHÓW - PRZYŁEP	013 ZAWADZKIEGO_ZOSIAR - OS. SŁĄSKIE	014 DWORZEC GŁÓWNY - NOWY KRZELIN - (DRZONKÓW)	015 WYSZYNSKIEGO - OS. WYBATÓW		
013 OS. LEŚNE - OS. CZARNOŃ	014 OS. MALCZEWIE - OS. ZIMOWIE	016 WYCKOLKOWSKIEGO - PMP NOWY KRZELIN	017 DWORZEC GŁÓWNY / PALMARIANA P+D - LECHITÓW		
014 SŁUBICKA - OS. CHEMICZNA - OS. BRAMBORSKIE	015 DWORZEC GŁÓWNY - OS. PRZYŁEP	017 JĘZYZYCA - OS. CZARNOŃ - OS. SŁĄSKIE			
015 MAPLEKOWSKIEGO - BOTANICZNA - OS. SŁĄSKIE	016 JĘZYZYCA - OS. CZARNOŃ - OS. SŁĄSKIE	018 OS. CZARNOŃ - PALMARIANA			
016 JAROSZEWICZ - JĘDRZYCHÓW - OS. CZARNOŃ	017 PRZYŁEP - DWORZEC GŁÓWNY	019 DWORZEC GŁ. - DRZONKÓW - (BARCZKOWICE/LUGOWO)			

Abb. 14: Liniennetz Stadtverkehr Zielona Góra.

Aktuell befindet sich in Zielona Góra und den nahe gelegenen Ortschaften im administrativen Stadtbezirk eine Flotte von insgesamt 91 Bussen, darunter 69 Elektro-Busse im Einsatz (MZK Zielona Góra 2025). Die nachhaltige Transformation des ÖPNV in Zielona Góra ist somit wie auch in anderen Städten – beispielsweise Krakau – weit fortgeschritten (Ertico

Politiknachrichten 2017). Seit dem Jahr 2013 ist Zielona Góra eine der ersten Städte, deren gesamte städtische Flotte über drahtlose Verbindungen verfügt, sodass alle Nutzer:innen der MZK-Busse Zugang zu WLAN haben (Dudka und Babicz 2013).

Der Öffentliche Personennahverkehr zu den angrenzenden Gemeinden von Zielona Góra sowie zu weiter entfernten Orte wie die Städte Gubin, Lubsko, Swiebodzin oder Zary wird überwiegend durch das Unternehmen PKS Zielona Góra (Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej) organisiert. Im Gegensatz zu den innerstädtischen Buslinien, die von der MZK betrieben werden, sind die von der PKS Zielona Góra eingesetzten Regionalbusse ausschließlich mit Dieselmotoren ausgestattet (PKS Zielona Góra 2025).

Das ehemals staatliche Unternehmen PKS fungierte seit dem Jahr 1990 als eigenständiges Unternehmen. Im Jahr 2002 wurde der Privatisierungsprozess abgeschlossen. Die Unabhängigkeit des Unternehmens erforderte allerdings mehr Marktorientierung, eine Anpassung der Dienstleistungen und eine Erweiterung des Angebots. Heute bietet das PKS-Unternehmen neben dem Personenverkehr zusätzlich Kraftstoffverkauf, Reifenwechsel, Kfz-Dienstleistungen sowie Karosserie- und Lackierdienstleistungen an. PKS Zielona Góra ist zudem einer der größten Spediteure in Polen. Die Haupttätigkeit des Unternehmens besteht dennoch weiterhin in der Personenbeförderung. Sie umfasst sowohl reguläre als auch unregelmäßige Transporte, unter anderem Schülertransporte und Transporte für den in- und ausländischen Tourismus. (PKS Zielona Góra 2025)

Das Umsteigezentrum der Buslinien befindet sich in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs von Zielona Góra, sodass eine gute Anbindung an den Schienenverkehr gegeben ist. (Visit Zielona Góra o. J.)

Da Zielona Góra erst spät zu einer Großstadt herangewachsen ist, wurde die Notwendigkeit einer Straßenbahn vermutlich später erkannt als andernorts. Auf der Webseite „Linie Plus“ findet sich allerdings der Vorschlag, das bislang bestehende stadtinterne öffentliche Nahverkehrsnetz mit einer etwa 10,86 km langen Straßenbahnlinie zu ergänzen. Diese soll einige wichtige, auf der Ost-West-Achse liegenden Orte verbinden: Universität, Krankenhaus im Osten, Bahnhof und Altstadt im Stadtzentrum sowie eine große Hochhaussiedlung und ein weiterer Universitätscampus im Westen. Auf derselben Internet-Plattform wird ein weiterer Vorschlag für den Bau einer Straßenbahnlinie unterbreitet. Die ca. 8,75 km lange Nord-Süd-Linie A soll beginnend am Intermarché Zielona Góra Batorego im Norden zum Bahnhof und durch das Stadtzentrum nach Jedrychow im Süden der Stadt führen, wobei mehrere Siedlungen verkehrlich erschlossen werden. (Linie Plus 2021)

Bei beiden Entwürfen zur Erschließung der Nord-Süd- sowie der Ost-West-Achse durch Straßenbahnlinien handelt es sich jedoch lediglich um nicht ausgearbeitete Vorschläge. Eine

diesbezügliche Diskussion auf der Ebene von Entscheidungsträgern ist nicht bekannt. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten, welche innerhalb des hügeligen Stadtgebiets von Zielona Góra mit Höhenunterschieden zwischen den Wohnlagen von insgesamt ca. 140 m einhergehen, wäre die verkehrstechnische Entwicklung einer Straßenbahnverbindung allerdings mit größeren Herausforderungen verbunden. Zudem stellt die dichte Bebauung ein Hindernis für ein größeres Infrastrukturprojekt dar.

Die Stadt Zielona Góra ist gut ins polnische Schienenverkehrsnetz integriert. Sie befindet sich zwischen zwei nördlich und südlich verlaufenden Hauptverkehrsachsen, welche südlich Breslau und weiter südöstlich Krakau sowie nördlich Posen und weiter östlich die Hauptstadt Warschau anbinden. Der Hauptbahnhof verbindet Zielona Góra mit zahlreichen größeren polnischen Städten, unter anderem existieren mehrmals täglich Intercity-Verbindungen nach Warszawa (Warschau), Wrocław (Breslau), Szczecin (Stettin) und Poznań (Posen). Darüber hinaus besteht mit dem Eurocity eine Verbindung zwischen Berlin über Zielona Góra nach Krakau (Deutsche Bahn AG 2024). Zusätzlich wird Zielona Góra täglich vom Nightjet 457 bedient, der zwischen Berlin und Wien bzw. Budapest verkehrt (ÖBB o. J.). Im Regionalverkehr existieren mehrere Direktverbindungen, beispielsweise nach Żary (Sorau), Rzepin (Reppen), Gorzów Wielkopolski (Landsberg) über Zbaszynek (Neu Bentschen) oder nach Leszno (Lissa) über Nowa Sól (Neusalz an der Oder) und Głogów (Glogau). Innerhalb des Stadtgebiets befinden sich neben dem Hauptbahnhof Zielona Góra Główna auch Haltepunkte an den bis 2014 eigenständigen Dörfern und heutigen Stadtteilen von Zielona Góra Przylep (Schertendorf), Stary Kisielin (Altkessel) und Nowy Kisielin (Deutsch Kessel).

Verbindung des ÖPNV zwischen den Städten Cottbus und Zielona Góra

Die deutsche Stadt Cottbus und die nordöstlich liegende polnische Stadt Zielona Góra liegen nur 80 km voneinander entfernt (VBB 2025b A). Die Entfernung über die Straßen beträgt ca. 100 km. Die größere Entfernung zur deutsch-polnischen Grenze in Guben/ Gubin weist hierbei mit 55 km die polnische Stadt Zielona Góra auf. Die Stadt Cottbus liegt somit näher an der Grenze.

Bis zum Beginn des Sommerfahrplans im Jahr 2022 gab es keine durchgehende Schienenverkehrsverbindung zwischen beiden Städten, sodass eine komfortable Erreichbarkeit nicht gegeben war. Die Schienenverbindung endete von Cottbus aus in der deutschen Grenzstadt Forst an der Lausitzer Neiße. Die Weiterfahrt von dort erfolgte über die deutsch-polnische Grenze zunächst nach Żary (Sorau), um nach einem weiteren Umstieg schließlich Zielona Góra erreichen zu können. Die entsprechenden Linien wurden auf polnischer Seite von polnischen Gesellschaften betrieben, diesseits der Grenze hingegen von deutschen Verkehrsunternehmen. (VBB 2022b)

Mit Beginn des Sommerfahrplans 2022 wurde der Zugverkehr im Juni 2022 zwischen Deutschland und Polen ausgeweitet. Die Linie RB92 verkehrte als neue Direktverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra. Zunächst wurden am Wochenende jeweils zwei Fahrten in jeder Richtung angeboten, am frühen Vor- und am späten Nachmittag. Hierzu wurden die zuvor nur zwischen Guben und Zielona Góra verkehrenden Züge bis Cottbus verlängert, sodass Tagesausflüge und Einkaufsbummel problemlos möglich wurden. Einziger Zwischenhalt auf deutscher Seite war Guben (VBB 2022b). In Zusammenarbeit mit DB Regio Nordost kamen beim grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr Dieseltriebwagen des polnischen Eisenbahnunternehmens Polregio zum Einsatz (VBB 2025a B). Direktzüge zum bzw. vom Bahnhof Cottbus erfordern den Einsatz von Fahrzeugen mit polnischer und deutscher Zulassung. Derzeit verfügt die Woiwodschaft Lubuskie allerdings nur über zwei solcher Züge. Die Elektrifizierung der Strecke wird angestrebt. (VBB 2021)

Aktuell gibt es zwischen den Partnerstädten Cottbus und Zielona Góra keine direkte Schienenverbindung mehr. Vielmehr ist mindestens ein Umstieg erforderlich, um per Schienenverkehr von einer Stadt zur anderen zu gelangen. Seit Ende 2022 und auch gemäß dem seit 05.01.2025 gültigen aktuellen Fahrplan verkehren täglich vom frühen Morgen bis zum Abend zahlreiche Regionalbahnen zwischen Cottbus und Zielona Góra, allerdings wieder mit mindestens einem obligatorischen Umstieg in Guben, Frankfurt (Oder), Görlitz oder – auf polnischer Seite – Zary, wobei der Umstieg in Guben einen zeitlichen Vorteil bietet. Die Verbindung über Guben ist jedoch häufig mit einer längeren Umsteigezeit von ca. 45 Minuten verbunden, wobei gemäß aktuellem Fahrplan auch drei Verbindungen mit einer Fahrzeit von höchstens 2,5 Stunden und einer Umsteigezeit zwischen 12 und 33 Minuten angeboten werden. In anderen Fällen ist die fahrplanmäßige Umsteigezeit wiederum sehr kurz bemessen und daher bereits bei minimaler Verspätung des Zuges für das Erreichen des Anschlusszuges nicht ausreichend, beispielsweise bei der Verbindung ausgehend von Cottbus mit planmäßiger Ankunft in Guben um 6:05 Uhr und Abfahrt Richtung Zielona Góra um 6:11 Uhr. Eine kurze Umsteigezeit von nur sechs Minuten ist bei Pünktlichkeit des Zuges zwar komfortabel, allerdings auch risikobehaftet. Die Verbindung ist im Übrigen nur montags bis freitags verfügbar, was abweichenden Fahrzeiten bei den Frühverbindungen an den Wochenenden auf deutscher Seite zuzuschreiben ist. Allgemein verursachen die längeren Umsteigezeiten am Wochenende auch längere Reisezeiten. (Deutsche Bahn AG 2025c B)

Im Regionalverkehr bestehen von Zielona Góra aus heute folgende grenzüberschreitende Verbindungen nach Deutschland: fünfmal täglich nach Guben und nach Görlitz sowie viermal täglich nach Frankfurt (Oder). Hier ist jeweils der Umstieg in eine Regionalbahn der Deutschen Bahn erforderlich, um Cottbus zu erreichen. (Deutsche Bahn AG 2025c B)

Die schnellsten Verbindungen von Zielona Góra Głowna nach Cottbus Hauptbahnhof sind jene mit Ankunft in Guben um 14:13 Uhr und einer Umsteigezeit von sieben Minuten (Abfahrt Zielona Góra: 12:50, Ankunft Cottbus: 14:56 Uhr) und jene mit Ankunft in Guben um 17:14 Uhr und einer Umsteigezeit von sechs Minuten (Abfahrt Zielona Góra: 15:51 Uhr, Ankunft In Cottbus: 17:56 Uhr). Sie sind an allen Wochentagen verfügbar und stellen mit einer Gesamtfahrzeit von zwei Stunden und sechs bzw. fünf Minuten auch die schnellsten Verbindungen zwischen beiden Städten im Schienenpersonenverkehr insgesamt dar. Weitere Verbindungen nehmen nur unwesentlich mehr Zeit in Anspruch. Es wird allerdings auch eine attraktive Verbindung über Forst/ Lausitz mit nur einem Umstieg um 16:41 in Zary/ Polen, einer Umsteigezeit von acht Minuten und einer nur unwesentlich längeren Gesamtreisezeit von zwei Stunden und 16 Minuten angeboten (Abfahrt Zielona Góra: 15:33 Uhr, Ankunft: Cottbus: 17:49 Uhr). Insgesamt viermal täglich besteht die Möglichkeit, von Zielona Góra nach Zary/Polen zu fahren, um von dort ohne weiteren Umstieg über Forst/ Lausitz nach Cottbus zu gelangen (Deutsche Bahn AG 2025c B).

Bemerkenswert ist, dass schnellere Schienenverkehrsverbindungen über Guben von polnischer Seite aus zahlreicher und zudem an allen Wochentagen unverändert vorhanden sind, während Zugverbindungen von Zielona Góra nach Cottbus am Wochenende und vor allem sonntags seltener und teilweise auch mit einem größeren Zeitaufwand angeboten werden. Der Kauf einer grenzüberschreitenden gültigen Fahrkarte ist aufgrund der jeweiligen regionalen Verkehrsverbände in beiden Ländern nicht möglich.

Die aktuell einzige Direktverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra wird vom privaten Unternehmen FlixBus angeboten. Es handelt sich hierbei um einen Teilabschnitt der Gesamtstrecke zwischen München und Bydgoszcz (Bromberg) in der Woiwodschaft Kujawien-Pommern. In einer nur zweistündigen Fahrt kann man die jeweilige Partnerstadt wöchentlich an jeweils drei Tagen erreichen (Abfahrt ab Zielona Góra in Richtung Cottbus: freitags bis sonntags um 11 Uhr, sowie Abfahrt ab Cottbus in Richtung Zielona Góra: samstags bis montags um 17:50 Uhr), mit lediglich einem Zwischenhalt in Gubin, dem Pendant der deutschen Stadt Guben auf der polnischen Seite der Neiße. Im Herbst 2024 wurde hier noch täglich eine direkte Verbindung in beide Richtungen angeboten. Ab Sommer 2025 fahren die Busse vier- bis fünfmal wöchentlich. Die Busverbindung hat auch den Vorteil, dass für die Fahrt nur eine Buchung und ein einziges und zudem relativ preisgünstiges Ticket bedarf. (FlixBus 2025)

Der ÖPNV bietet keine Direktverbindung mit Linienbussen an. Die kürzeste Route verläuft hier mit der Buslinie 877 von Cottbus über Guben nach Gubin und von dort weiter mit der Buslinie 171013/17 nach Zielona Góra bzw. in umgekehrte Richtung. Die Buslinie 877 fährt

montags bis freitags stündlich von 5:47 bis 19:47 Uhr von Cottbus nach Guben und in umgekehrter Richtung stündlich von 5:05 bis 18:05 Uhr, am Wochenende in beiden Richtungen allerdings nur dreimal täglich. Seit 01.01.2025 wird die Buslinie nicht mehr von DB Regio Bus Ost, sondern vom Verkehrsunternehmen Spree-Neiße Cottbusverkehr GmbH betrieben (SPN 2025). Die Buslinien 171013/17 fahren an Werktagen fünfmal täglich zwischen 5:50 Uhr und 15:30 Uhr von Gubin nach Zielona Góra bzw. zwischen 12:30 und 22:20 Uhr von Zielona Góra nach Cottbus, am Wochenende gar nur zweimal täglich (PKS Zielona Góra o. J.b). Die Fahrtzeit beträgt inkl. Umsteigezeit mindestens drei Stunden. Da die Buslinien nicht aufeinander abgestimmt sind, ergeben sich häufig ungünstige Umsteigezeiten und somit nur wenige gute Busverbindungen pro Tag.

Im Rahmen eines Interviews mit Ingo Koschencz, Vertreter von ProBahn, der zudem über gute Kontakte zur Kommunalpolitik in den Partnerstädten Cottbus und Zielona Góra verfügt, konnten bezüglich der verkehrlichen Erschließung der deutschen und polnischen Grenzregion wichtige Erkenntnisse zur Struktur der Bahnsysteme sowie zu den Perspektiven ihrer infrastrukturellen Entwicklung gewonnen werden. Aufgrund der wirtschaftlichen und politischen Verflechtungen sieht Koschencz auf vielen Ebenen große Potenziale im grenzüberschreitenden Austausch der beiden in räumlicher Nähe liegenden Städte. Er betont, dass ein gut funktionierender, bedarfsgerechter ÖPNV die Grundvoraussetzung für eine funktionierende und lebendige Städtepartnerschaft darstellt. Vor allem die Schienenstrecken sollten entwickelt und der Bus nur in einer Zubringerfunktion vorgesehen werden. In Polen seien im Schienenverkehr für viele Probleme bereits innovative Lösungen gefunden worden, die auch für die deutsche Seite interessant sein könnten. Allerdings sei bei den politischen Entscheidungsträger:innen auf deutscher Seite zu wenig Interesse zu verzeichnen, die vorhandenen Potenziale zu heben. Von der deutschen Politik fordert er hier mehr Engagement. (vgl. Interview 4)

Koschencz berichtet, dass aufgrund der verschiedenen Streckensysteme in beiden Ländern vielfältige - unter anderem technische - Probleme bestehen. Auf polnischer Seite solle zwar die Elektrifizierung der Strecken vorangetrieben werden, allerdings seien die Stromsysteme beider Länder und auch die deutschen Züge nicht kompatibel. Die Entwicklung des deutsch-polnischen Schienenverkehrs sei sehr aufwändig, beispielsweise müsse für grenzüberschreitend fahrende Züge in beiden Ländern eine Zulassung erwirkt werden. Im Gegensatz zu den Deutschen hätten die Polen allerdings Mehrsystemloks und Mehrsystemwagen beschafft; die Nutzung der deutschen Bahntrassen sei aber aufgrund der übersteuerten Trassenpreise aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Ein nach der Streckenreaktivierung zwischen Gubin und Zielona Góra vor zwei Jahren in Kooperation von DB und Polregio eingerichteter Ausflugszug, der am Wochenende direkt zwischen Cottbus und Zielona Góra

verkehren sollte, sei aus verschiedenen Gründen so gut wie nie gefahren. Es bedürfe eines Gremiums aus Vertreter:innen beider Länder, welches gemeinsame Verkehrsprojekte entwickelt sowie vorhandene Probleme diskutiert und einer Lösung zuführt. Zur Belebung der Städtepartnerschaft sei auch eine gemeinsame, kundenfreundliche Tarifstruktur und das Angebot eines grenzüberschreitend gültigen, auch online erwerbbaaren Tickets erforderlich. Eine zuverlässige Taktung der Verbindungen sei zudem ebenso wünschenswert wie verfügbare zuverlässige Informationen für die Kund:innen über alternative Reiseoptionen wie Frankfurt (Oder) oder Zary im Falle, dass die kürzeste Verbindung über Guben/ Gubin nicht funktioniert. Die Abstimmung von Verbindungen zwischen Zielona Góra und Cottbus sei grundsätzlich dadurch erschwert, dass die Fahrpläne in Polen auf die inländischen Bedarfe abgestimmt und häufigen Veränderungen unterworfen sind. (vgl. Interview 4)

Die grenzüberschreitenden Bus- und Bahnverbindungen funktionierten nach Aussage von Koschütz auch wegen der unterschiedlichen Zuständigkeiten und Tarife nicht. In Polen sei die Politik für den Schienenverkehr inklusive Streckenausbau und Zugbeschaffung verantwortlich, sodass Entscheidungen schneller getroffen und umgesetzt werden können. Auf deutscher Seite hingegen fühle sich auf politischer Ebene niemand zuständig und es gebe zudem viele bürokratische Hürden, welche beim Streckenausbau zu zeitlichen Verzögerungen führen. Koschütz hält es für einen Grundfehler, dass die steuerfinanzierte Schieneninfrastruktur in Deutschland sozusagen privatisiert wurde, sodass die Steuerungsmöglichkeiten der Politik sehr stark beschnitten sind, was die Umsetzung wichtiger Projekte zur Schienenanbindung der Region behindert und somit auch negative Auswirkungen auf die Städtepartnerschaft von Cottbus und Zielona Góra hat. Zudem sei es ein strategischer Fehler gewesen, die Schieneninfrastruktur teilweise unwiederbringlich zurückzubauen. Die ehemalige Bahntrasse auf deutscher Seite über die Neiße hinweg bei Guben beispielsweise sei nicht nur stillgelegt, sondern sogar entwidmet worden; eine Reaktivierung der Strecke hier sei daher nicht mehr möglich, sondern ein sehr zeitaufwändiger Streckenneubau erforderlich. Eine Direktverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra eröffne aber die Chance, auch den Raum zwischen beiden Städten zu erschließen und zu entwickeln. Das Interesse und die Bemühungen zur Hebung der entsprechenden Potenziale seien allerdings auf der polnischen Seite erheblich stärker als auf der deutschen. Polen verfolge mit dem Konzept, kleinere Städte an das Schienennetz anzuschließen, das raumordnerische Ziel, ländliche Räume im Rahmen der Daseinsvorsorge zu entwickeln und der Landflucht durch eine höhere Attraktivität entgegenzuwirken. In diesem Sinne sollten in einem Gesamtkonzept auch Bahnhöfe attraktiver gestaltet werden und somit wieder mehr Aufenthaltsqualität erhalten. Die polnische Grenzregion könne zudem die Nähe zum Berliner Flughafen nutzen, Cottbus bei ei-

nem Infrastrukturausbau wieder seine historische Bedeutung als internationaler Eisenbahnknotenpunkt zurückgewinnen. Koschützki fordert in Anlehnung an die hier bereits vor dem Zweiten Weltkrieg vorhandenen infrastrukturellen Standards die Behebung der Defizite bzw. Entwicklungshemmnisse im Verflechtungsraum und die Formulierung gemeinsamer Ziele für die zukunftsfähige Entwicklung der Regio. (vgl. Interview 4)

2.2.4 Grenzüberschreitender ÖPNV an der Schnittstelle Guben-Gubin

Der städtische Nahverkehr in der Doppelstadt Guben-Gubin spielt bei der Betrachtung des ÖPNVs zwischen den Partnerstädten Cottbus und Zielona Góra eine übergeordnete Rolle, da diese beiden Städte zwischen Cottbus und Zielona Góra gelegen sind und aufgrund ihrer besonderen Lage direkt an der Grenze eine Verknüpfung der beiden ÖPNV-Systeme herstellen müssen. Obwohl sich die Städte Guben und Gubin als Doppelstadt verstehen, ist der ÖPNV jedoch weitgehend separat gedacht, eine Verknüpfung der beiden Netze ist nicht vorhanden.

Die Städte Guben und Gubin verfügen jeweils über eigene Bahnhöfe, welche 2,4 km voneinander entfernt sind (Google Maps, 2025). Der Bahnhof in Gubin ist als reiner Busbahnhof konzipiert. Die meisten aus Deutschland kommenden Bahn- und Buslinien enden am Bahnhof Guben, während die Buslinie aus Zielona Góra am Bahnhof Gubin endet (VBB o. J.c). Mangels einer attraktiven ÖPNV-Verknüpfung zwischen den beiden Bahnhöfen ist ein Umstieg zwischen polnischen und deutschen ÖV-Verbindungen nur mäßig gegeben. Weiterhin sind die Bus- und Bahnlinien der beiden Länder nicht aufeinander abgestimmt, sodass die Bewältigung der Strecke Cottbus-Zielona Góra aufgrund der langen Umsteigezeit in Guben-Gubin um ein Vielfaches länger dauert, als es mit dem MIV der Fall wäre (Google Maps, 2025). Zum Vergleich liegt die Reisezeit mit dem FlixBus, welcher auf direktem Wege die Städte Cottbus und Zielona Góra miteinander verbindet, bei nur etwa zwei Stunden, was mit der Fahrzeit mit dem MIV vergleichbar ist (Flixbus o. J.).

Die Buslinien in der Stadt Guben, welche von der Spree-Neiße Cottbusverkehr GmbH betrieben werden, verbinden Guben mit den nahegelegenen Städten wie Forst oder Cottbus (VBB o. J.c). Die aus Deutschland kommenden Bahnlinien enden in der Regel am Bahnhof Guben bzw. fahren von dort aus weiter nach Frankfurt (Oder) bzw. in die Gegenrichtung nach Cottbus, überqueren jedoch nicht die Landesgrenze (ebd.). Lediglich die zurzeit bestehende Zugverbindung zwischen Guben und Zielona Góra, welche als RB92 verkehrt und vom polnischen Eisenbahnunternehmen Polregio organisiert und betrieben wird, fährt eine Station weiter über die Grenze bis zum Bahnhof Guben (VBB o. J.b). Für dieses kurze Zwischen-

stück gilt ein separater Tarif, von dem die Fahrgäste jedoch mangels geeigneter Fahrgastinformationssysteme oder zweisprachiger Infotafeln oft keine Kenntnis haben (Exkursion 2025).

Die Stadt Gubin verfügt wiederum über nur eine Stadtbuslinie, welche etwa stündlich mit Kleinbussen vom Busunternehmen „Aviator“ bedient wird und vom Busbahnhof Gubin startend die Stadt erschließt (Miasto Gubin 2025). Der Betrieb der Buslinien beschränkt sich jedoch auf den Zeitraum zwischen 6:00 und 17:00 Uhr. In den Abendstunden findet kein Betrieb statt (Miasto Gubin 2024). Neben einer fehlenden Verknüpfung der Zuglinien ist somit auch keine wirkliche Verknüpfung der Stadtbuslinien, welche in Guben und Gubin verkehren, gegeben.

Best-Practice Beispiel: Grenzüberschreitende Buslinie in der Doppelstadt Görlitz-Zgorzelec

Die Organisation des grenzüberschreitenden ÖPNVs in der Doppelstadt Görlitz-Zgorzelec kann als Best-Practice-Beispiel angesehen werden, an dem sich auch die Doppelstadt Guben-Gubin orientieren könnte. In Görlitz-Zgorzelec wurde eine grenzüberschreitende Buslinie eingerichtet, welche beide Städte erschließt und diese miteinander verbindet. Mit Einführung des sogenannten „Europastadt Tickets“ werden in der Doppelstadt Görlitz - Zgorzelec keine separaten Tickets zur Nutzung der grenzüberschreitenden Buslinie mehr benötigt (GVB 2023). Im konkreten Fall ist es dank des „Europastadt-Tarifs“ möglich, alle Verkehrsmittel innerhalb des Görlitzer Stadtgebietes sowie die Stadtbuslinien in Zgorzelec mit einem einheitlichen Ticket zu nutzen, was die Benutzerfreundlichkeit erheblich steigert (GVB o. J.).

Um den Defiziten in der Doppelstadt Guben-Gubin ein Stück weit entgegenzuwirken und zumindest eine bessere Verknüpfung der beiden Bahnhöfe der Doppelstadt zu gewährleisten, fährt die Gubener Stadtbuslinie 895 seit einigen Jahren bis zum Bahnhof in Gubin (VBB o. J.a). Dieses Angebot ist jedoch nicht in jedem Fall mit den aus Cottbus und Zielona Góra kommenden Bus- bzw. Bahnlinien abgestimmt, sodass durch diese Maßnahme nur der lange Fußweg zum anderen Bahnhof entfällt, nicht aber die Problematik der nicht aufeinander abgestimmten Fahrpläne von deutschen und polnischen ÖV-Verbindungen (ebd.). Zudem ist das betriebene Teilstück auf polnischer Seite zu kurz, als dass von einer wirklichen Erschließung der Stadt Gubin und deren Verknüpfung mit Guben gesprochen werden kann. Im Januar 2025 wurde zudem bekannt gegeben, dass der Betrieb der Buslinie 895 wegen neuer gesetzlicher Vorgaben in Bezug auf die technische Ausstattung der eingesetzten Busse auf polnischer Seite für voraussichtlich ein Jahr eingestellt wird (Spree-Neisse Cottbusverkehr GmbH 2025). Dadurch ist es deutschen Busbetrieben nicht mehr gestattet, ihre Fahr-

zeuge auf polnischem Staatsgebiet einzusetzen, wenn diese nicht über die geforderte technische Ausstattung verfügen (ebd.). Immerhin ist eine Wiederaufnahme des Betriebes im Laufe des Jahres 2026 vorgesehen, sobald Neufahrzeuge mit einer entsprechenden technischen Ausstattung eingetroffen sind (Keßler 2025).

Es ist somit festzuhalten, dass derzeit keine Verknüpfung der ÖPNV-Systeme von Deutschland und Polen an der Schnittstelle Guben-Gubin vorhanden ist und somit das grenzüberschreitende Reisen zwischen den Partnerstädten Cottbus und Zielona Góra mit erheblichen zeitlichen Verlusten und Hindernissen verbunden ist, wenn die Wahl auf den ÖPNV fällt. Dabei konzentrieren sich die Probleme mangels einer guten Verknüpfung der beiden ÖV-Systeme insbesondere auf den Umstieg zwischen deutschen und polnischen Verkehrsmitteln in Guben-Gubin, während die Fahrt zwischen Cottbus und Guben bzw. Zielona Góra und Gubin verhältnismäßig unkompliziert mit dem ÖPNV zu bewältigen ist (Exkursion 2025). Solange eine durchgängige, grenzüberschreitende ÖV-Verbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra nicht vorhanden ist, muss der Fokus auf einer besseren Verknüpfung der ÖV-Angebote der beiden Länder an der Schnittstelle Guben-Gubin liegen, um die Nutzung des ÖPNVs für Fahrten zwischen Cottbus und Zielona Góra attraktiver zu gestalten.

2.2.5 Alternative Antriebe im ÖPNV

Im Zuge der Bestrebungen vieler Städte, die lokalen Emissionen und Feinstaubbelastungen zu reduzieren und den Einsatz von fossilen Energieträgern im Verkehrssektor zu senken, setzen viele städtische Verkehrsunternehmen zunehmend auf den Einsatz von Bussen mit alternativen Antrieben. Sogenannte „Alternative Antriebe“ beinhalten in der Fachsprache dabei jene Antriebsformen, welche nicht mit herkömmlichen Kraftstoffen wie Benzin oder Diesel angetrieben werden und im Vergleich zu klassischen Kraftstoffen bessere Umwelt- und Nachhaltigkeitseffekte vorweisen können (Swarco o. J.). Besonders gefragt sind dabei Antriebsformen, die keine Emissionen produzieren und die Energie idealerweise aus regenerativen Quellen erzeugt werden kann (Kellerhoff o. J.). Insbesondere im Zuge des Strukturwandels, bei dem der Fokus u. a. auf der Implementierung von neuen Energielösungen für die Lausitz liegt, kommt der Thematik rund um alternative Antriebsformen im ÖPNV eine besondere Rolle zu (Graupner 2024). Cottbus gilt dabei als Modellstadt zum Thema Energiewende deutschlandweit (Stadtverwaltung Cottbus und Cottbusverkehr 2024). In den letzten Jahren haben sich zwei Antriebsarten bei Kraftfahrzeugen sämtlicher Größen durchsetzen können, der Elektroantrieb und die Brennstoffzelle. Letztere entweder zum direkten Antrieben eines Wasserstoffbusses oder als Range Extender zur Reichweitenverlängerung bei einem Batteriebus (Swarco o. J.). Reine Wasserstoffbusse, welche in wenigen Minuten aufgetankt werden können und vergleichbare Reichweiten wie normale Dieselbusse aufweisen,

sind insbesondere für Überlandlinien, auf denen täglich große Entfernungen zurückgelegt werden, das Mittel der Wahl. Denn mit heutigen Batterien können oftmals keine großen Reichweiten ohne Nachladen zurückgelegt werden (Diehl 2023). Die Umstellung des Fuhrparks von Busbetrieben auf emissionsfreie Fahrzeuge ist dabei mit zahlreichen Hürden und Herausforderungen verbunden. Neben dem Umbau der bestehenden Betriebsinfrastruktur und der Errichtung von entsprechenden Ladestationen bzw. Wasserstoff-Tankstellen stellen insbesondere Finanzierungsfragen die Städte vor große Herausforderungen (Diehl 2023).

Die Organisation und Durchführung des ÖPNVs mit dem Verkehrsmittel Bus unterscheidet sich im Untersuchungsraum zwischen der deutschen und der polnischen Seite zum Teil stark voneinander, insbesondere im Hinblick auf die Rahmenbedingungen und Anforderungen, die die beiden städtischen Verkehrsunternehmen der Städte Cottbus und Zielona Góra an die eingesetzten Fahrzeuge haben.

Cottbus und der Landkreis Spree-Neiße

Für die Organisation und Durchführung des städtischen Nahverkehrs in der Stadt Cottbus ist die stadteigene Gesellschaft Cottbusverkehr zuständig (Cottbusverkehr o. J.). Der städtische Busverkehr ist dabei mit dem Umland und dessen Linien eng verflochten, da Cottbusverkehr auch den Großteil der Regionalbuslinien im Landkreis Spree-Neiße betreibt (Stadtverwaltung Cottbus 2024). Aufgrund der bei Cottbusverkehr existierenden Koppelung der Betriebsabläufe zwischen Stadt- und Regionalbuslinien und den damit verbundenen hohen Kilometerleistungen, die jeden Tag zurückgelegt werden, hat sich Cottbusverkehr auf den Wasserstoffantrieb fokussiert, welcher die Bewältigung von größeren Strecken ohne die Notwendigkeit zum Nachladen ohne Einschränkungen ermöglicht (Thalmann, 2024).

Im August 2022 erhielt Cottbusverkehr den Förderbescheid für die ersten Wasserstoffbusse, welche mit insgesamt rund 3,1 Millionen Euro durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gefördert werden (Stadtverwaltung Cottbus und Cottbusverkehr 2024). Es wurden insgesamt 46 Wasserstoffbusse für den Stadt- und Umlandverkehr beim irischen Busersteller Bamford Bus Company Ltd T/A Wrightbus bestellt, von denen die ersten Ende 2024 ausgeliefert werden sollen (ebd.). Außerdem ist auf dem Betriebshof eine eigene Wasserstofftankstelle inklusive Elektrolyseur geplant, die Mitte 2025 in Betrieb gehen soll (ebd.). Cottbusverkehr sieht langfristig auch den Einsatz der neuen Wasserstoffbusse auf den Regionalbuslinien im ganzen Landkreis Spree-Neiße vor. Die Fahrzeuge sind dabei zum Großteil an kleineren Betriebsstellen über den Landkreis verteilt stationiert (ebd.). Es ist daher zu erwarten, dass langfristig betrachtet der Bau weiterer Wasserstoff-Tankstellen im Landkreis Spree-Neiße notwendig sein wird, um lange Leerfahrten nach Cottbus zur Betankung zu vermeiden. Zurzeit verfügt der Landkreis über keine öffentlichen Wasserstofftankstellen

(Diercke o. J.). Es gibt allerdings konkrete Pläne zum Bau einer Wasserstofftankstelle inklusive eines Elektrolyseurs in Forst. Mobile Tankmöglichkeiten in Spremberg und Guben sollen das Angebot ergänzen (Wirtschaftsregion Lausitz o. J.). Durch den Gewinn der Ausschreibung für den Betrieb der Buslinien im gesamten Landkreis Spree-Neiße seitens Cottbusverkehr bieten sich einige Vorteile bei der Einführung alternativer Antriebssysteme. Die Investitionskosten für den Wasserstoffantrieb, insbesondere in die dafür benötigte Wartungs- und Betankungsinfrastruktur, sind sehr kostspielig. Der Bau der Wasserstofftankstelle und des Elektrolyseurs in Cottbus belaufen sich auf mehr als zehn Millionen Euro (Kompalla 2024). Durch einen flächendeckenden Einsatz der Wasserstoffbusse in hoher Stückzahl können jedoch die Investitionskosten schneller amortisiert werden, während sich derartig hohe Investitionen in eine Betankungsinfrastruktur für eine nur sehr geringe Anzahl an Wasserstoffbussen kaum lohnen würde. Dadurch, dass mit Cottbusverkehr als alleiniger Betreiber für den Stadt- und Regionalbusverkehr in und um Cottbus nur ein Busbetrieb involviert ist, wird die Planung und Umsetzung eines solchen Vorhabens zudem erheblich vereinfacht. So entfallen von vornherein Probleme bei der Aufteilung der Investitionskosten sowie Schwierigkeiten im Hinblick auf eine fehlende Kompatibilität unterschiedlicher Busse von jeweils unterschiedlichen Unternehmen.

Zielona Góra und Umland

Auf polnischer Seite sind die Zuständigkeiten bei der Durchführung des Busverkehrs zwischen Stadt- und Regionalbuslinien, anders als in Cottbus und im Landkreis Spree-Neiße, klar voneinander getrennt. Während der städtische Busbetrieb MZK Zielona Góra lediglich die Stadtbuslinien betreibt, ist die Firma PKS Zielona Góra für die Durchführung des Nahverkehrs im ländlichen Raum der Woiwodschaft und dessen Verknüpfung mit der Großstadt Zielona Góra zuständig (MZK Zielona Góra o. J.a). Dadurch unterscheiden sich auch die Rahmenbedingungen und Anforderungen, die die beiden Verkehrsbetriebe an die eingesetzten Busse haben.

Die Stadt Zielona Góra ist bei der Umsetzung eines emissionsfreien ÖPNVs deutlich weiter. Im Jahr 2025 ist bereits 77 % der Busflotte mit einem alternativen Antrieb in Betrieb (MZK Zielona Góra o. J.c). Damit zählt Zielona Góra zu den Vorreitern der nachhaltigen Transformation des ÖPNVs in Polen. Die Anschaffung der Fahrzeuge und der Bau der dazugehörigen Infrastruktur konnte durch Mittel des Kohäsionsfonds des Programms „Infrastruktur und Umwelt 2014-2020“ der Europäischen Union umgesetzt werden (MZK Zielona Góra o. J.b). Da die MZK Zielona Góra nur im Stadtverkehr unterwegs ist und somit die täglich zurückgelegten Strecken deutlich geringer als bei Cottbusverkehr sind, fiel die Wahl auf den Elektroantrieb (MZK Zielona Góra 2023). Busse mit Wasserstoffantrieb kommen beim Stadtverkehr Zielona Góra nicht zum Einsatz (MZK Zielona Góra o. J.c). Die ersten Fahrzeuge dieser Art

wurden schon im Jahr 2018 ausgeliefert. Dabei handelt es sich um 47 Elektrobusse vom polnischen Hersteller Ursus (Dybalski 2018). Seitdem wurde die Anzahl der Elektrobusse kontinuierlich erhöht. Im Jahr 2023 folgten weitere Elektrobusse unterschiedlicher Größen von den beiden Herstellern Solaris und Mercedes-Benz (MZK Zielona Góra 2023).

Die im Umland verkehrende Verkehrsgesellschaft PKS Zielona Góra verfügt Stand 2025 über keinerlei Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb. Alle eingesetzten Busse, die meisten davon vom Typ Iveco Crossway, verfügen über einen reinen Dieselantrieb (PKS Zielona Góra o. J.a). Aufgrund der im Gegensatz zu Stadtbuslinien sehr langen Strecken, die täglich zurückgelegt werden (Bsp. Busverbindung Zielona Góra-Gubin), wäre der Einsatz von batterieelektrischen Bussen organisatorisch und wirtschaftlich nicht umsetzbar. Für den Einsatz von Wasserstoffbussen mangelt es wiederum zurzeit an der notwendigen Betankungs-Infrastruktur (gasHD.eu o. J.).

Polen verfügt zurzeit über lediglich sechs Wasserstofftankstellen, wobei sich die nächste Wasserstofftankstelle in Poznań (Posen) befindet (gasHD.eu o. J.). Um dem Mangel an Wasserstofftankstellen entgegenzuwirken, ist der Bau weiterer 13 Wasserstofftankstellen in Planung (ebd.). Alle geplanten Standorte liegen allerdings nicht in der Nähe von Zielona Góra oder in der gleichen Woiwodschaft (ebd.). In diesem Zusammenhang fällt auf, dass die Verteilung der geplanten Wasserstofftankstellen in Polen nicht gleichmäßig erfolgt und sich derartige Bauvorhaben eher auf große Ballungsräume konzentrieren. So sollen in Warschau neben der bereits vorhandenen Tankstelle drei weitere entstehen (ebd.). Die Woiwodschaften Lebus und Westpommern und damit der deutsch-polnische Grenzraum wurde bei den Planungen für die Errichtung weiterer Wasserstofftankstellen jedoch nicht berücksichtigt und soll somit keine dieser Tankstellen bekommen (ebd.). Auf deutscher Seite ist der Bau von Wasserstoff-Betankungsstellen in unmittelbarer Nähe zur Grenze, in Forst und Guben, geplant (Wirtschaftsregion Lausitz o. J.). Diese könnten langfristig eine Option bieten, entsprechende Fahrzeuge auch im Regionalverkehr auf polnischer Seite einsetzen zu können und die Betankung der Busse in Forst oder Guben durchzuführen.

Neben dem derzeitigen Mangel an geeigneten Betankungsvorrichtungen auf polnischer Seite stellt auch der Fuhrpark der PKS Zielona Góra ein Hindernis zur Etablierung alternativer Antriebe dar. Aktuell setzt die PKS Zielona Góra auf ihren Busverbindungen vorwiegend Reisebusse oder Überlandbusse mit Reisebus-Ausstattung ein (PKS Zielona Góra o. J.a). Derartige Busse werden zurzeit von den meisten Herstellern noch nicht mit alternativen Antriebsformen, wie zum Beispiel mit Wasserstoffantrieb, angeboten. Der Einsatz von Reisebussen erscheint aufgrund der langen Strecken dabei einerseits sinnvoll, da der Komfort für die Fahrgäste dadurch gesteigert werden kann. Andererseits erfüllen die meisten Fahrzeuge

nicht die Anforderungen an die Barrierefreiheit, da der Zutritt ins Fahrzeug meist nur über Stufen möglich ist (ebd.).

Neben dem durch Regionalbuslinien dominierenden Angebot zwischen Gubin und Zielona Góra existiert noch der Stadtverkehr in Gubin, welcher für die Feinerschließung der Stadt zuständig ist. Es existiert nur eine Linie, die mit Kleinbussen vom Busunternehmen Aviator bedient wird (Miasto Gubin 2024). Auch beim Unternehmen Aviator verfügen nach eigenen Beobachtungen alle eingesetzten Fahrzeuge über einen reinen Dieselantrieb, gleichwohl bietet der eingesetzte Fahrzeugtyp und die kurzen, täglich zurückgelegten Distanzen einen deutlich größeren Handlungsspielraum für den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, als es für den auf Langstrecken ausgelegten Busbetrieb PKS Zielona Góra möglich wäre. Somit bestehen durchaus Potentiale, den Stadtverkehr von Gubin kurz- bis mittelfristig emissionsfrei betreiben zu können.

2.2.6 Verkehrsinfrastruktur

Das folgende Kapitel untersucht die Verkehrsinfrastruktur zwischen Cottbus und Zielona Góra. Dabei soll der Fokus auf einer ausgewählten Verbindung über Guben-Gubin liegen, welche von der Entfernung gleichzeitig die kürzeste und direkteste Route darstellt (Google Maps Routenplaner 2025). Es gibt weitere Straßenverbindungen zwischen den beiden Partnerstädten, diese sind jedoch meist mit größeren Umwegen verbunden. Wenn nicht anders angegeben, stammen die hier dargestellten Informationen aus eigenen Beobachtungen, welche über die letzten 3 Jahre getätigt wurden.

Die Verkehrsinfrastruktur in der Grenzregion zwischen Cottbus und Zielona Góra weist einen eher mäßigen Ausbauzustand auf. Es dominieren schmale, zweispurige Landstraßen, welche die Ortschaften untereinander und mit den beiden großen Städten in der Region verbinden (Google Maps 2025a). Dabei sind zwischen der polnischen und der deutschen Seite keine nennenswerten Unterschiede festzustellen. Autobahnen oder vierspurig ausgebaute Schnellstraßen gibt es nur im Großraum der beiden Städte Cottbus und Zielona Góra (Google Maps 2025a). Diese haben das Ziel, jeweils die beiden Städte an die nahegelegenen Großstädte wie Berlin oder Breslau anzuschließen. Die Stadt Zielona Góra ist dabei in Nord-Süd-Ausrichtung durch die Schnellstraße S3 an das Autobahn- und Schnellstraßennetz angeschlossen, was einen schnellen Anschluss an die nahegelegenen Großstädte Breslau und Gorzów Wielkopolski ermöglicht (Google Maps 2025a). Es mangelt jedoch an Ost-West-Verbindungen (Google Maps 2025a). Die Stadt Cottbus ist wiederum direkt an das Autobahnnetz angeschlossen. Dieses ist lediglich auf die Großstädte Berlin, Dresden und Breslau ausgerichtet. Eine schnelle und gut ausgebaute Verbindung von Cottbus nach Zielona Góra gibt es nicht (Google Maps 2025a). Die Verbindung der beiden Partnerstädte

ist lediglich durch eine zweispurige Landstraße sichergestellt, welche auf dem Weg zahlreiche kleine Ortschaften mit anbindet (siehe Abb. 15).

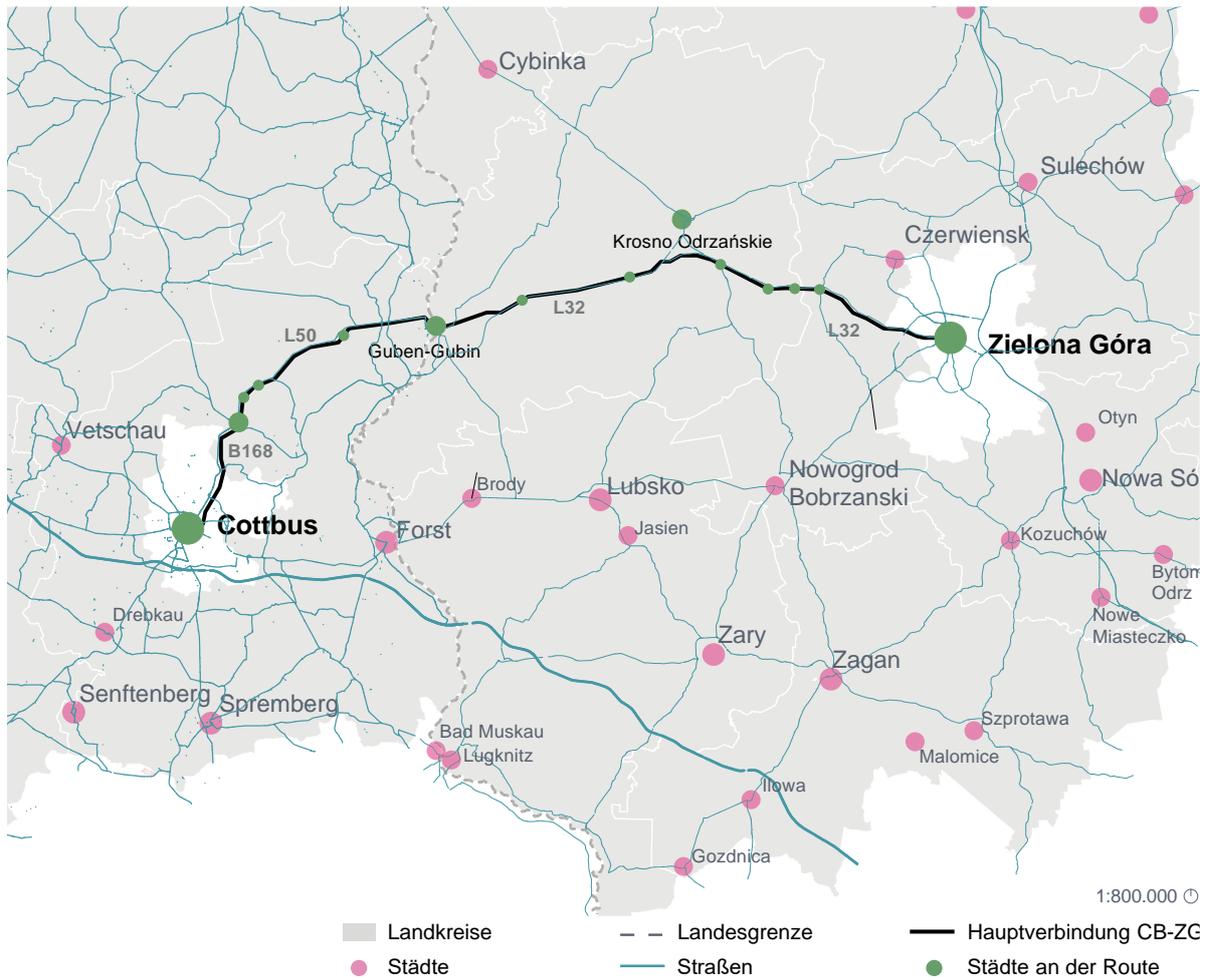


Abb. 15: Haupt-Straßenverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra über Guben-Gubin.

Auf polnischer Seite verbindet die Landstraße 32 Zielona Góra mit der Doppelstadt Guben-Gubin. Von dort aus kann die Stadt Cottbus wahlweise über die L50 und die B168 oder alternativ über die B97 und B168 erreicht werden (Google Maps 2025a). Für die 101 Kilometer lange Strecke benötigt man etwa 100 Minuten mit dem Auto (Google Maps Routenplaner 2025). Die Buslinien, welche mit Umstieg in Guben-Gubin die beiden Partnerstädte miteinander verbinden, nutzen die gleiche Strecke. Aufgrund des zeitaufwendigen und komplizierten Umstiegs in Guben-Gubin dauert die Fahrt mit dem ÖPNV deutlich länger als mit dem MIV (VBB o. J.c). Alternativrouten, z. B. über Żary, existieren. Diese sind jedoch mit größeren Umwegen und in den meisten Fällen mit entsprechend längeren Fahrzeiten verbunden (Google Maps Routenplaner 2025). Aufgrund der geringen Besiedlungsdichte des ländlichen Raumes zwischen Cottbus und Zielona Góra weist folglich die bestehende Infrastruktur an Straßen und Radwegen keine besonders hohen Qualitäten auf (Landkreis Spree-

Neiße 2023). Die wesentliche Funktion der vorhandenen Verkehrsverbindungen ist die Anbindung der kleinen Städte und Dörfer an die Oberzentren Cottbus und Zielona Góra. Dabei sind die Verkehrsmengen in derartigen, schwach besiedelten Räumen in der Regel überschaubar.

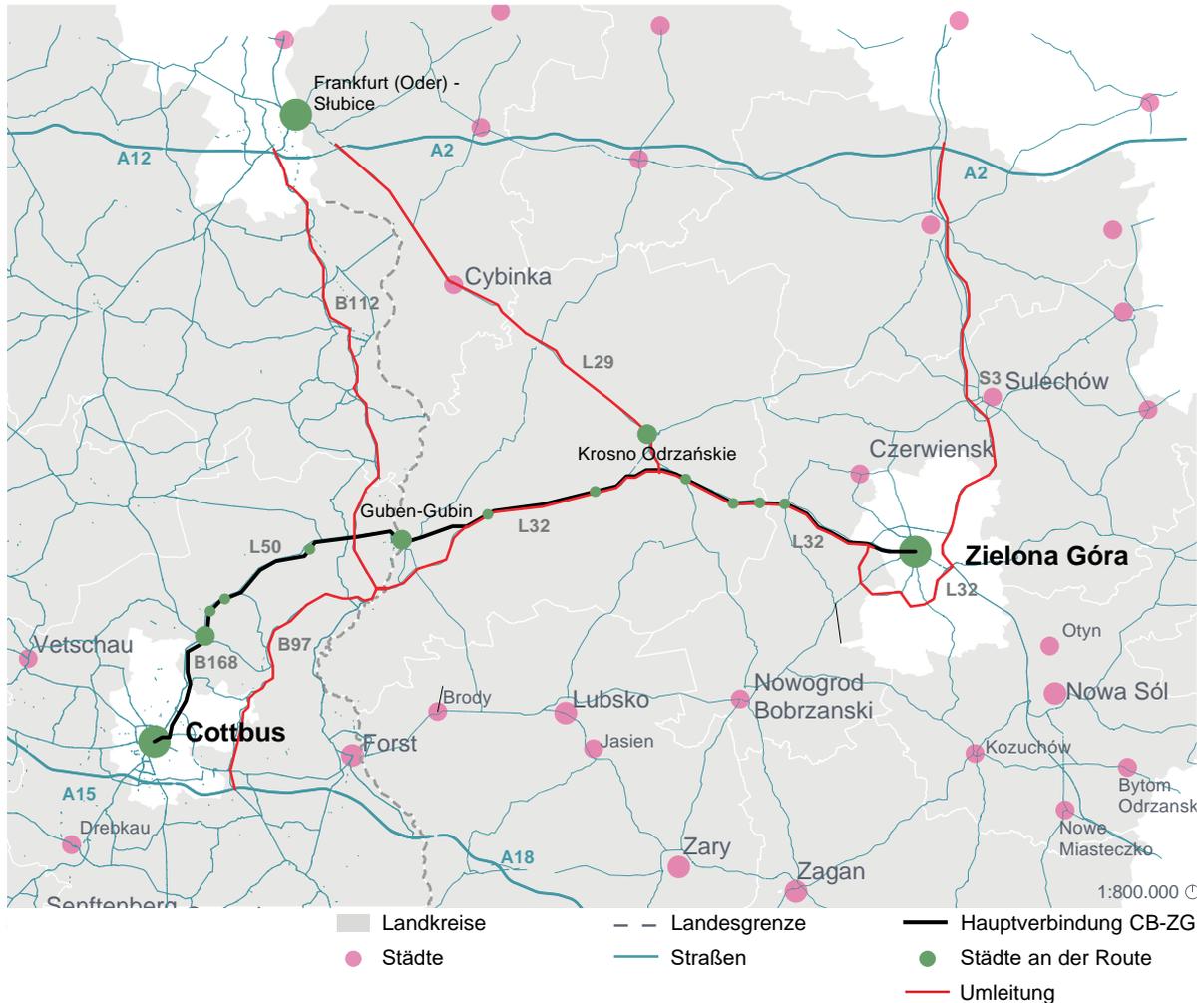


Abb. 16: Haupt-Straßenverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra mit Umleitungsstrecken.

Jedoch ist der Raum zwischen Cottbus und Zielona Góra mit einem wesentlichen Problem, dem stetig steigenden LKW-Verkehr, konfrontiert. Dieser hat seit Jahren immer mehr zugenommen. Mit Beitritt Polens zur Europäischen Union sind die Verflechtungen zwischen den beiden Ländern stetig gestiegen, somit auch der Austausch von Personen und Gütern (Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg 2022). Die oben beschriebene Straßenverbindung zwischen Zielona Góra und Cottbus dient dabei als eine von zwei Ausweichrouten bei Staus oder Sperrungen auf der A2/A12 bei Frankfurt (Oder)/Słubice.

Dies betrifft insbesondere den polnischen Abschnitt zwischen Zielona Góra und Gubin. Aufgrund der geringen Anzahl an befahrbaren Grenzübergängen sowie Gewichtsbeschränkungen auf einigen Brücken, welche die Oder überqueren (Bsp. Stadtbrücke Frankfurt (Oder)), konnte die Tendenz beobachtet werden, dass insbesondere LKWs die beiden in der untenstehenden Abbildung 16 dargestellten südlichen Ausweichrouten über die L29 und L32 oder über die S3 und L32 nutzen (Mahlke 2021). Beide Umleitungsrouten, in der Karte jeweils rot dargestellt, führen entweder auf ganzer Strecke oder zumindest auf Teilen über die Landstraße 32 auf polnischer Seite.

Ab Guben-Gubin gibt es auf deutscher Seite mehrere Möglichkeiten, um zur nächsten Autobahn zu gelangen. Der umgeleitete Verkehr kann sich deutlich besser auf mehrere Landstraßen, wie die B97 und B112 in nördlicher und südlicher Richtung (Google Maps 2025a), verteilen. Die stärkste Bündelung des LKW-Verkehrs und den damit verbundenen Problemen konnten auf der polnischen Seite entlang der Landstraße 32 beobachtet werden, zumal sich entlang dieser Landstraße im Vergleich zu den deutschen Bundesstraßen deutlich mehr Ortschaften befinden. Bisher traten Vollsperrungen oder größere Staus auf der Autobahnverbindung zwischen Frankfurt (Oder) und Posen (Poznań) in der Regel nur sporadisch auf, so dass die Umleitungsstrecken eine nur mäßige Relevanz hatten (Autostrada Wielkopolska o. J.).

Eine neue Dimension entstand jedoch mit Einführung der deutschen Grenzkontrollen im Oktober 2023 an den meisten größeren Grenzübergängen zu den europäischen Nachbarländern (Tagesschau 2025). Insbesondere ist der Autobahn-Grenzübergang nahe Frankfurt (Oder) und Słubice (A12/A2) von dieser Situation betroffen, wobei sich insbesondere der Schwerverkehr des Öfteren über mehrere Kilometer staut (Kunze 2025). Da sich die stationären Grenzkontrollen und in deren Folge Staus und Zeitverzögerungen in erster Linie auf bedeutende Grenzübergänge entlang von Autobahnen konzentrieren, werden kleinere, weniger frequentierte Grenzübergänge für den Pendlerverkehr zunehmend relevant. Es konnte in diesem Zusammenhang beobachtet werden, dass seit Einführung der Grenzkontrollen deutlich mehr PKWs und insbesondere LKWs die Ausweichroute über die polnische Landstraße 32 wählen, um lange Zeitverluste durch das Warten im Stau von vornherein zu umgehen und im weiteren Verlauf den deutlich weniger frequentierten Grenzübergang „Gubinek“ südlich von Gubin zu überqueren. Die Folge ist eine zu beobachtende, sichtbare Zunahme des Durchgangsverkehrs und insbesondere des Schwerlastverkehrs auf der Straßenverbindung zwischen Zielona Góra und der deutsch-polnischen Grenze, welche grundsätzlich nur als Verbindung für Pendler:innen zwischen Cottbus und Zielona Góra sowie zur Feinerschließung des ländlichen Raumes mit seinen kleinen Ortschaften ausgelegt war.

Auf polnischer Seite existieren auf der Landstraße 32 keine Ortsumfahrungen. In der Folge verkehrt der Transit- und Schwerverkehr direkt durch die Dörfer und Ortschaften (Google Maps 2025a). Für die dortigen Anwohner:innen stellen neben steigenden Feinstaubbelastungen insbesondere Lärmbelastigungen ein zunehmendes Problem dar. Lediglich die Doppelstadt Guben-Gubin ist von dieser Problematik nicht direkt betroffen, da der LKW-Verkehr den ein paar Kilometer südlich von den beiden Städten gelegenen Grenzübergang „Gubinek“ nutzt.

Der zunehmende LKW-Verkehr steigert nicht nur die Lärm- und Feinstaubbelastungen, vielmehr mehren sich auch gefährliche Situationen, welche durch Überholmanöver auf der engen und abschnittsweise kurvenreichen Landstraße hervorgehen. Die stellenweise zahlreich am Straßenrand aufgestellten Kreuze entlang der Landstraße 32 zeigen, dass entlang dieser Straße Unfallschwerpunkte existieren.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Verkehrsinfrastruktur zwischen den Städten Cottbus und Zielona Góra aufgrund der Verkehrszunahme, insbesondere als Folge der Grenzkontrollen, wachsenden Herausforderungen konfrontiert ist. Mangels geeigneter Ortsumfahrungen sind insbesondere die Anwohner:innen entlang der Landstraße 32 auf polnischer Seite zunehmenden Lärm- und Feinstaubbelastungen ausgesetzt, in dessen Folge eine Minderung der Wohnqualität im ländlichen Raum entlang der L32 festzustellen ist.

2.2.7 Radverkehr

Um die aktuelle Situation des Radverkehrs in und zwischen den Städten zu verstehen und darin liegende Handlungsbedarfe zu erkennen, wurden zunächst die Radwegenetze innerhalb von Cottbus und Zielona Góra untersucht, inklusive deren Stärken und Schwächen. Für ein funktionierendes Doppelstadt-Konzept sind die Radwege innerhalb der Städte besonders für den Tourismus, aber auch für den Pendelverkehr als zweiter Verkehrsmodus relevant.

Als zweiter großer Punkt wurden die Radwegeverbindungen zwischen Cottbus und Zielona Góra analysiert. Dabei ging es hauptsächlich um touristische Radwegerouten, die verschiedene touristische Ziele beinhalten und so mehrtägige Freizeitausflüge untereinander ermöglichen. Zusätzlich wurde die kürzeste Route zwischen den Städten untersucht.

Cottbus

Das Radwegenetz in Cottbus verfügt aktuell auf den wichtigen Streckenabschnitten über sichere und effiziente Infrastruktur. Allerdings sind die Radwege abseits und auch entlang mancher Hauptstraßen oft lückenhaft, von mangelhafter Qualität oder fehlen komplett. Der Großteil der Radwege verläuft neben dem Gehweg und ist durch einen Bordstein von der Straße getrennt. Dabei hebt sich der Radweg meist durch unterschiedlichen Bodenbelag

vom Gehweg ab und auf wiederkehrende Fahrbahnmarkierungen wird verzichtet. Diese Form des Radwegs hat den Vorteil, dass Unfälle mit Kfz minimiert werden und das Sicherheitsgefühl im Vergleich zur Führung auf der Straße deutlich erhöht wird. Allerdings kann es besonders aufgrund der oft weggelassenen Markierungen des Radwegs zu Konflikten mit Fußgänger:innen kommen. Des Weiteren sind Zusammenstöße an Kreuzungen wahrscheinlicher, wenn die Sicht auf den Radweg durch parkende Autos eingeschränkt ist und Kfz ohne Vorsicht über den Radweg abbiegen. Radfahr- oder Radschutzstreifen sind im Vergleich zu anderen Städten äußerst selten vorhanden und wären auf Nebenstraßen ohne getrennten Radweg sinnvoll. Auch auf Hauptstraßen gibt es oft keinen separaten Radweg. Hier ist noch viel Ausbau erforderlich (Google Maps 2025a).

Die wichtigste Achse für den Radverkehr verläuft entlang der Sielower Landstraße, Karl-Marx-Straße, Bahnhofsstraße, Thiemstraße und Lipezker Straße und bildet die Nord-Süd-Verbindung. Sie bindet unter anderem das Schwimmbad Lagune Cottbus, den Zentralcampus und Campus Sachsendorf der BTU, das Stadtzentrum, den Hauptbahnhof, die Medizinische Universität Lausitz – Carl Thiem, das Einkaufszentrum Lausitz Park und zahlreiche Wohngebiete an (Google Maps 2025a). Der Abschnitt auf der Bahnhofsstraße ist zwischen den Jahren 2011 und 2012 erneuert worden und bietet eine sichere und effiziente Radinfrastruktur (Stadtverwaltung Cottbus 2012). Bis auf die Thiemstraße, auf der der Radverkehr größtenteils auf Fußwegen in schlechtem Zustand und ohne sichtbare Trennung verkehren muss, sind auch die restlichen Streckenabschnitte als gut zu bewerten.

Die wichtigste Ost-West-Achse führt von Ströbitz bis Merzdorf und verläuft über die Berliner Straße bzw. den Brunshwigpark, die Puschkinpromenade, Albert-Wolf-Straße, Elisabeth-Wolf-Straße und den Merzdorfer Weg. Große Teile dieser Verbindung dienen auch als touristische Radwege, da sie durch Parks führen. Außerdem wird der Cottbuser Ostsee angebunden (Google Maps 2025a). In Zukunft soll dieser hauptsächlich durch einen neuen Radweg auf der sogenannten „Seeachse“ angebunden werden, welche auf einer ehemaligen Bahntrasse verlaufen und Teil der „Seevorstadt“ werden soll, eines geplanten Wohnquartiers am Ostsee (Stadtverwaltung Cottbus - Fachbereich Stadtentwicklung 2024). Auch Teil dieser Verbindung ist die erste Fahrradstraße in Cottbus, die in der Puschkinpromenade verläuft. Sie trägt im alltäglichen Radverkehr im Stadtzentrum eine wichtige Rolle und bindet einige öffentliche Einrichtungen wie Schulen an, deren Besucher:innen nun sicherer und komfortabler an ihr Ziel gelangen (Stadtverwaltung Cottbus 2023b).

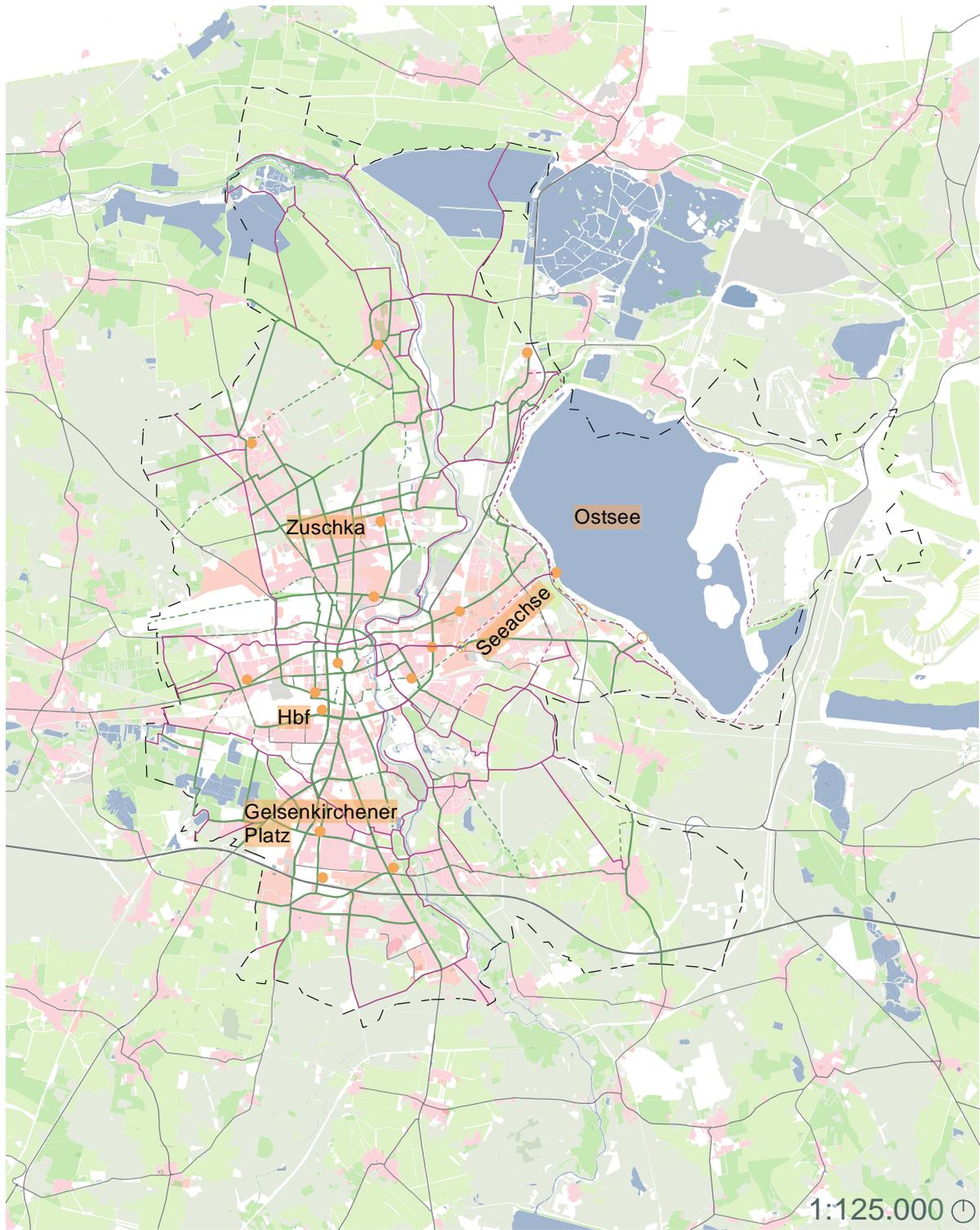


Abb. 17: Radwegenetz Cottbus.

- | | | |
|---------------|---------|--------------|
| Wald | Radwege | Radwege |
| Wiesen/Felder | geplant | geplant |
| Gewässer | | Umstieg ÖPNV |
| Siedlung | | geplant |

Wie in Abbildung 17 erkennbar, ist ein erheblicher Teil des Radwegenetzes als touristisch ausgewiesen, größtenteils in den Außenbezirken und in Parklandschaften wie dem Branitzer

Park. Das macht deutlich, wie hoch der Stellenwert des touristischen und erholenden Radverkehrs in Cottbus ist, was auch in diesem Konzept aufgegriffen werden soll. Außerdem sind zahlreiche neue Radwege dieser Art geplant, besonders im Umfeld des Cottbuser Ostsees, der einen kompletten Umrundungsradweg und die bereits erwähnte „Seeachse“ erhalten soll.

Auch die städtischen Radwege sollen stark ausgebaut werden (Abb. 17). Im gesamten Stadtgebiet sollen Lücken des Radwegenetzes geschlossen werden, die teilweise sehr groß ausfallen und wichtige neue Routen ermöglichen. In Ortsteilen wie Kahren oder Sielow sollen ausgedehnte neue Radwege entstehen, die Siedlungen besser miteinander verknüpfen. Eine bedeutende, fast komplett neue Verbindung soll vom Hauptbahnhof über verschiedene Nebenstraßen und die Tram-Endhaltestelle Sandow, eine neue städtische Radverbindung neben Bahngleisen und die Seeachse bis zum Ostsee führen. In Abbildung 17 sind außerdem bestehende und geplante Übergangsstellen zwischen Radverkehr und ÖPNV dargestellt, welche sich vor allem durch zahlreiche Fahrradstellplätze kennzeichnen. Davon gibt es über das Stadtgebiet verteilt einige. Die wichtigsten befinden sich am Hauptbahnhof, der Stadtpromenade, am Gelsenkirchener Platz und in Neu-Schmellwitz Zuschka. Um die geplanten Radwege attraktiv an das ÖPNV-Netz anzubinden, sind auch neue Übergangsstellen geplant, welche sich an wichtigen Stationen des Cottbuser Ostsees wie der Seeachse und zwei Stränden befinden.

Dass der Radverkehr in Cottbus zukünftig an Priorität gewinnen soll, macht auch das sogenannte Radverkehrskonzept Cottbus 2035+ deutlich, welches noch nicht veröffentlicht wurde. Aber in den letzten Jahren wurden dafür einige ausführliche Beteiligungsformate durchgeführt. Die Hauptziele sind ein weiterentwickeltes, verdichtetes und mit Qualitätsstandards verknüpftes Radverkehrsnetz, das alle Ortsteile anbindet. Klare Ziele und Leitlinien sollen für mehr qualitative Radwege sorgen, Markierungslösungen für eine schnellere Umsetzung dienen und Fahrradstraßen sowie Fahrradabstellanlagen an den ÖPNV-Schnittstellen umgesetzt werden. (Stadtverwaltung Cottbus - Fachbereich Stadtentwicklung o. J.)

Im Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs aus dem Jahr 2022, der Umfragen zum Radverkehr in allen größeren Gemeinden Deutschlands durchführt, belegte Cottbus mit einer Bewertung von 4,1 Platz 60 von 113 in der Ortsgrößenklasse 50.000 - 100.000 Einwohner:innen. Die Bewertung erfolgt im Schulnotensystem, in dem 1,0 die bestmögliche und 6,0 die schlechteste Note darstellen. Cottbus gilt damit nur als ausreichend. Als besonders positiv hervorgehoben wurden Radfahren durch Alt und Jung, Ampelschaltungen für Radfahrer:innen und das Sicherheitsgefühl beim Radfahren. Fahrraddiebstahl, fehlende öffentliche Fahrräder und die Fahrradförderung wurden negativ bewertet (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V 2023). Da in letzter Zeit einige neue Projekte angestoßen

wurden und der Radverkehr für die Planungsverantwortlichen eine hohe Priorität hat, könnte man in den nächsten Jahren mit einer Verbesserung rechnen.

Zielona Góra

Das Radwegenetz in Zielona Góra ist teilweise gut ausgebaut, hat aber sehr viele Lücken und Bereiche ohne jegliche Radinfrastruktur. Dort, wo Radwege vorhanden sind, sind sie sicher, komfortabel und effizient, allerdings gibt es sie abseits der Hauptrouten nur selten. Das wird direkt deutlich, wenn man sich die Dichte des Radwegenetzes im Stadtgebiet ansieht und mit dem von Cottbus vergleicht, das selbst bereits viele Lücken hat. Die vorhandenen Radwege haben meist einen guten Standard in Bezug auf Breite, Markierungen und Bodenbeschaffenheit. Allerdings ist der Großteil etwas in die Jahre gekommen und wird demnächst sanierungsbedürftig sein, was auf eine große „Bauwelle“ von Radwegen vor einigen Jahrzehnten schließen lässt (Google Maps 2025a).

Es handelt sich fast immer um Zweirichtungsradwege. Das bedeutet, die Radwege werden auf einer Straßenseite in beiden Richtungen zusammengeführt, wobei es durchgängige Fahrstreifenmarkierungen gibt und beide Fahrstreifen zusammen zwischen 2,2m und 2,6m breit sind. Die Fahrbahn ist dabei fast immer asphaltiert (ebd.). Gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ aus dem Jahr 2010 ist eine Mindestbreite von 2,5m und eine Regelbreite von 3m empfehlenswert, welche hier oft unterschritten wird (Gwiasda u. a. 2010). Ein Vorteil der Zweirichtungsradwege ist, dass der MIV nicht allein die Straßenführung vorgibt und Fahrräder mit eigener zweispuriger Fahrbahn zumindest theoretisch gleichberechtigt sind. Außerdem sind an Kreuzungen je nach Zielwunsch weniger Straßenüberquerungen nötig. Die Kombination der Sicherheitsabstände spart Platz im Straßenraum. Das Nebeneinanderfahren ist möglich, da bei Gelegenheit über den anderen Fahrstreifen überholt werden kann und die Trennung vom Autoverkehr erhöht das Sicherheitsgefühl, was bei einzelnen Radwegen abseits der Straße aber genauso der Fall ist. Die Nachteile der Zweirichtungsradwege sind erhöhte Unfallgefahr unter Radfahrer:innen bei Überholvorgängen und erhöhte Unfallgefahr mit Kfz an Kreuzungen und Ausfahrten, da diese oft keine von rechts kommenden Radfahrer:innen erwarten, Blendung der Radfahrer:innen durch Scheinwerfer entgegenkommender Autos bei Dunkelheit und die Tatsache, dass die Führung auf einer Straßenseite bei Start oder Ziel auf der anderen Straßenseite auch störend sein kann (Herrndorf 2016). Je nach Situation, Nutzungsart und Umsetzung der Radwege können die Vorteile aber definitiv überwiegen. Das Radwegenetz erstreckt sich hauptsächlich auf die Kernstadt und die wichtigsten Hauptstraßen in den außenliegenden Ortsteilen. Mit der Eingemeindung von 17 Orten im Jahr 2015 ist Zielona Góra von ca. 58 auf über 278 Quadratkilometern angewachsen, was etwa 1,7-mal größer ist als Cottbus (Kurowska 2013). Demnach sind weite Teile des Verwaltungsgebiets ländlich und weniger durch Radverkehr geprägt. Trotzdem gibt es

auch in zentralen Stadtgebieten große Lücken, in denen Radfahrer:innen gemeinsam mit dem MIV auf der Straße oder mit Fußgänger:innen auf engen Gehwegen fahren müssen. Außerdem haben wichtige Verbindungsstraßen ländlicher Orte wie zwischen Ochla und Świdnica und Straßen innerhalb kleinerer Ortsteile wie Przylep gar keine Radwege (siehe Abb. 18).

Die Hauptachse der Stadt verläuft von Nord nach Süd und wird „Zielona Strzała“ genannt, was „Grüner Pfeil“ bedeutet. Dabei handelt es sich um eine Radschnellverbindung, die zu großen Teilen auf einem ehemaligen Bahndamm verläuft. Dies ermöglicht vom MIV unabhängige, sichere, komfortable und effiziente Radwege in größtenteils grüner Umgebung. Der „Zielona Strzała“ ist ebenfalls ein asphaltierter Zweirichtungsradweg mit 2,5 bis 2,8m Breite, was breiter ist als die meisten Radwege der Stadt. Parallel dazu verläuft ein ca. 1,6m breiter Gehweg. Die Strecke beginnt im Ortsteil Zatonie südlich der Kernstadt und verläuft bis zur südlichen Stadtgrenze parallel zur Woiwodschaftsstraße 283, ab der sie kurz einer Hauptstraße folgt, um

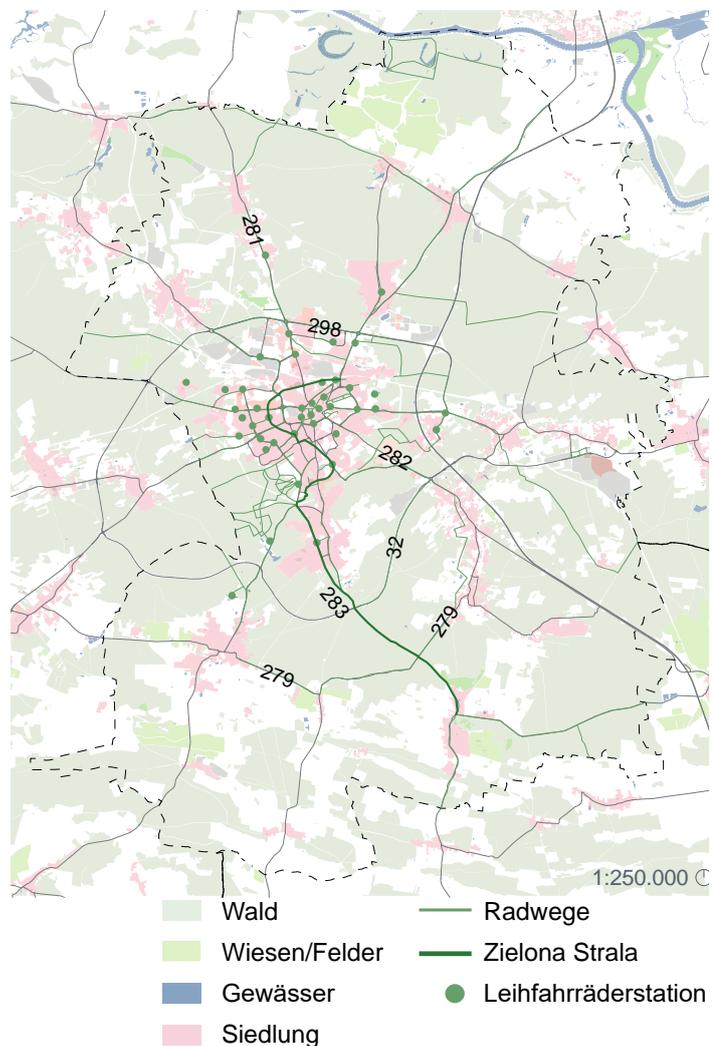


Abb. 18: Radwegenetz Zielona Góra

dann durch Wald- und Wohngebiete zu

führen und schließlich auf der ehemaligen Bahntrasse zu verlaufen. Ab hier beginnt die charakteristische kurvenförmige Streckenführung, die erhöhte Position und die Umrandung durch einen grünen Korridor, welche bis zu einem Kreisverkehr im Zentrum weitergeführt wird. Entlang dieses Abschnittes werden zwei eigene Brücken und eine Unterführung passiert, was ein besonderes Fahrgefühl erzeugt. Ab dort verläuft der „Zielona Strzała“ parallel zu den Hauptstraßen „Zbigniewa Herberta“ und „Dworcowa“ bis zum Hauptbahnhof. Die Weiterfahrt ist ab dem Hauptbahnhof ebenfalls auf Zweirichtungsradwegen möglich. Allerdings endet hier die Hauptroute. Der „Zielona Strzała“ bindet aufgrund seiner Länge und zentralen

Lage zahlreiche Wohngebiete, Arbeitsplätze, Erholungs- und Einkaufsmöglichkeiten an. Eine wichtige Funktion ist außerdem der Pendlerverkehr von den Wohngebieten bis zum Hauptbahnhof bzw. Busbahnhof. (Google Maps 2025a)

Die wichtigste Ost-West-Achse verläuft von der Siedlung Osiedle Leśne im Westen über den Ortsteil Osiedle Przyjaźni, durch das Zentrum und die Altstadt bis nach Stary Kisielin im Osten. Die Route folgt dabei vor allem den Straßen al. Wojska Polskiego, Podgórna und Szosa Kisielińska, an denen es größtenteils gut ausgebaute Zweirichtungsradwege gibt, deren Zustand allerdings teilweise sanierungsbedürftig ist. Im Zentrum der Route befindet sich die Altstadt, durch die es kaum ausgebaute Radwege gibt und man daher auf umliegende Hauptstraßen ausweichen muss oder aufgrund der teilweise engen, verschachtelten und mit Fußgänger:innen gefüllten Straßen in der Altstadt deutlich ausgebremst und weniger komfortabel fahren kann. Angebunden werden von dieser Route wie vom „Zielona Strzała“ zahlreiche Wohngebiete, Arbeitsplätze, Einkaufs- und Erholungsmöglichkeiten sowie zwei Standorte der Universität Zielona Góra. (Google Maps 2025a)

Eine weitere Besonderheit ist, dass es an einigen Woiwodschafts- und Bundesstraßen ebenfalls Zweirichtungsradwege gibt. Dies trifft innerhalb des Verwaltungsgebiets Zielona Góra größtenteils auf die Woiwodschaftsstraßen 279, 281, 282, 283 und 298 sowie auf einen Abschnitt der Bundesstraße 32 zu. Das ermöglicht schnellen Radverkehr zwischen einzelnen Orten und erleichtert den Verzicht auf das Auto auch auf größeren Strecken innerhalb von Zielona Góra. Entlang der Routen befinden sich vereinzelt Fahrrad-Rastplätze und sogar Reparaturstationen (Google Maps 2025a). Ein aktuelles Projekt aus dem Jahr 2023 schaffte neue Radwege auf 12 km zwischen Zatonie, Niedoradz, Oryn und Nowa Sól, wodurch nun eine 25km lange, sichere und attraktive Radwegeverbindung zwischen den beiden Städten Zielona Góra und Nowa Sól besteht. Die Förderung erfolgte durch das strategische Investitionsprogramm des Regierungsfonds Polish Deal, der dafür 11,7 Mio. PLN zur Verfügung stellte (Urząd Miejski w Nowej Soli 2023). Die Verbindung knüpft an einen 48km langen Radfernwanderweg durch den Landkreis Nowosolski an, der entlang einer stillgelegten Eisenbahntrasse und sogar über eine historische Eisenbahnbrücke über die Oder führt (Urząd Miejski w Nowej Soli 2020). Weitere wichtige touristische Radwege befinden sich innerhalb des Botanischen Gartens „Ogród Botaniczny ZU“, im Südosten von Zielona Góra, wo es einen Singletrack-Fahrradpark gibt und zwischen Zielona Góra, Chynów, Zawada, Cigacice und Krepa im Einzugsgebiet der Oder (Visit Zielona Góra 2021).

Im Vergleich zu Cottbus hat Zielona Góra außerdem ein Fahrradverleihsystem, „Zielonogórski Rower Miejski“, was „Zielona Góra City Bike“ bedeutet. Es stellt insgesamt 385 Leih-

räder an 42 Standorten zur Verfügung. Die Ausleihe und Abgabe funktionieren dabei unkompliziert und selbstständig über eine App und die Nutzung ist bis zu 20 min kostenlos. Auch danach kostet die erste Stunde lediglich zwei und jede weitere Stunde vier PLN und ist damit um ein Vielfaches günstiger als private Anbieter von Bikesharing, die es in Deutschland oft gibt. Die Leih-Stationen befinden sich fast alle in der Kernstadt, weshalb die Leihräder weniger für das Pendeln zwischen den außenliegenden Ortsteilen genutzt werden können (Zielona Góra Citybike 2024).

Das sogenannte „Zielona Góra Municipal Infrastructure III“ ist ein Investitionsprogramm in die städtische Infrastruktur Zielona Góras in Höhe von 151 Mio. Euro. Das Investitionsprogramm soll sich von 2021 bis 2026 erstrecken und beinhaltet die Verbesserung und Sanierung von Straßen, Rad- und Gehwegen, öffentlichen Verkehrsmitteln, Verkehrsmanagement, aber auch die Modernisierung und Verbesserung der Energieeffizienz von öffentlichen Gebäuden und Investitionen in Bildung und Umweltprojekte. Im Jahr 2022 wurde das Programm von der Europäischen Investitionsbank mit einem Rahmenkredit in Höhe von 64 Mio. Euro gefördert (Europäische Investitionsbank 2022). Damit ist in den nächsten Jahren mit großflächigen Sanierungs- und Ausbauarbeiten auch bei der Radinfrastruktur zu rechnen.

Radwege im Zwischenraum Cottbus – Zielona Góra

Der Zwischenraum von Cottbus und Zielona Góra hat eine ungefähre Ausdehnung von 80 km in Ost-West-Ausrichtung und 40 km in Nord-Süd-Ausrichtung, genaue Grenzen wurden in unserem Konzept allerdings nicht bestimmt. Da der Großteil des Gebiets sehr ländlich geprägt ist, hat das Radwegenetz eine eher geringe Dichte (siehe Abb. 19).

Auf der deutschen Seite gibt es deutlich mehr Radwege als in Polen, auch im ländlichen Bereich. Die einzelnen Städte haben dichtere Netze, sind besser miteinander verbunden und es gibt deutlich mehr touristische Radwegerouten, welche größtenteils in gutem Zustand sind. Dennoch gibt es noch einige Lücken, sanierungsbedürftige Radwege und zahlreiche Strecken, auf denen gemeinsam mit dem Kfz auf Straßen gefahren werden muss. Auf der polnischen Seite gibt es einige wenige Radfernwanderwege, einer der längsten Abschnitte befindet sich zwischen Zagan und Nowa Sól. Von dort führt dieser noch außerhalb des Zwischenraums weiter. Ein weiterer langer Abschnitt verläuft zwischen Forst und Lubsko entlang der Woiwodschaftsstraße 289, dieser ist allerdings sanierungsbedürftig. Abgesehen von den Städtenetzen von Zielona Góra, Nowa Sól, Gubin, Zary und Łęknica gibt es allerdings kaum zusammenhängende Radwege auf der polnischen Seite. Aufgrund der Tatsache, dass für größere Städte wie Krosno Odrzańskie, Lubsko oder Zagan gar keine Radwege verzeichnet sind, ist von einer Unvollständigkeit der Daten auszugehen (siehe Abb. 19). Der Zustand der Radwege variiert stark, der Großteil ist aber eher sanierungsbedürftig.

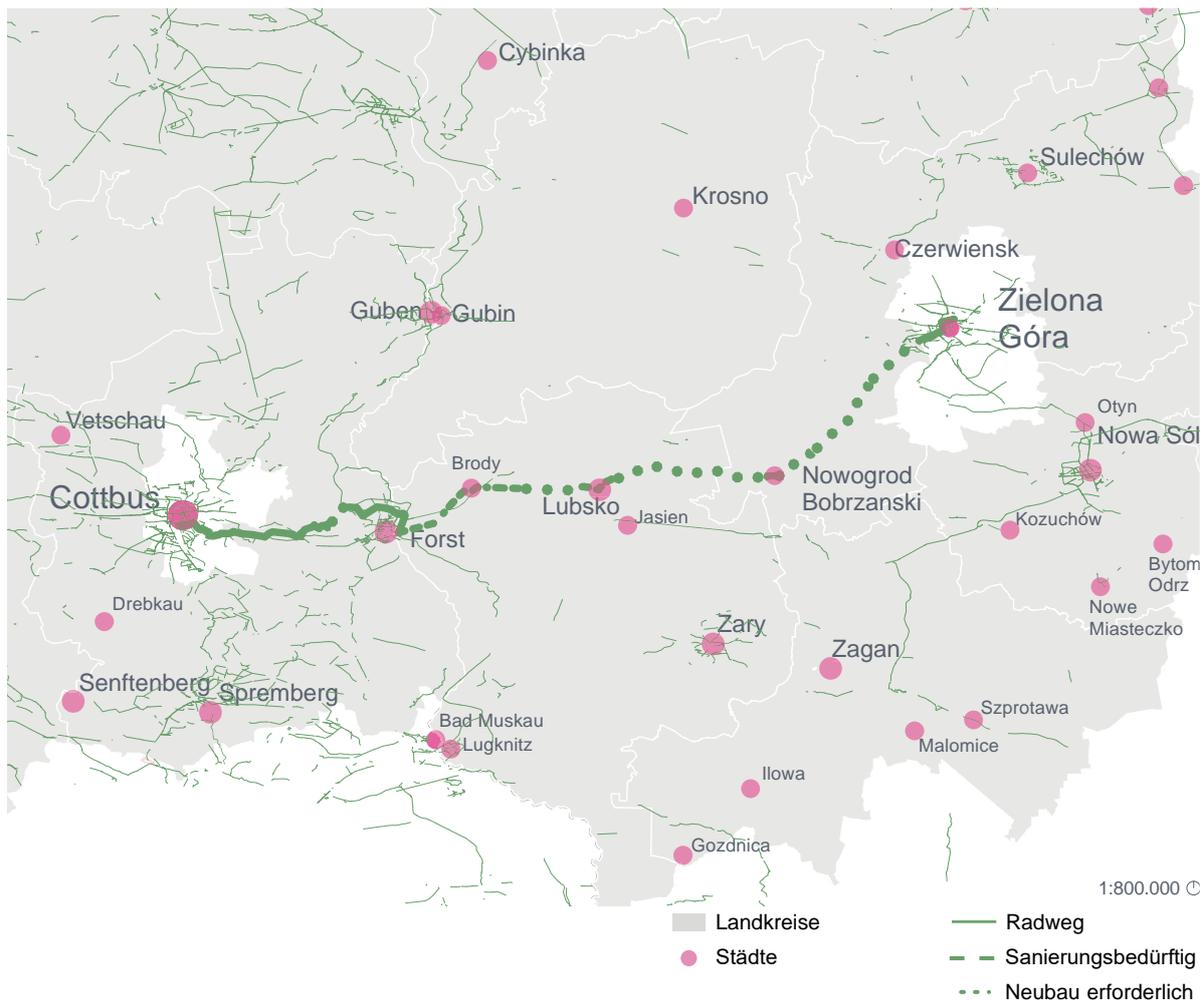


Abb. 19: Radwege im Gebiet und kürzeste Radwegeverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra.

Kürzeste Route zwischen Cottbus – Zielona Góra

Die kürzeste Radverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra ist ca. 102 km lang und verläuft über Forst auf der deutschen Seite und Brody, Lubsko und Nowogród Bobrzański auf der polnischen Seite (siehe Abb. 19). Die reine Fahrtzeit beträgt bei einer Geschwindigkeit von 17 km/h ca. sechs Stunden (komoot GmbH 2025a). Für Anfänger:innen oder entspannte Touren sollten eher zwei Tage für die Strecke eingeplant werden. In Abb. 19 ist zu erkennen, dass der deutsche Teil der Route größtenteils aus ausreichenden Radwegen besteht. Kurz hinter dem Grenzübergang bei der Stadt Forst werden die Radwege aber schnell sanierungsbedürftig. Bis auf einige Ausnahmen sind ab kurz vor Lubsko entlang der Route gar keine Radwege mehr vorhanden und es muss hauptsächlich auf der Straße gefahren werden, weshalb dort überall Neubau von Radwegen erforderlich ist. Zwar gibt es außerhalb

der Route immer wieder straßenunabhängige Radwege, diese sind aber meist nicht zielführend und haben sehr schlechte Qualität bzw. bestehen nur aus Waldwegen, welche bei schlechter Witterung kaum noch befahrbar sind. Ab der Stadtgrenze von Zielona Góra ist die Radinfrastruktur dann wiederum sehr gut (siehe Abb. 19).

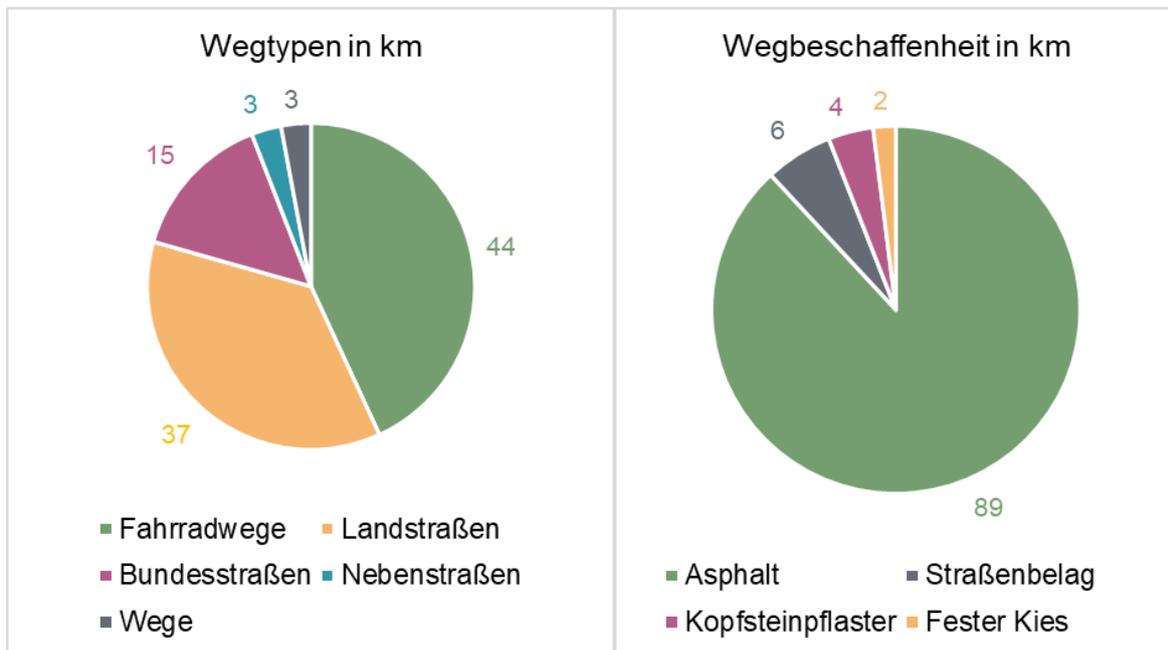


Abb. 20: Wegtypen und -beschaffenheiten der kürzesten Radwegeverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra.

Von den 102 km der Verbindung sind nur ca. 44 km Fahrradwege. Dazu kommen 37 km Landstraße und Woiwodschaftsstraße und sogar 15 km Bundesstraße (siehe Abb. 20). Das macht den dringenden Ausbaubedarf von Radwegen noch deutlicher. In Bezug auf die Wegbeschaffenheit sind ca. 89 von 102 km asphaltiert (Abb. 20). Asphalt ist ein zuverlässiger Bodenbelag auch für Fahrräder und ermöglicht hohe Geschwindigkeiten. Die meisten Radwege entlang der Strecke und die Straßenabschnitte bestehen aus Asphalt, die restlichen Arten befinden sich hauptsächlich innerorts (komoot GmbH 2025).

Touristische Radwegeverbindung zwischen Cottbus - Zielona Góra

Für eine touristische Radwegeverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra gibt es zahlreiche Möglichkeiten. Im Rahmen dieser Analyse wurde sich jedoch anhand der bestehenden, kürzesten Route orientiert und die touristischen Potenziale in der Umgebung wurden integriert. In Abbildung 21 sind der Streckenverlauf, der Zustand der Radwege und die möglichen touristischen Ziele zu sehen. In Bezug auf die Route ist erkennbar, dass sie sich, abgesehen von kleineren Umwegen zur Erschließung der touristischen Ziele und einer Verlängerung bis zur polnischen Stadt Zatonie, kaum von der kürzesten Route unterscheidet.

Die Streckenlänge ist aufgrund der Umwege und Verlängerungen ca. 26 km länger und liegt bei 128 km, wofür bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 17 km/h ca. 7,5 Stunden benötigt werden (komoot GmbH 2025b). Allerdings erhöht sich die Dauer der Strecke durch Aufenthalte an den touristischen Zielen logischerweise deutlich, weshalb je nach Besuchsdauer und Zahl der Ziele zwei bis drei Tage für die Route eingeplant werden sollten. Übernachtungen bieten sich hierbei in Forst, Brody, Lubsko, Nowogród Bobrzański oder auch Cottbus und Zielona Góra an.



Abb. 21: Touristische Radwegeverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra.

Aufgrund des fast gleichen Streckenverlaufs wie bei der kürzesten Route sind auch die Zustände der Radwege fast die gleichen mit großem Sanierungs- und Neubaubedarf auf polnischer Seite. In Bezug auf die Wegtypen haben sich die Kilometer durch die Verlängerung allgemein erhöht, allerdings ist der prozentuale Anteil der Radwege sogar gestiegen und die Anteile der Land- und Bundesstraßen sind gesunken. Dafür ist der Anteil der Nebenstraßen und einfachen Wege höher. Dies liegt vor allem an den zahlreichen kleinen Umwegen zu

den touristischen Zielen außerhalb der Hauptverbindung und der Verlängerung nach Zatonie, deren Abschnitt sehr gute Radinfrastruktur hat (siehe Abb. 21). Die Wegbeschaffenheit ist ungefähr gleichgeblieben. Die Anteile von anderen Straßenbelägen und Kopfsteinpflaster sind im Verhältnis aber etwas höher, was ebenfalls an den Umwegen liegt (siehe Abb. 22).

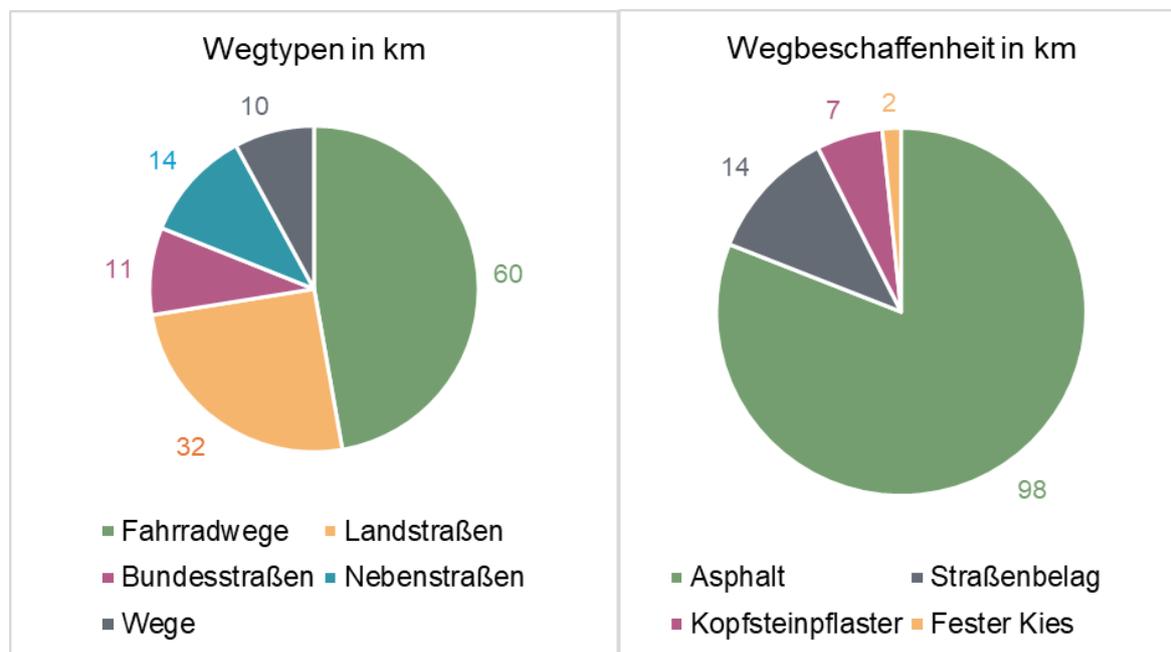


Abb. 22: Wegtypen und -beschaffenheiten der touristischen Radwegeverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra.

In Bezug auf die touristischen Ziele wurde lediglich eine Auswahl getroffen, es sind weitere andere Orte möglich. Im Bereich von Cottbus wurden die Altstadt, der Branitzer Park und der Ostsee sowie Klinger See genannt, da sie direkt an der Route liegen. In Forst gibt es ebenfalls einige Möglichkeiten. Der sogenannte „Ostdeutsche Rosengarten“ ist mit seiner über 100-jährigen Tradition, mehrfachen Auszeichnung und namensgebenden Rolle für die „Rosenstadt Forst“ sicherlich die Hauptattraktion (Stadt Forst (Lausitz) o. J.). Des Weiteren wurden die im Zweiten Weltkrieg zerstörte und nie wieder aufgebauten Brücken über die Neiße aufgenommen, die den Bedarf der grenzüberschreitenden Verknüpfung von Deutschland und Polen besonders eindrucksvoll verbildlichen. Auf polnischer Seite geht es mit dem Schlossgarten Brody, dessen Gebäude lange Ruinen waren und nun saniert werden, und der Altstadt von Lubsko weiter. Kurz vor Nowogród Bobrzański liegen Ruinen des ehemaligen KZ-Außenlagers „Christianstadt“, welches die größte Munitionsfabrik des dritten Reichs war und in dem tausende KZ-Häftlinge des Konzentrationslagers „Groß-Rosen“ Zwangsarbeit verrichten mussten (Reiß 2024). Heute stehen die Ruinen leer und sind nicht gefahrlos zugänglich, weshalb die Erarbeitung eines Gedenkstätten-Konzepts sinnvoll ist. Ein ähnlicher Ort liegt etwas weiter bei Piaski. Dort stehen mehrere ehemalige Bunkeranlagen, von

denen eine heutzutage als Freizeitzentrum genutzt wird. Das archäologische Museum in Świdnica gibt Einblicke in archäologische Funde verschiedener Epochen und macht dabei die lange Geschichte der Region verständlich (MUZEUM ARCHEOLOGICZNE ŚROD-KOWEGO NADODRZA W ZIELONEJ GÓRZE Z/S W ŚWIDNICY o. J.). Schließlich sind noch die Altstadt in Zielona Góra, zu der zahlreiche Sehenswürdigkeiten zählen, und der Schlosspark in Zatonie mit seiner einzigartigen Schlossruine Teil der touristischen Radwegeverbindung (siehe Abb. 21).

2.2.8 Transit Oriented Development

Transit Oriented Development (TOD), auf Deutsch transitorientierte Entwicklung, beschreibt einen Trend in der Stadt- und Regionalplanung gezielt entlang übergeordneter ÖV-Strecken und Punkten Siedlungsentwicklung zu betreiben (ITDP 2014). Der Grundsatz lautet dabei Innenentwicklung vor Außenentwicklung. Dieses Grundkonzept ist, je nach Anwendungszweck, in unterschiedlichen Ausführungen möglich.

Best-Practice Beispiel: Seestadt Aspern

Dieses Beispiel zeigt den Einsatz von TOD im stark urbanisierten Raum. Durch eine gezielte Mischbebauung an den übergeordneten Bahnhöfen erzielt man eine sehr hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte, die durch die Anbindung an hochwertigen ÖV und dem zweiten wichtigen Faktor, einer Fußgänger:innen-orientierten Wege- und Platzstruktur, fast komplett ohne die Nutzung von MIV auskommt. Die Vorteile sind dabei eine effiziente Flächennutzung und eine gezielte Reduzierung der MIV-Abhängigkeit. Im ländlichen Raum im kleineren Maßstab mit gleicher Wirkung anwendbar.

Im ländlichen Raum ist ein TOD sehr ähnlich aufgebaut wie im urbanen Raum. Im Zentrum steht immer eine übergeordnete ÖV-Station wie ein Bahnhof oder die Haltestelle einer Regionalbuslinie. Dieser ÖV-Punkt befindet sich dabei im besten Fall entlang einer weiteren wichtigen Verkehrsachse wie einer Hauptverkehrsachse oder einer Radschnellverbindung. Dies erleichtert den ersten Schritt in der Gründung eines TOD, der Ausbau des ÖV-Punktes zu einem Mobility Hub. Ein Mobility Hub ist ein Ort, an dem möglichst viele Verkehrsmodi miteinander verknüpft werden. So soll der Umstieg zwischen dem MIV, dem Radverkehr und dem ÖV erleichtert werden. Langfristig soll so die Nutzung des MIV durch Umstiege zum Umweltverbund verringert werden. Ist ein solcher Mobility Hub einmal eingerichtet, hat man nun einen Ort mit exzellenter Erreichbarkeit und Anbindung. Dieser wird jetzt genutzt, um gezielt Siedlungsentwicklung an ihm zu betreiben. Diese soll möglichst Mischnutzungen beinhalten. (Diller, Eichhorn 2021)

Grundsätzlich profitiert jede Art von möglicher Nutzung durch die direkte Angliederung an einen Mobility Hub. Vor allem für soziale und gesundheitliche Einrichtungen ist die Erreichbarkeit durch den ÖV ein elementarer Teil der Daseinsvorsorge. Betriebe und Gewerbe profitieren im gleichen Maße von einer guten Erreichbarkeit, sei es von Arbeitnehmer:innen oder Kund:innen. Wohnt man im Einzugsbereich eines Mobility Hubs, kann man viele Wege im Alltag ohne die Nutzung eines Autos bewältigen. Um dieses Verhalten zu fördern, ist eine Aussetzung oder Einschränkung des Stellplatzschlüssels für Neubauten in diesem Bereich empfohlen. Durch den Einsatz und die Bereitstellung von alternativen Mobilitätsformen wie Carsharing oder Rufbusse kann die MIV-Nutzung weiterhin gesenkt werden (Umweltbundesamt 2013).

2.2.9 Informationssysteme in der Mobilität

Verkehrsinformationen in der Mobilität sind für Nutzer:innen von gleich großer Bedeutung wie die Infrastruktur selbst. Primär ist davon der öffentliche Verkehr betroffen. Aber in einer immer schneller digitalisierenden Gesellschaft sind die Möglichkeiten und auch Bedürfnisse für umfangreiche und bequem erreichbare Informationen in allen Mobilitätssektoren stark gewachsen. Eine für die mögliche Doppelstadt dazukommende Herausforderung ist die Mehrsprachigkeit. Genauer betrifft das die beiden Muttersprachen der Länder deutsch und polnisch, sowie die für den Tourismus relevante Sprache Englisch. Die folgenden Analyseergebnisse stammen aus mehreren Ortsbegehungen, einschließlich der Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Zielona Góra und sind als Erfahrungsbericht aufgearbeitet.

Die erste Ortsbegehung fand im privaten Rahmen und mit einem PKW statt. Hierbei waren alle benötigten Verkehrsinformationen mit dem Einsatz von mobilen Endgeräten vorhanden. Die Verständlichkeit der Beschilderung von Straßen stellt durch die europaweite Standardisierung von Verkehrszeichen kein Problem dar. Die Beschriftungen der Schilder auf polnischer Seite waren auf Polnisch. Die Navigation in Zielona Góra erfolgte über Google Maps. Über diesen Weg wurde auch ein öffentlicher Parkplatz in der Innenstadt gefunden. Der dort befindliche Parkautomat besaß deutsche sowie englische Bedienungsanweisungen. Hier wurden keine merklichen Mängel in den Kommunikationssystemen festgestellt.

Die zweite Ortsbegehung fand im Rahmen einer Tagesexkursion am 08.01.2025 statt und wurde mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt. In diesem Rahmen konnten auch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zwischen Cottbus und Zielona Góra im Hinblick auf die Informationssysteme analysiert werden. Die Ticketkäufe für Verbindung in Polen sind über die Webseite *polregio.pl* möglich. Diese Seite ist nur auf Polnisch verfügbar, eine Übersetzung ist durch online verfügbare Übersetzungsdienste möglich. Die zu Verfügung stehenden

Bezahlsysteme sind Kreditkarten international agierender Anbieter und das polnische Bezahlssystem BLIK. Das in Deutschland häufig verwendete Bezahlssystem Paypal ist nicht vorhanden. (polregio o. J.)

Der Kauf von Tickets an den Automaten im Hauptbahnhof Zielona Góra ist mehrsprachig möglich, es können aber nur Strecken innerhalb Polens gebucht werden. Für die Zusatzstrecke zwischen Guben und Gubin muss man eine Karte an einem Schalter oder bei dem Personal in den Fahrzeugen erwerben.

Das Personal in öffentlichen Verkehrsmitteln und Bahnhöfen ist nur teilweise mehrsprachig vorhanden, was die Kommunikation zwischen Fahrgästen und Personal bei Fragen und möglichen Hilfestellungen erschwert.

Als Fazit der Erfahrungsberichte kann man sagen, dass die Informationssysteme für den öffentlichen Verkehr, gerade in Bezug auf die benötigte Mehrsprachigkeit, bei weitem nicht ausreichend sind. Weitere mangelhafte Punkte waren unter anderem fehlende Mehrsprachigkeit bei Zugdurchsagen auf Bahnhöfen und Informationen in Fahrzeugen, die sich im grenzüberschreitenden Raum bewegen.

Best-Practice Beispiel: Webseite [visitzielonagora.pl](https://www.visitzielonagora.pl)

Diese Webseite stellt Verkehrsinformationen für touristische Zwecke für die Stadt Zielona Góra in den Sprachen Deutsch, Englisch und Polnisch zur Verfügung. Die Auswahl der Sprache ist über das Anklicken der jeweiligen Landesflagge am oberen Bildschirmrand sehr einfach nutzbar. Dort wird über die Anfahrt, Parkplatzmöglichkeiten, das Linienbusnetz und die Nutzung der stadteigenen Mietfahräder informiert. Alle Standorte sind durch Google Maps eingebettet und damit anschaulich gestaltet. (Visit Zielona Góra 2024)

Die Webseite der Stadt Cottbus [cottbus-tourismus.de](https://www.cottbus-tourismus.de) bietet dagegen deutlich weniger Verkehrsinformationen. Vorhanden sind Informationen zu den öffentlichen Parkmöglichkeiten in der Stadt, vom öffentlichen Verkehr und Radverkehr fehlen dafür jegliche Informationen. Dies ist besonders problematisch, da die Besucher:innen aus dem polnischen Grenzraum nun durch die beschränkten Informationen die Anreise mit dem Auto bevorzugen werden. Gerade im Sinne der Verkehrswende ist dies ein großes Problem. Des Weiteren ist die gesamte Webseite nur auf Deutsch und Polnisch vorhanden, Englisch fehlt komplett (Cottbus Tourismus o. J.).

2.2.10 Fazit und SWOT-Analyse

Die beiden Partnerstädte Cottbus und Zielona Góra verfügen jeweils über einen gut ausgebauten innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr. Zudem weisen sie ein gutes Angebot an Busverbindungen im Regionalverkehr auf und sind mit zahlreichen getakteten Verbindungen gut ins Schienenpersonennahverkehrsnetz des jeweiligen Landes integriert. Allerdings ist der stadtinterne ÖPNV sehr unterschiedlich strukturiert. In Cottbus bilden vier Straßenbahnlinien die Hauptader des ÖPNV, wovon gerade nur drei fahren. Der Rest wird durch Stadtbusse erledigt, die auch das Umland von Cottbus erschließen. In Zielona Góra gibt es nur Busse, die dafür in einem dichten Netz einen Großteil der Stadt abdecken.

Im ÖV zwischen den Städten gibt es jedoch schwere Mängel. Es gibt keine Direktverbindung mit dem ÖV zwischen Cottbus und Zielona Góra. Die Hauptstrecke verläuft über Guben, was gleichzeitig auch den zentralen Umsteigeort zwischen Polen und Deutschland in der Region darstellt. In Guben herrscht oftmals keine Abstimmung der Fahrzeiten zwischen den Zügen, so dass in der Folge lange Umsteigezeiten die Reisezeit verlängern. Zusätzlich dazu ist das Bahnhofsgelände teilweise sehr marode, was für einen zukünftigen Ausbau der Nutzung nicht mehr tragbar ist. Die einzige Direktverbindung wird, sehr unregelmäßig und je nach Jahreszeit, an drei von fünf Tagen die Woche vom privaten Verkehrsunternehmen Flixbus betrieben. Dies kann als mangelhaft angesehen werden, da eine effiziente, schnelle und bequeme Direktverbindung die Grundlage für die Mobilität in der Doppelstadt-Region darstellt. Dazu gehören auch die Informationssysteme, die gerade noch weder Mehrsprachigkeit noch eine einfache und bequeme Nutzung gewährleisten. Hier herrscht starker Nachholbedarf, der genauso wichtig ist wie der Ausbau der physischen Verkehrsinfrastruktur. Ziel soll es sein, das ÖV-Angebot bevölkerungsnah, effizient und nachhaltig auszubauen. Nur so kann ein reger Austausch der Bevölkerung in der Doppelstadt stattfinden.

Bei der Entwicklung alternativer Antriebe und emissionsfreiem ÖPNV gehen die beiden Städte Cottbus und Zielona Góra mit gutem Beispiel voran. Auf deutscher Seite besitzt Cottbus mit seinen Straßenbahnen die wohl beste Lösung urbaner Feinerschließung im Sinne der Emissionsfreiheit. Zusätzlich wird gerade auf die Ankunft von Wasserstoffbussen gewartet, die im Busverkehr in gesamt Spree-Neiße-Netz eingesetzt werden. Die bei Wasserstoffbussen kurze Betankungszeit bei gleichzeitig viel größerer Reichweite ist für den Regionalbusverkehr ein sehr großer Vorteil. Cottbusverkehr bedient seit dem 01.01.2025 nun auch die Linien in Spree-Neiße-Ost und versorgt damit den gesamten Landkreis Spree-Neiße. Dadurch können große und flächendeckende Investitionen deutlich einfacher organisiert und durchgeführt werden. Auf polnischer Seite hat auch Zielona Góra seinen Stadtverkehr fast

komplett auf elektrisch betriebene Busse umgestellt. Das dort laufende und von der EU geförderte Projekt zum Betrieb von Elektrobussen ist in Polen selbst ein Vorreiterprojekt. Auf den Regionalbuslinien werden weiterhin Dieselbusse eingesetzt, was an den langen Ladezeiten und kurzen Reichweiten von Elektrobussen liegt. Wasserstoff wäre, ähnlich wie in Spree-Neiße, eine Option. Wasserstofftankstellen, ob privat oder öffentlich, gibt es in der gesamten Woiwodschaft Lubuskie nicht. Der Bau neuer Wasserstofftankstellen in Polen ist derzeit eher auf große Ballungsräume fokussiert.

Mit dem Auto kommt man über die südlich von Cottbus verlaufende Autobahn nach Polen, diese verläuft jedoch nach Breslau und nicht nach Zielóna Góra. Zwischen den beiden Städten verläuft eine Landstraße, die südlich von Guben-Gubin die Grenze schneidet. Zielona Góra selbst besitzt keine direkte Autobahnanbindung, ist jedoch durch autobahnähnliche Schnellstraßen in Nord-Süd-Richtung gut an die nächsten Autobahnen angeschlossen. Die Ost-West-Verbindung ist durch die bestehende Landstraße 32 deutlich schlechter ausgebaut und weist auch einige Herausforderungen im Hinblick auf die Siedlungsstruktur auf. Dadurch, dass sich die meisten Siedlungskörper zwischen Gubin und Zielóna Góra direkt an der Straße befinden, sind diese durch den Verkehrslärm, gerade durch Schwerverkehr, stark belastet. Die Strecke über die Landstraße 32 erfährt seit den letzten Jahren auch vermehrt Überlastungen, was auf die neue Thematik der Grenzkontrollen zurückzuführen ist. Während sich im Norden auf der Autobahn bei Frankfurt (Oder) der Verkehr durch strikte Grenzkontrollen staut, wird an dem Grenzübergang bei "Gubinek" südlich von Guben kaum kontrolliert. Viele Fahrer:innen nutzen diese Strecke somit als Umleitung und sorgen für eine stärkere Verkehrsbelastung. Auf deutscher Seite entspannt sich die Verkehrslage durch ein dichteres Netz von Bundes- und Landstraßen wieder.

In Cottbus ist das Radwegenetz grundlegend gut, wenn auch lückenhaft. Im Fahrradklimatest des ADFC aus dem Jahr 2022 wurde Cottbus mit "ausreichend" bewertet. Gründe dafür waren unter anderem ein schlechtes Sicherheitsgefühl, Fahrraddiebstahl und fehlende Leihräder. Doch durch den geplanten Ausbau innerhalb des Radverkehrskonzeptes 2035+, womit die Stadt Radverkehr mit hoher Priorität ausbauen will, sollten viele Mängel behoben werden. In Zielona Góra ist das Radwegenetz etwas schlechter ausgebaut. Es gibt weniger dedizierte Radwege, diese sind dafür modern, aber teilweise sanierungsbedürftig. Im ländlichen Teil der Stadt fehlt die Radinfrastruktur komplett. Die Stadt versucht jedoch, diese Situation zu verbessern. Es gibt, vornehmlich für touristische Zwecke, Leihfahrräder in der Stadt. Außerdem soll durch große Investitionen das Radwegenetz nach und nach erweitert werden. Im Zwischenraum gibt es auf deutscher Seite deutlich mehr Radwege, auf polnischer nur in Städten und auf einzelnen Abschnitten an Woiwodschaftsstraßen. Eine durchgehende Rad-

wegeverbindung zwischen den Städten Cottbus und Zielona Góra besteht aktuell nicht, inklusive Land-, Woiwodschafts- und Bundesstraßen ist die kürzeste Route etwa 102 Kilometer lang. Das Fahrrad als festes Glied der alltäglichen Verkehrsmittel ist in der Region lediglich in den urbanen Kernen angekommen.

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> ● gut ausgebaute Fahrrad-Infrastruktur auf deutscher Seite ● Leihfahrradsystem in Zielona Góra ● umweltfreundlicher ÖPNV in beiden Kernstädten wie Tram und E-Busse ● Stärkung des Zugverkehrs in Polen durch Programm Kolej Plus langfristig politisch verankert
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> ● Sprachbarriere und Unklarheiten bei Tarifen und Tickets der grenzüberschreitenden ÖV-Verbindungen ● fehlende Verknüpfung von ÖV-Angeboten an der Schnittstelle Guben-Gubin ● Lärmbeeinträchtigungen für Anwohnende in Polen durch zunehmenden grenzüberschreitenden LKW-Verkehr ● schlecht ausgebautes Radwegenetz in Polen
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> ● Zugverbindung Cottbus - Guben als gute Startbasis für grenzüberschreitende Zugstrecke ● viele stillgelegte Schienenverbindungen noch vorhanden - bieten Potenziale zur Reaktivierung statt kostenintensiven Neubau ● Etablierung des Wasserstoffantriebes für ÖPNV auf polnischer Seite durch Wissenstransfer und Kooperation bei Nutzung der Betankungsinfrastruktur ● Radverkehr gewinnt auf beiden Seiten an politischer und gesellschaftlicher Bedeutung ● touristische Radwegeverbindung teilweise vorhanden
Bedrohungen	<ul style="list-style-type: none"> ● ansteigende MIV-Nutzung aufgrund fehlender Alternativen ● Betreiben grenzüberschreitender ÖV-Verbindungen langfristig schwierig aufgrund von Fragen der Zuständigkeit und Finanzierung ● Ansteigender Sanierungsbedarf und drohender Verfall von Radwegen innerhalb und außerhalb der Städte

Tab. 02: SWOT-Analyse im Handlungsfeld Mobilität und Siedlungsentwicklung.

2.3 Wirtschaft und Innovation

2.3.1 Einleitung

Der Bereich Wirtschaft und Innovation ist von entscheidender Bedeutung für die Entwicklung des deutsch-polnischen Verflechtungsraums. Dabei zeichnet er sich durch hohe Komplexität und Vielschichtigkeit aus, weswegen die Strategie eine klare Fokussierung erfordert. Im Mittelpunkt stehen dabei Themen wie die Wirtschaftsstruktur beider Regionen, wirtschaftliche Cluster, Investitionen in Forschung sowie der Ausbau von erneuerbaren Energien. Ebenso wichtig ist die Integration von zukunftsweisenden Konzepten, wie etwa der Kreislaufwirtschaft. Diese Schwerpunkte wurden gewählt, da hier vielversprechende Potenziale und gewinnbringende Kooperationen erwartet und identifiziert werden können.

Eine besondere Dringlichkeit hat zudem die Bekämpfung des Klimawandels, da die Auswirkungen als eine der zentralen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts für unsere Gesellschaft angesehen werden (Die Bundesregierung 2020:4). Die Lausitz, die bereits heute zu den trockensten Regionen Deutschlands zählt (Helmholtz Zentrum für Umweltforschung o. J.), verdeutlicht mit ihrer Lage die Relevanz solcher Maßnahmen. Die Auswirkungen von Dürren und klimatischen Veränderungen unterstreichen die Notwendigkeit, diesen Themen in der Strategie höchste Priorität einzuräumen. Zudem stellen auch politische Unsicherheiten, neben dem Klimawandel, weiterhin eine Herausforderung für die wirtschaftliche Lage dar. Ein Beispiel hierfür ist die Verschärfung der Grenzkontrollen an den deutschen Außengrenzen, die den reibungslosen Warenverkehr beeinträchtigen. Solche Entwicklungen können sich negativ auf die wirtschaftliche Stabilität auswirken. Auch die IHK Cottbus sieht politische Sicherheiten als zentral wichtig für eine gute wirtschaftliche Entwicklung an (Interview 2: Minute 23-24). Aufgrund ihrer Unvorhersehbarkeit konnten politische Unsicherheiten jedoch nur bedingt in der Analyse berücksichtigt werden. Durch die Wahl und die damit verbundene Bildung einer neuen Bundesregierung im Februar 2025 sind weitere politische Entscheidungen denkbar, die eine weitreichende Wirkung bis in die Lausitz haben können.

Für die Analyse werden bereits bestehende und vielversprechende Dokumente, sowie politische als auch rechtliche Rahmenbedingungen als Grundlage herangezogen. Ein zentrales Dokument ist hierbei die Nachbarschaftsstrategie Brandenburg-Polen, die allerdings nur allgemeine Ansätze für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bietet. Ergänzend fließen zudem nationale rechtliche Richtlinien, wie zum Beispiel das "Strukturstärkungsgesetz" im Kontext des European Green Deals, das "Fachkräfteeinwanderungsgesetz" oder das "Erneuerbare-Energien-Gesetz" in die Analyse mit ein. Diese Grundlagen bieten wertvolle Ansätze für die Identifizierung und Nutzung regionaler Potenziale.

Ein besonderes Augenmerk liegt zudem auf der Einbindung von Best-Practice-Beispielen. Diese dienen als Inspiration und sollen, wo sinnvoll, auf die Doppelstadt-Strategie zwischen Cottbus und Zielona Góra übertragen werden. Ziel ist es, vorhandene Strukturen zu analysieren, Potenziale zu identifizieren und durch gezielte Maßnahmen eine nachhaltige Entwicklung im Grenzraum voranzutreiben

2.3.2 Governance und Cluster

Netzwerke und Governance

In der Lausitz lässt sich die Struktur der Akteur:innen in verschiedene Ebenen einteilen. Auf der obersten Ebene befinden sich die Akteur:innen des Landes Brandenburg. Diese Ebene besitzt zumeist einen überregionalen Bezug. Für die wirtschaftliche Entwicklung spielen hier vor allem das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg sowie die Wirtschaftsförderung Brandenburg (WFBB) eine zentrale Rolle. Diese Akteure sind vor allem für übergeordnete Strategien zuständig und essenziell für die Bereitstellung von Fördermitteln. Auf einer darunterliegenden Ebene sind regionale Akteur:innen wie die BTU Cottbus-Senftenberg oder IHK Cottbus angesiedelt. Diese Institutionen agieren mit einem stärkeren lokalen Bezug und nehmen direkten Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Eine weitere, noch stärker lokal verankerte Ebene umfasst Netzwerke und Initiativen, die fast ausschließlich in der Lausitz tätig sind. Diese Ebene von Akteur:innen, lässt sich als "unterste" Ebene in der Struktur auffassen. Ein Beispiel hierfür ist das Netzwerk "Startup Lausitz", das sich gezielt auf die Förderung von Unternehmensgründungen und Innovationen in der Region konzentriert. Darüber hinaus spielen auch Akteur:innen aus der Unternehmenslandschaft eine bedeutende Rolle. Hier sind insbesondere die LEAG und BASF Schwarzheide zu nennen, die als zentrale wirtschaftliche Akteur:innen in der Region maßgeblich Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Lausitz nehmen. Es bleibt anzumerken, dass die verschiedenen Ebenen der Akteur:innen oft keine scharfen Grenzen aufweisen. Die Zusammenarbeit und Interaktion zwischen den Institutionen und Akteur:innen ist stark abhängig von ihren jeweiligen Aufgaben und Zielen. Teilweise agieren, auch auf Ebene der Unternehmen, bestimmte Unternehmen über die Region hinaus, da sie ihre Hauptsitze an anderen Standorten haben und in überregionalen oder internationalen Kontexten tätig sind.

In der Region um Zielona Góra und in der Woiwodschaft Lubuskie befinden sich ebenfalls Akteur:innen, die für die wirtschaftliche Entwicklung von Bedeutung sind. Auch hier lässt sich die Struktur in unterschiedliche Ebenen unterteilen, wobei sie sich teilweise von der Struktur in der Lausitz unterscheidet. Auf der überregionalen Ebene agieren vor allem staatliche Akteur:innen auf höchster Ebene, wie das Ministerstwo Rozwoju i Technologii (Ministerium für

* Ergänzung: und die Euroregion Spree-Neiße-Bober

Entwicklung und Technologie). Im Gegensatz zur deutschen Seite, wo die Koordination stärker durch die Bundesländer, im Fall der Lausitz durch das Land Brandenburg, erfolgt, wird in Polen eine größere Steuerung „von oben“ durch die nationale Ebene vorgenommen. Auf der zweiten, regionalen Ebene sind Akteur:innen wie das Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego (Marschallamt der Woiwodschaft Lubuskie) tätig, die auf der Ebene der Woiwodschaft aktiv sind und regional tätig sind. Auf der lokalen Ebene agieren darüber hinaus Netzwerke und Cluster, die spezifisch in einzelnen Themenbereichen der Region tätig sind. Ergänzend dazu spielen einzelne Unternehmen eine bedeutende Rolle innerhalb der Cluster und gelten als zentrale Akteur:innen, die die wirtschaftliche Entwicklung maßgeblich beeinflussen. Zudem gelten auch als wichtig anzusehende Akteur:innen die University of Zielona Góra und der Park Naukowo-Technologiczny Uniwersytetu Zielonogórskiego (Wissenschafts- und Technologiepark Zielona Góra).

Zusammenfassend lässt sich erkennen, dass es Unterschiede, aber auch Gemeinsamkeiten in den Strukturen der Akteur:innen gibt. In der Lausitz existieren deutlich mehr organisierte Netzwerke und Governance-Akteur:innen wie die IHK Cottbus. Zudem zeigt sich eine stärkere Verzahnung der verschiedenen Ebenen als auf polnischer Seite. Dennoch handeln auf beiden Seiten Akteur:innen, die innerhalb ihrer jeweiligen Ebenen zentrale Rollen einnehmen. Auf der polnischen Seite erfolgt die Steuerung zentraler über die nationale Ebene. In Deutschland hingegen besitzen die Bundesländer, im Fall der Lausitz das Land Brandenburg, deutlich mehr Kompetenzen und Einfluss. Auf diesen Faktor in den Unterschieden weisen auch Expert:innen hin (Interview 1: Minute 38-41). In der Lausitz spielen zudem besonders große Unternehmen wie LEAG oder BASF Schwarzheide eine wesentliche Rolle in der wirtschaftlichen Struktur. Auch nichtstaatliche Akteur:innen, wie die IHK Cottbus *, treten als zentrale Akteure auf und tragen entscheidend zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region bei. Dies unterscheidet sich von der polnischen Seite. Expert:innen heben hervor, dass sowohl die IHK Cottbus als auch die Handwerkskammer Cottbus zentrale Akteur:innen für die Förderung der Vernetzung mit der polnischen Seite sind. Gleichzeitig betonen sie die Bedeutung einzelner Personen, wie beispielsweise Bürgermeister:innen oder vergleichbare Entscheidungsträger:innen, die eine Schlüsselrolle bei der Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit einnehmen können (Interview 1: Minute 33-35). Zusammenfassend lassen sich somit doch größere Unterschiede in der Hierarchie, Anzahl und Struktur der Akteur:innen zwischen der deutschen und der polnischen Seite erkennen. Für die Entwicklung der Doppelstadt ist es wichtig, die Unterschiede in den Strukturen der Akteur:innen zu berücksichtigen. Auf der polnischen Seite spielt vor allem die regionale und lokale Ebene eine entscheidende Rolle, während auf deutscher Seite alle Ebenen von Bedeutung sind. Den-

* und die Euroregion Spree-Neiße-Bober e.V. (Ergänzung)

noch ist die lokale Ebene essenziell, da sie sich in ihrem täglichen Geschäft fast ausschließlich mit der Lausitz auf deutscher Seite und der Woiwodschaft Lubuskie auf polnischer Seite befasst. Die folgende Tabelle (Tab. 02 Governance-Struktur Wirtschaft und Innovation) enthält eine Auflistung der relevanten Akteur:innen. Die Auswahl der Unternehmen basiert auf eigener Einschätzung und Recherche. Eine vollständige Erfassung kann daher nicht garantiert werden, insbesondere nicht auf polnischer Seite. Zwar gestaltete sich die Recherche zu den polnischen Akteur:innen als besonders schwierig, dennoch sollten alle relevanten Akteur:innen im Bereich Wirtschaft erfasst worden sein.

	Deutschland / Lausitz	Polen / Woiwodschaft Lubuskie
Ebene 1 <i>überregional</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Ministerium für Wirtschaft des Landes Brandenburg - Wirtschaftsförderung Brandenburg (WFBB) - Clustermanagement-Organisationen Berlin-Brandenburg (Cluster Gesundheitswirtschaft; Cluster Energietechnik; Cluster Verkehr; Mobilität und Logistik; Cluster, Medien und Kreativwirtschaft; Cluster Optik und Photonik) 	<ul style="list-style-type: none"> - Ministerstwo Rozwoju i Technologii (nationales Ministerium für Entwicklung und Technologie)
Ebene 2 <i>regional</i>	<ul style="list-style-type: none"> - BTU Cottbus Senftenberg - IHK Cottbus - Handwerkskammer Cottbus - Wirtschaftsregion Lausitz - Net Zero Valley Lausitz 	<ul style="list-style-type: none"> - Marschallamt der Woiwodschaft Lubuskie (Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego) - Zentrum für Investitionen und Wirtschaftsförderung (Lubuskie Centrum Obsługi Inwestora i Eksportera) - University of Zielona Gora - Arbeitgeberverband Lubuskie
Ebene 3 <i>lokal</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Lausitz Sciences Park - Industriepark Schwarze Pumpe - Startup Lausitz - DurchH2Atemn - Innovations Campus - IHK Netzwerke (z.B.: Wasserstoffnetzwerk Lausitz, Netzwerk MinGen-Tec) 	<ul style="list-style-type: none"> - Park Naukowo-Technologiczny Uniwersytetu Zielonogórskiego (Wissenschafts- und Technologiepark Zielona Góra) - Lubuski Klaster Metalowy (Lebuser Metallcluster) - Zielonogórski Klaster Energii (Energiecluster von Zielona Gora) - Regionalny Klaster Motoryzacyjny (Regionaler Cluster der Automobilbranche) - Klaster gospodarki odpadami (Initiative, Cluster der Abfallwirtschaft) - Klaster Energii Odnawialnej „LUBBRAN” (grenzüberschreitende Initiative)

Ebene Unternehmen <i>wichtigste Unternehmen/Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> - LEAG - BASF Schwarzheide (Chemie) - Hamburger Rieger GmbH (Papierhersteller) - Medizinisches Universitätskrankenhaus Carl-Thiem - ABB Automation GmbH (Automatisierung und Elektrotechnik für Tagebau- und Schüttgutanlagen) - Knappschaft Bahn-See (Versicherung) - DB (Instandhaltungswerke) - AccuMotiv (Batterie Automobil Herstellung) - Dekra (Testzenter für autonomes Fahren und Batteriespeicher) - Lausitzer Rundschau - Sparkasse Spree-Neiße - Siemens AG - Emis (Elektrotechnik / Automatisierung) 	<ul style="list-style-type: none"> - ADB (Elektronik und IT) - Ekoenergetyka-Polska (E Mobilität Ladeinfrastruktur) - PGNiG (Außenstelle, Erdöl und Erdgas Unternehmen) - Gedia Poland (Automobilzulieferer) - LUG Light Factory (Beleuchtungshersteller) - Stelmet (Holzverarbeitung)
---	---	--

Tab. 03: Governance-Struktur Wirtschaft und Innovation.

Wirtschaftliche Cluster

Wirtschaftliche Cluster haben im Zuge der beschleunigten Globalisierung zunehmend an Bedeutung gewonnen. Der wirtschaftliche Einfluss eines Ortes und seine Rolle in einem ökonomischen Kontext rücken dabei verstärkt ins Interesse (Fornahl u. a. 2015:4). In einer Studie aus dem Jahr 2015 unternimmt Fornahl den Versuch, den Begriff des Clusters aus verschiedenen Ansätzen und Definitionen heraus klarer zu fassen (Fornahl u. a. 2015:6–20). Dabei identifiziert er vier zentrale Faktoren, die für die Definition eines Clusters von Bedeutung sind: der räumliche Bezug, der thematische Bezug, die Kategorie der Interdependenzen und die Rolle von komplementären Institutionen und Vertrauen.

Der Faktor des räumlichen Bezugs ist einer der wichtigsten Faktoren für die Definition eines Clusters. Nach Fornahl spielen dabei besonders die geografische Nähe und die Konzentration der Akteur:innen in dieser geografischen Nähe eine entscheidende Rolle. Eine genaue, strikt enge Begrenzung, wo die geografische Nähe anfängt oder aufhört, wird dabei nicht bestimmt, dies hängt immer von der jeweiligen Betrachtungsweise ab. Im Rahmen dieser Strategie wird deshalb auch nicht der Faktor einer extrem weit gefassten geografischen Nähe angesetzt, die sich über Hunderte von Kilometern erstrecken kann, sondern geografische Nähe muss sich zentral in der Fallregion konzentrieren, um zur Definition eines Clusters zu führen. Als zweiten Faktor nennt Fornahl den thematischen Bezug. Hierbei müssen die Akteure eines Clusters bestimmte gemeinsame Kategorien bilden, wie: „[...] gleiche, verwandte oder komplementäre Branchen; Wertschöpfungsketten oder Spezialisierungen.“. Auch diese

erkennbare Nähe der Akteure wird in der Fallregion angewendet, um Cluster zu definieren und analysieren zu können. Der dritte von Fornahl genannte Faktor ist der Faktor der Interdependenzen. Damit ist nach Fornahl gemeint, dass die Akteur:innen direkt voneinander profitieren und die beschriebenen Nähe-Beziehungen aus den ersten beiden Faktoren ebenso Vorteile für die Akteur:innen bieten. Bei diesem Faktor weist Fornahl jedoch darauf hin, dass es wichtig ist, darauf zu achten, und nicht immer einfach ist zu identifizieren, welche Dynamiken innerhalb eines Clusters vorherrschen, um mögliche Vorteile erkennen zu können. Der letztgenannte Faktor sind die komplementären Institutionen und das Vertrauen innerhalb eines Clusters. Dieser Faktor zielt darauf ab, dass für die Definition und das Verständnis von Clustern ein erkennbarer informeller Austausch zwischen den Akteur:innen stattfinden kann, der besonders durch die Nähe zueinander begünstigt wird. (Fornahl u. a. 2015:7–8)

Für die Analyse und das Erkennen von Zielen und Maßnahmen in dieser Strategie zwischen Cottbus und Zielona Góra wird sich vor allem auf die ersten beiden Faktoren, den räumlichen und den thematischen Bezug, konzentriert. Diese beiden Faktoren lassen sich im Rahmen dieser Strategie am sinnvollsten von außen analysieren und feststellen, wodurch sich weitere Maßnahmen ableiten lassen.

Innovation und Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen sind zentrale und wichtige Aspekte für Regionen und ihre ökonomischen Systeme. Wirtschaftliche Cluster spielen hierbei eine bedeutende Rolle und sind ein entscheidender Faktor. Es gibt unterschiedliche Eigenschaften von Clustern, die die Innovationsfähigkeit fördern und somit zu einer wirtschaftlichen Verbesserung einer ganzen Region führen können. Durch wirtschaftliche Cluster können Umsatz- und Gewinnsteigerungen erzielt sowie zusätzliche Arbeitsplätze gesichert werden (J. Böhme 2017:55–56). Durch die enge Vernetzung der Akteur:innen entsteht neues Wissen, das die genannten Effekte verstärkt und Innovationen zusätzlich fördert. Unternehmen steigern gemeinsam im Cluster ihre Wettbewerbsfähigkeit, was sich langfristig positiv auf die gesamte Region auswirken kann (J. Böhme 2017:55–56) (Bernhard, Gråsjö, und Karlsson 2020:4–5). Die enge Vernetzung zwischen den Akteur:innen spielt dabei eine zentrale Rolle und kann als entscheidender Erfolgsfaktor angesehen werden.

Best-Practice Beispiel: Zürcher Clusterpolitik

Als Best-Practice-Beispiel kann die Zürcher Clusterpolitik genannt werden, bei der durch aktive Clusterbildung die Region positiv positioniert wurde. Dabei wurde konsequent erkannt und umgesetzt, dass Cluster nicht nur Vorteile für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen bieten, sondern auch der Region langfristig helfen können. Es wurde gezielt darauf gesetzt, verschiedene Branchen zu fördern, um eine Diversifikation der Wirtschaft zu schaffen. Zudem wurde aktiv darauf gesetzt, Akteur:innen aus Wissenschaft und Wirtschaft zusammenzubringen. (Spichiger u. a. 2017:132 ff.)

Ebenfalls wird in der Nachbarschaftsstrategie Brandenburg-Polen vom Land Brandenburg die Clusterentwicklung und deren Bedeutung als wichtig anerkannt. Ein erklärtes Ziel der Nachbarschaftsstrategie ist es, Clusteraktivitäten zu stärken und weiterzuentwickeln. Dabei wird auch die Lausitz als zentrale Region mit großen Potenzialen und Herausforderungen hervorgehoben. (Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg 2022:55–60)

In der Lausitz sowie in der Woiwodschaft Lubuskie existieren bereits wirtschaftliche Cluster sowie Ansätze zur Vernetzung relevanter Akteur:innen, um diese Cluster zu stärken. Als Cluster wurden hierbei identifiziert, wenn Akteur:innen sowohl in einem ähnlichen wirtschaftlichen Bereich tätig sind als auch räumlich in der Region der Städte Cottbus und Zielona Góra angesiedelt sind.

Für das gesamte Land Brandenburg wurde von der Landesregierung die Innovationsstrategie innoBB 2025 plus entwickelt, in der spezifische Cluster identifiziert und gezielt gefördert werden, um wirtschaftliche Aktivitäten und Innovationen voranzutreiben (Land Brandenburg Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie 2019). Diese Cluster lassen sich auch in der Lausitz wiederfinden. Aufgrund des langjährigen Bergbaus gibt es in der Region zahlreiche Akteur:innen im Bereich Energie und Energietechnik. Hier ist eine aktive Clusterbildung erkennbar, die sowohl große Unternehmen wie LEAG als auch Zulieferer, kleinere Firmen und wissenschaftliche Einrichtungen wie Hochschulen umfasst (Zukunftswerkstatt Lausitz o. J.:79). Durch den Strukturwandel verlagert sich dieses Cluster zunehmend weg vom traditionell geprägten Bergbau hin zu innovativen Technologien, geben Expert:innen zudem an (Interview 2: Minute 16-24). Darüber hinaus existieren in der Lausitz weitere Cluster, etwa im Bereich Mobilität und Logistik (Zukunftswerkstatt Lausitz o. J.:80–81). Dieses Cluster wird von Automobilzulieferern und Logistikunternehmen geprägt, ergänzt durch Akteur:innen wie DEKRA, die am Lausitzring an Batteriespeichertechnologien und autonomen Fahrkonzepten forschen. Zudem bestehen auch weitere Ambitionen von Unternehmen, sich im Bereich von

Batteriespeichertechnologien anzusiedeln (Interview 2: Minute 6-13). Ein weiteres bedeutendes Cluster in der Lausitz ist im Bereich Chemie und Kunststoffe angesiedelt, insbesondere geprägt durch das Unternehmen BASF in Schwarzheide (Interview 2: Minute 6-13). Parallel dazu gibt es Ansätze, ein Cluster zur Dekarbonisierung der Industrie aktiv aufzubauen. Diese Bemühungen werden vor allem von Forschungseinrichtungen wie der BTU Cottbus-Senftenberg und dem Fraunhofer-Institut vorangetrieben (Cluster Dekarbonisierung der Industrie o. J.). Im Vergleich zu den etablierten Clustern ist dieses jedoch noch weniger stark ausgeprägt, aber könnte sich auch durch das Projekt des Net Zero Valleys in Zukunft noch deutlich stärker weiter ausprägen (Interview 2: Minute 16-24). Zudem bleibt anzumerken, dass lediglich im Bereich der Energie und Energietechnik von einem stark ausgeprägten Cluster auszugehen ist. Alle anderen Bereiche sind weniger stark entwickelt (Markwardt, Rettig, Schnellenbach, Titze, u. a. 2023:21).

In der Woiwodschaft Lubuskie lassen sich ähnliche Clusterstrukturen erkennen. Auch hier bilden sich regionale Cluster im Umfeld von Zielona Góra. Zu den zentralen Clustern in dieser Region zählen das Energiecluster, das Lebuser Metallcluster und ein Cluster der Automobilzulieferer. Diese Cluster profitieren von der räumlichen Nähe der Akteur:innen, die eine enge Zusammenarbeit und Wissenskombination ermöglichen. Besonders im Automobilzuliefererbereich ist dies gut sichtbar, etwa durch Unternehmen wie Ekoenergetyka-Polska und Gedia Poland. Diese Unternehmen befinden sich in direkter räumlicher Nähe zu Zielona Góra. Zusätzlich ist aufgrund der langen Tradition der Weinproduktion in der Region davon auszugehen, dass auch ein kleineres Cluster im Bereich Weinanbau und Weinproduktion existiert. Allerdings sind die genauen Daten und beteiligten Akteur:innen oft nicht vollständig nachvollziehbar, da es, im Gegensatz zur deutschen Seite mit der Innovationsstrategie innoBB 2025 plus keine groß angelegten Managementstrukturen oder Strategien zur gezielten Clusterförderung gibt. Es bestehen aber auch hier einige Initiativen, die Cluster ähnliche Strukturen fördern. Als Beispiel lassen sich hierfür nennen das "Klaster Energii Odnawialnej „LUB-BRAN“ (grenzübergreifende Initiative für Erneuerbare Energien) oder das "Klaster gospodarki odpadami" (Initiative für Cluster der Abfallwirtschaft). (Euroregion Spree-Neiße-Bober, Lebuser Arbeitgeberverband, und Technologiezentrum Frankfurt (Oder) 2020:16–17)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass wirtschaftliche Cluster eine zentrale Rolle in der wirtschaftlichen Entwicklung einer Region spielen können und positive Potenziale bieten. In der Lausitz sind wichtige Cluster insbesondere in den Bereichen Energie und Energietechnik sowie Kunststoffe und Chemie angesiedelt, die durch den Strukturwandel zusätzlichen Veränderungen unterworfen sind. Gleichzeitig existieren ebenso Cluster in der Woi-

wodschaft Lubuskie in den Bereichen Energie, Metall und Automobilzulieferer. Die Organisation und das Management von Clustern sind hierbei aber in der Lausitz deutlich stärker und besser ausgeprägt als in der Woiwodschaft Lubuskie.

2.3.3 Arbeitskräfte

Sicherung von Fachkräften

Die Zusammenarbeit zwischen Cottbus und Zielona Góra bietet eine Gelegenheit, den grenzüberschreitenden Arbeitsmarkt durch gezielte Strategien nachhaltig zu stärken. Das Fachkräfteeinwanderungsgesetz (FEG) und die Fachkräftestrategie können hierbei als Grundlage dienen, um gemeinsame Maßnahmen zur Anwerbung und Integration von Fachkräften zu entwickeln. Beide Städte könnten von einer abgestimmten Planung profitieren. Ziel ist es, die Stärken beider Arbeitsmärkte zu verbinden, bestehende Lücken zu schließen und ein attraktives Umfeld für internationale Fachkräfte zu schaffen, das langfristig die Wettbewerbsfähigkeit der Doppelstadt erhöht.

Das Fachkräfteeinwanderungsgesetz, das am 1. März 2020 in Kraft trat, hat das Ziel, qualifizierten Fachkräften aus Drittstaaten die Einreise und Beschäftigung in Deutschland zu erleichtern. Es stellt erstmals klare Regelungen für die allgemeine Einwanderung von qualifizierten ausländischen Arbeitskräften auf und soll gezielt dem Fachkräftemangel entgegenwirken. Zukünftig sollen der Visaprozess optimiert, die Terminvergabe beschleunigt, die Beschäftigungsmöglichkeiten während der Jobsuche erweitert und die Arbeitsmarktintegration von Geflüchteten verbessert werden. (Poutvaara 2021:12)

Ein zentrales Problem stellt das Fachkräfteparadox dar: Der Strukturwandel von traditionellen zu digitalen Wirtschaftsstrukturen führt dazu, dass in einigen Branchen und Regionen Fachkräftemangel herrscht, während in anderen ein Überangebot an Arbeitskräften besteht. (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2022) Die Fachkräftestrategie setzt auf fünf prioritäre Handlungsfelder, um den Herausforderungen des modernen Arbeitsmarktes gerecht zu werden. Dazu gehört eine zeitgemäße Ausbildung, die an die aktuellen Anforderungen angepasst ist, sowie eine gezielte Weiterbildung, die bestehende Qualifikationen auf neue technologische und wirtschaftliche Entwicklungen ausrichtet. Darüber hinaus soll die Erhöhung von Arbeitspotenzialen und Erwerbsbeteiligung dazu beitragen, bislang ungenutzte Arbeitskräftepotenziale besser zu integrieren. Ebenso wichtig ist die Verbesserung von Arbeitsqualität und -kultur, um langfristig attraktive und nachhaltige Arbeitsbedingungen zu schaffen. Ergänzt wird dies durch eine moderne Einwanderungspolitik, die auf die nachhaltige Integration von Fachkräften in den Arbeitsmarkt abzielt. (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2022)

Fachkräfte aus Drittstaaten sind unverzichtbar für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft und die nachhaltige Finanzierung der sozialen Sicherungssysteme. Trotz steigender Beschäftigungsquoten bei ausländischen Arbeitnehmern bestehen weiterhin Unterschiede in den Beschäftigungs-, Arbeitslosen- und Sozialleistungsquoten im Vergleich zur Gesamtbevölkerung. Zudem arbeiten eingewanderte Fachkräfte häufig unter ihrem Qualifikationsniveau, was zu einer unzureichenden Nutzung ihrer Kompetenzen führt. Daher ist es essenziell, dass die Beschäftigung dieser Fachkräfte möglichst vollständig ihren formalen und non-formalen Qualifikationen entspricht, um ihre Integration in den Arbeitsmarkt effektiv zu gestalten. (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2022)

Grenzpendler:innen

Die Pendlerströme an der deutsch-polnischen Grenze sind geprägt von einer grenzüberschreitenden Arbeitskräftemobilität. Die daraus resultierenden Zuwanderungen in der Beschäftigung und die Pendlerströme prägen den regionalen Arbeitsmarkt. Der deutsche Arbeitsmarkt bietet deutliche Mobilitätsanreize für Arbeitnehmer:innen aus osteuropäischen Ländern. (Seibert und Wiethölter 2020:7) Wesentliche Motivationen für Grenzpendler:innen stellen die Disparitäten im Lohn- und Arbeitslosigkeitsniveau dar. Dabei können auch die Pendler:innen kurzfristig und flexibel auf verschiedene Beschäftigungsverhältnisse reagieren, ohne den Wohnsitz dauerhaft verlassen zu müssen. (Seibert und Wiethölter 2020:9)

Als Grenzpendler:innen werden hier Arbeitskräfte bezeichnet, die für den Arbeitsweg die deutsche Landesgrenze überqueren, jedoch in Polen den Wohnort aufweisen. Menschen, die ebenfalls den Wohnort in Polen aufweisen und die Landesgrenze für die Arbeit überqueren, jedoch eine deutsche Staatsangehörigkeit haben, werden nicht als Grenzpendler:innen bezeichnet. Zu dieser Ausnahme gehören im Wesentlichen Menschen, welche eine doppelte Staatsangehörigkeit aufweisen. In der Definition der Grenzpendler:innen ist jedoch nicht klar definiert, wie oft der Grenzübertritt erfolgen muss. Es kann sich hierbei um einen täglichen oder auch um einen wöchentlichen Grenzübertritt handeln. (Seibert und Wiethölter 2020:8–9)

Die Anzahl der Grenzpendler:innen hat seit 2010 stark zugenommen, sodass die Zahl von 440 im Juni 2010 auf 13.800 Grenzpendler:innen im Juni 2019 zugenommen hat. Dies ist besonders durch den Eintritt von weiteren osteuropäischen EU-Beitrittsländern zu erklären. (Seibert und Wiethölter 2020:14f)

Dieser Höchstzuwachs an Grenzpendler:innen ist besonders in den grenznahen Grenzregionen zu verzeichnen. Im Vergleich zwischen den Jahren 2010 und 2019 verzeichnet auch das Landesinnere des Bundeslandes Brandenburg einen Anstieg von Grenzpendler:innen. So konzentriert sich die Ansiedlung von Grenzpendler:innen in Brandenburg besonders in

den grenznahen Kreisen, in den wirtschaftlich stärkeren Landkreise oder auch in den urbanen Zentren. Somit sind ungefähr 30% der Grenzpendler:innen in den grenznahen Regionen beschäftigt. 28% der grenzpendelnden Arbeitnehmer:innen sind in städtischen Zentren wie beispielsweise Potsdam oder Cottbus angestellt. Besonders auffällig ist der Landkreis Teltow-Fläming, welcher sich südwestlich von Berlin befindet. Dieser Landkreis weist die höchsten Anteil an Grenzpendler:innen im Jahr 2019 mit insgesamt 24% auf. Bei den Grenzpendler:innen aus Polen mit ausländischer Staatsangehörigkeit haben sich deutliche Strukturmerkmale abgezeichnet. Die Strukturmerkmale entstehen durch die unterschiedlichen Branchenstrukturen in Brandenburg, in denen die Grenzpendler:innen beschäftigt sind. In Brandenburg stellt beispielsweise der Bereich Verkehr und Logistik einen der wichtigsten Beschäftigungsschwerpunkte dar. (Seibert und Wiethölter 2020:15–20)

Strukturmerkmale der Grenzpendler*innen aus Polen im Jahr 2019

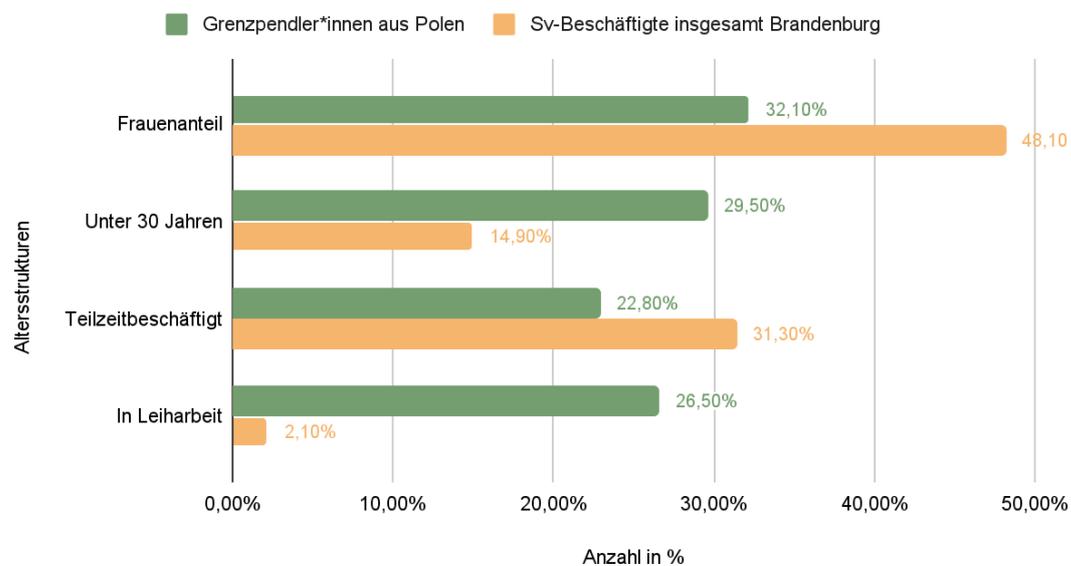


Abb. 23: Strukturmerkmale der Grenzpendler:innen aus Polen im Jahr 2019 in %.

Die Abbildung 23 zeigt die Strukturmerkmale der Grenzpendler:innen aus Polen für das Jahr 2019. In diesem Diagramm werden die Grenzpendler:innen mit den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bundesland Brandenburg im Jahr 2019 verglichen. Besonders geht aus dieser Abbildung hervor, dass ein großer Anteil der Grenzpendler:innen unter 30 Jahre alt sind. Ebenfalls wird deutlich, dass ein großer Anteil der beschäftigten Grenzpendler:innen sich in einem Leiharbeitsverhältnis befinden. (Seibert und Wiethölter 2020:17)

Top 5 der Berufshauptgruppen von Grenzpendler*innen

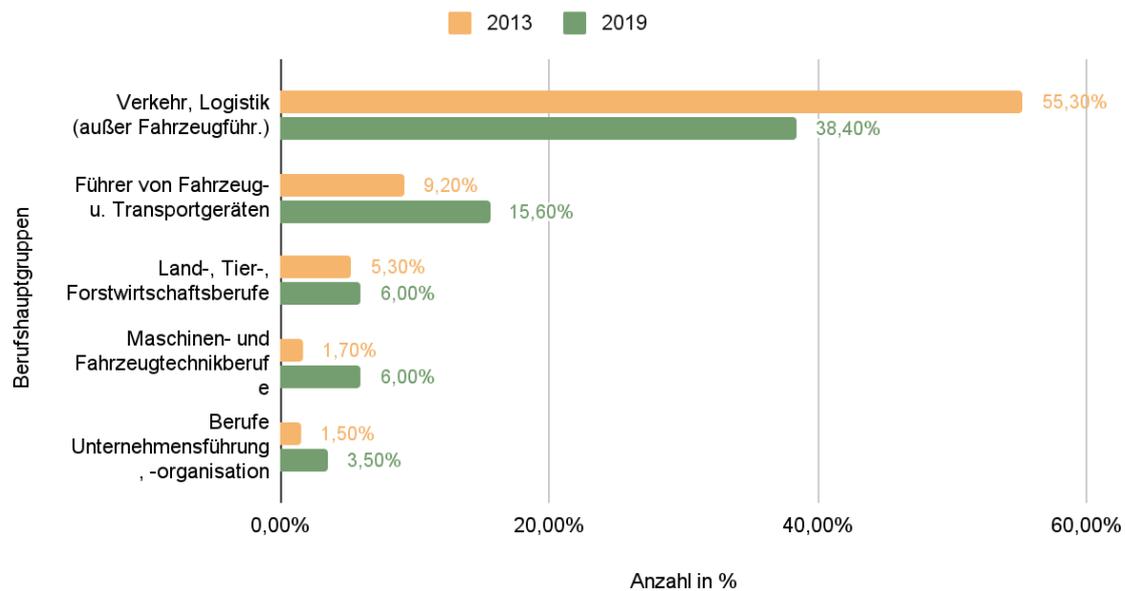


Abb. 24: Top 5 der Berufshauptgruppen von Grenzpendler:innen 2013 und 2019 in %.

Die Abbildung 24 zeigt die fünf häufigsten Berufshauptgruppen von Grenzpendler:innen im Vergleich zwischen den Jahren 2013 und 2019. Deutlich zeichnet sich die Berufshauptgruppe Verkehr- und Logistikberufe ab. Diese Berufshauptgruppe wurde 2013 von 55,3% der Grenzpendler:innen aus Polen bedient. Im Vergleich zu dem Jahr 2019 ist die %zahl auf 38,4% gesunken. In der Berufshauptgruppe Führen von Fahrzeug- und Transportgeräten sieht es hingegen anders aus. 2013 waren 9,2% der Grenzpendler:innen dort beschäftigt. 2019 hingegen wies die Zahl der Grenzpendler:innen bereits 15,6% auf. Die dritthäufigste Gruppe bildet die Land-, Tier- und Forstwirtschaft. 2013 waren dort 5,3% Grenzpendler:innen beschäftigt. Auch diese Berufshauptgruppe verzeichnet einen leichten Anstieg auf insgesamt 6% im Jahr 2019. Maschinen- und Fahrzeugtechniker:innen bilden die vierte Berufshauptgruppe. Im Jahr wies diese Gruppe eine Zahl von 1,7% auf. Auch diese stieg bis 2019 auf 6% an. Die letzte Berufshauptgruppe besteht aus der Unternehmensführung und -organisation. Diese wies 2013 eine Anzahl von 1,5% der Grenzpendler:innen auf und stieg bis 2019 auf 3,5% an. (Seibert und Wiethölter 2020:19)

Zusammenfassend kann für die Doppelstadt-Strategie festgehalten werden, dass der grenzüberschreitende Arbeitsmarkt eine wichtige Funktion für Deutschland sowie für Polen hat.

2.3.4 Wirtschaftsstruktur

Import- und Exportbeziehung

Polen ist Brandenburgs wichtigster Handelspartner im internationalen Warenverkehr. Im Jahr 2020 belegte Polen sowohl bei den Importen als auch bei den Exporten den Platz 1. Darüber hinaus gehört Polen zu den Top 10 der internationalen Herkunftsländer für ausländische Investitionen in Brandenburg. Dies verdeutlicht die enge wirtschaftliche Verbindung zwischen beiden Regionen und bietet zahlreiche Möglichkeiten für weitere Kooperationen. (Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg 2024:53)

Polen war im Jahr 2023 Brandenburgs wichtigster Handelspartner mit einem Exportzuwachs von 4,9% auf 2,1 Milliarden EUR und einem Importwert von 2,3 Milliarden EUR (+2,2%). Bei den Exportgütern führten Kraftwagen und Kraftwagenteile, obwohl ihr Wert um 23,2% sank. Dagegen stiegen die Exporte von pharmazeutischen Erzeugnissen (+49,2%) und Mineralölerzeugnissen (+45,0%) stark an. Wichtigste Importe waren elektrische Ausrüstungen (+3,6%), gefolgt von Erdöl und Erdgas (+18,7%). Der Import von Kraftwagen und Kraftwagenteilen sank hingegen um 33,1% auf 1 Milliarde EUR. (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2024)

Seit Beginn des letzten Jahrzehnts hat sich Polens Außenhandelsumsatz nahezu verzehnfacht. Das Land ist Nettoexporteur von verarbeiteten Obst- und Gemüseprodukten, Fleisch sowie Milchprodukten. Zudem spielen elektromechanische Erzeugnisse eine zentrale Rolle im Exportgeschäft und machen 42% des Gesamtexports aus, darunter Fahrzeuge, Flugzeuge und Schiffe. Im Dezember 2024 gingen Polens Exporte zurück – von 28,85 Milliarden EUR im November auf 24,70 Milliarden EUR (TRADING ECONOMICS o. J.). Deutschland war im Jahr 2023 das wichtigste Exportziel Polens und machte rund 27,8% der gesamten Exporte aus. Tschechien folgte mit einem Anteil von etwa 6,3%, während Frankreich mit 6,1% der Exporte der drittwichtigste Handelspartner Polens war. Die Statistik veranschaulicht die führenden Exportländer Polens im Jahr 2023. (Urmersbach 2024)

Diese Struktur zeigt eine starke wechselseitige Abhängigkeit der industriellen Wertschöpfungsketten, die auf einer engen Verzahnung zwischen den beiden Ländern beruht. In der Nachbarschaftsstrategie steht dafür das Ziel: "Die Außenhandelsbeziehungen Brandenburgs mit Polen werden auf höherwertige, innovative und forschungsintensive Kooperation erweitert." (Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg 2024:60) und dabei wird die langfristige wirtschaftliche Entwicklung beider Regionen angestrebt.

Ein reibungsloser Waren- und Wirtschaftsverkehr zwischen Deutschland und Polen ist essentiell für die Export- und Importbeziehungen in der Grenzregion. Der Ausbau der Infrastruktur spielt dabei eine entscheidende Rolle, um Handelsströme effizienter zu gestalten. In

der Vergangenheit haben jedoch Grenzschießungen, insbesondere während der Corona-Pandemie, den grenzüberschreitenden Handel erheblich beeinträchtigt. Auch die aktuellen Grenzkontrollen im Zuge der Flüchtlingsbewegungen können den Warenverkehr erschweren und stellen Unternehmen vor neue Herausforderungen. Eine stabile und offene Grenze ist daher ein wichtiger Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. (Interview 2, Minute 37)

Wichtige Unternehmen in Cottbus und der Lausitz

Die Region um Cottbus und die Lausitz beherbergen bedeutende Unternehmen wie die Lausitzer Energie- und Bergbau AG (LEAG). Die LEAG ist einer der fünf größten Stromproduzenten Deutschlands und ein bedeutender Energieversorger in der Lausitz sowie im mitteldeutschen Revier. Mit etwa 7.000 Mitarbeitenden gehört sie zu den größten privaten Arbeitgebern der Region. Seit mehr als 30 Jahren schon bezieht sie ihre Energie aus der Verbrennung von Braunkohle. Mit dem Kohleausstieg bis 2038 wird das Energiesystem eine große Transformation durchlaufen hin zu klimafreundlicher Energieproduktion. Die Energiewende ist für die LEAG eine große Herausforderung, verfolgt aber ambitionierte Pläne, um den Strukturwandel in der Lausitz und die klimaneutrale Energieversorgung in Deutschland aktiv mitzugestalten. Projekte, wie der Gigawatt-Factory werden zum späteren Zeitpunkt ausführlicher erklärt. (Lausitz Energie Bergbau AG 2025b)

Im Bereich Chemieindustrie gibt es die BASF Schwarzheide GmbH und ein weiteres großes Unternehmen ist die Hamburger Rieger GmbH, die sich auf Herstellung und Verarbeitung von Papierprodukten spezialisiert hat. Große Automobilzulieferer wie Magna International und Proseat Schwarzheide GmbH sind auch vertreten.

Besonders innovativ ist der künftige Lausitz Science Park in Cottbus. Er stellt eine zentrale Initiative zur Unterstützung des Strukturwandels in der Lausitz dar und setzt dabei auf Innovation, Forschung und Zusammenarbeit zwischen akademischen und industriellen Partnern. Ein herausragendes Merkmal des Parks ist sein Fokus auf Spitzentechnologie und nachhaltige Entwicklung, der ihn zu einem Zentrum für Forschung und Industrie in Brandenburg macht. Eines der Großprojekte ist das CHESCO (Center for Hybrid Electric Systems Cottbus). Dies umfasst den Bau des Technologie- und Innovationsparks und der umliegenden Infrastruktur. Das Projekt hat enge Kooperationen mit namhaften Organisationen wie Rolls Royce, der Deutschen Bahn, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und der Fraunhofer-Gesellschaft aufgebaut und unterstreicht sein Potenzial, Innovationen bei hybriden Elektrosystemen voranzutreiben. (Simonides-Noack 2024:19)

Zum Lausitz Science Park gehört auch ein eigener Forschungscampus, der außeruniversitären Forschungseinrichtungen Raum bietet, etwa Instituten des DLR, der Fraunhofer-Gesellschaft und der Leibniz-Gemeinschaft. Dies fördert einen multidisziplinären Ansatz zur Bewältigung komplexer Herausforderungen in Technologie und Nachhaltigkeit (Simonides-Noack 2024:19). Auf polnischer Seite gibt es einen ähnlich strukturierten Wissenschaftspark, auf den im Abschnitt bezüglich der Wirtschaftsstruktur in Polen genauer eingegangen wird.

Ein Beispiel für die Forschung an Spitzentechnologien ist das DLR-Institut für Elektrifizierte Luftfahrtantriebe mit ihrem Projekt zum emissionsfreien Fliegen. Das seit 2022 bestehende Institut erforscht alternative Antriebsarten für den zivilen Flugverkehr. Besonders hervorzuheben ist der ganzheitliche Ansatz, bei dem hybrid-elektrische und vollelektrische Antriebssysteme in ihrer Gesamtheit untersucht werden. Ziel ist es, den Luftverkehr emissionsärmer und klimafreundlicher zu gestalten. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt hat daher 2022 die HepCo-Versuchsumgebung (Hybrid Electric Propulsion Cottbus) auf dem Gelände des Lausitz Science Park eröffnet. Dies gilt als ein wichtiger Schritt für die wirtschaftliche Transformation in der Lausitz. Das Projekt läuft in Kooperation mit der BTU Cottbus-Senftenberg und dem CHESCO. Hauptschwerpunkte sind die Durchführung von Experimenten zur elektromagnetischen Verträglichkeit, Hochspannungstests, Elektromotorenversuche und Thermalmanagementtests. (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. 2023)

Die BTU Cottbus-Senftenberg ist eine Universität mit starkem Fokus auf Technologie und Innovation und bildet zudem ein Zentrum für Bildung und Forschung. Die BTU ist ein bedeutender Akteur im Strukturwandel der Lausitz und arbeitet eng mit lokalen Unternehmen, Behörden und internationalen Partnern zusammen. Forschung zu erneuerbaren Energien und nachhaltigen Technologien, die für die Transformation der Lausitz essentiell sind. Der Bereich der Ingenieurwissenschaften und Architektur umfasst unter anderem nachhaltiges Bauen und Infrastrukturprojekte. (Fakultät 6 o. J.)

Best-Practice Beispiel: Zusammenarbeit Viadrina und Universität Posen

Als Best-Practice-Beispiel ist hier die Zusammenarbeit zwischen der Viadrina und der Universität Posen. Gemeinsam haben sie eine wissenschaftliche Einrichtung geschaffen, die eine wichtige Brückenfunktion erfüllt und den regelmäßigen Austausch in den Bereichen Wissenschaft und Forschung ermöglicht. Darüber hinaus bieten sie integrierte Doppelstudiengänge an, die sich gezielt mit europäischen Zukunftsfragen beschäftigen und so die grenzüberschreitende Kooperation fördern. (Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg 2024:61)

Weiterer großer Arbeitgeber ist das Carl-Thiem-Klinikum. Im Jahr 2024 wurde das „Innovationszentrum Universitätsmedizin Cottbus (IUC)“ gegründet, das eine Medizinische Fakultät beherbergt. Damit ist die BTU die personell und finanziell stärkste Universität Brandenburgs. Zukünftig werden somit auch in der Lausitz medizinische Fachkräfte ausgebildet. Zudem sollen die Krankenversorgung und die medizinische Forschung gestärkt werden. Es zählt zu einem der bedeutendsten Projekte im Lausitzer Strukturwandel und ist wegweisend für den weiteren Verlauf des Strukturwandels. (Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg 2022)

Auch das neu errichtete DB-Instandhaltungswerk wurde mit Geldern des Strukturstärkungstopfs finanziert und soll bis 2026, wenn das zweite Werk fertig ist, bis zu 1.200 neue Arbeitsplätze in der Region schaffen. (Deutsche Bahn AG 2025b)

Klein- und mittelständische Unternehmen in Cottbus und der Lausitz

Klein- und mittelständische Unternehmen (KMU) spielen eine zentrale Rolle in der wirtschaftlichen Struktur der Lausitz. Mit 9.135 Unternehmen stellt der Handel die größte Branche unter den 36.836 KMU in Südbrandenburg (Stand 2024) dar, gefolgt vom Gastgewerbe mit 2.600 Betrieben sowie dem Energie- und Wassergewerbe mit 1.606 Unternehmen. Weitere bedeutende Sektoren sind das Baugewerbe, das verarbeitende Gewerbe und der Bergbau. (IHK Cottbus und Handwerkskammer Cottbus 2024:18)

Neben dem Handel spielt die Lausitz weiterhin eine zentrale Rolle als Energiewirtschaftsregion, insbesondere mit Schwerpunkten in der Energietechnik. Zudem sind Branchen wie Automatisierungstechnik, Maschinenbau, Anlagenbau, Steuerungstechnik und Elektrotechnik stark vertreten. Besonders die Elektrotechnik erweist sich als exportstarker Bereich, der eng mit der Metallwirtschaft verknüpft ist. Ein weiterer bedeutender Sektor ist die Chemie- und Kunststoffindustrie, die zahlreiche kleinere Unternehmen umfasst. Zudem sind Verkehr und Logistik mit einer Vielzahl von Unternehmen stark in der Region vertreten (Interview 2: Minute 8). Die Unternehmen in der Lausitz sind zudem besonders stark im ingenieurtechnischen Bereich sowie in industrienahen Dienstleistungen. Die Wirtschaftsstruktur ist jedoch sehr kleinteilig, was sowohl Chancen als auch Herausforderungen mit sich bringt (Interview 2: Minute 12).

Die EU bietet durch die Just-Transition-Förderung erhebliche Unterstützung für Investitionen in der Region. Bis zu 70% der Investitionen von KMUs können dadurch gedeckt werden. Eine weitere Fördermöglichkeit ist das "Startgeld Lausitz", bei dem Start-Ups eine Pauschale von 24.000€ als Zuschuss erhalten, unter der Bedingung, mindestens einen neuen Mitarbeiter einzustellen. Diese Anreize sollen gezielt Investitionen fördern, die dazu beitragen, die

sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Herausforderungen des Kohleausstiegs zu bewältigen und gleichzeitig Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen. (Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH o. J.)

Wie im Interview mit der Wirtschaftsregion Lausitz hervorgehoben wurde, steht das Unternehmen LION-Group in Forst für innovative Ideen im Bereich Logistik und Schwerlasttransport (Interview 1: Minute 27). Die Besonderheit des Unternehmens liegt darin, dass es auch Privatpersonen die Möglichkeit bietet, Transportanfragen für Übermaß- und Schwerlastgüter zu stellen. Dabei werden verschiedene Verkehrsträger genutzt, wie LKW, Bahn oder sogar der Seeweg. Dieses flexible Angebot macht die LION-Group zu einem wichtigen Akteur in der Region (Die LION Unternehmensgruppe 2021).

Zielona Góra und Woiwodschaft Lubuskie

Die Woiwodschaft Lubuskie ist besonders geprägt durch die wirtschaftlichen Bereiche: 26,5% Industrie, 15,8% Groß- und Einzelhandel sowie 9,1% im Bereich Logistik (Urzd Statystyczny w Zielonej Górze Statistical Office in Zielona Góra 2022:21). Es zeigt sich anhand der Daten eine spezifische Struktur der Wirtschaftslandschaft der Woiwodschaft Lubuskie. Teilweise überschneiden sich diese mit der Struktur der Lausitz. In der Region um Zielona Góra gibt es größere Unternehmen, die überwiegend in diesen Branchen tätig sind. Allerdings gibt es im Gegensatz zur Lausitz keine hervorstechenden Unternehmen mit einer großen Rolle in der Wirtschaftsstruktur wie der LEAG oder der BASF in Schwarzheide. Der Einfluss der Unternehmen der Region um Zielona Góra ist eher geringer einzuschätzen. Obwohl viele Unternehmen in bestimmten Branchen, wie oben beschrieben, tätig sind, gibt es dennoch immer wieder Ausnahmen. Die Akteurslandschaft ist daher vielfältig. Im Folgenden soll kurz auf einige der wichtigsten Unternehmen in der Region Zielona Góra eingegangen werden.

Das Unternehmen Advanced Digital Broadcast Holdings (ADB) besitzt eine Außenstelle in der Region um Zielona Góra. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich jedoch in der Schweiz. ADB ist auf die Entwicklung von Software und Hardware für digitales und interaktives Fernsehen spezialisiert. Zu den Kunden des Unternehmens zählen beispielsweise Fox-tel und Swisscom (ADB Global 2024). Ein weiteres bedeutendes Unternehmen in Zielona Góra ist die GEDIA Automotive Group. Dieses Unternehmen ist ein Automobilzulieferer, der sich vorrangig auf Karosserieteile spezialisiert hat. Auch dieses Unternehmen hat seinen Hauptsitz im Ausland. Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich in Deutschland, im Bundesland Nordrhein-Westfalen (GEDIA Automotive Groupe o. J.). Zusätzlich hat auch das große Erdöl- und Gasunternehmen Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo (PGNiG) eine Außenstelle in Zielona Góra. PGNiG zählt zu den größten Unternehmen im Energiesektor in

ganz Polen (PGNiG - ORLEN Group o. J.). Weitere Unternehmen die in der Region tätig sind: Ekoenergetyka-Polska, ein Spezialist für Elektromobilität und Ladeinfrastruktur, LUG Light Factory, ein Hersteller moderner Beleuchtungssysteme, sowie Stelmet S.A., ein führender Produzent von Holzprodukten. Neben den genannten Firmen gibt es in der Region, zudem zahlreiche andere Unternehmen, auch im klein- und mittelständischen Bereich.

Aber nicht nur Unternehmen prägen die Wirtschaftsstruktur der Region. Auch die Universität Zielona Góra und der Wissenschafts- und Technologiepark Zielona Góra (Park Naukowo-Technologiczny Uniwersytetu Zielonogórskiego) spielen eine bedeutende Rolle. Diese beiden Akteure dienen der freien Wirtschaft als Partner und sind daher als ebenso wichtig in der regionalen Struktur anzusehen. Die Universität Zielona Góra verfügt über mehrere Fakultäten, darunter die Fakultäten für Ingenieur- und Technikwissenschaften, Naturwissenschaften, Medizin- und Gesundheitswissenschaften sowie für Rechts- und Wirtschaftswissenschaften. Die Universität arbeitet eng mit anderen Forschungseinrichtungen und Partnern aus der Wirtschaft zusammen. Gleichzeitig ist sie auch Teilhaberin am Karol-Marcinkowski-Universitätskrankenhaus (University of Zielona Góra o. J.). Ebenso ist der Wissenschafts- und Technologiepark Zielona Góra (Park Naukowo-Technologiczny Uniwersytetu Zielonogórskiego) eng mit der Universität Zielona Góra vernetzt. Diese Einrichtung dient dazu, wissenschaftliche und wirtschaftliche Potenziale in der Region zu fördern und die Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Wissenschaft zu stärken. Der Park ist in verschiedenen Bereichen tätig, darunter: Nachhaltiges Bauen und Energie, Technologien für das Gesundheitswesen, Informationstechnologien sowie ein Gründerzentrum. Besonders als Schnittstelle zwischen Wirtschaft und Wissenschaft nimmt der Wissenschafts- und Technologiepark eine zentrale Rolle ein. (Wissenschafts- und Technologiepark der Universität Zielona Góra Sp. z o. o. 2025)

Es besteht somit eine erkennbare Struktur in der Region, die von Industrie, Groß- und Einzelhandel sowie dem Bereich der Logistik geprägt ist. Zu den wichtigen Akteur:innen zählen unter anderem die Universität Zielona Góra und der Wissenschafts- und Technologiepark Zielona Góra, die zur wirtschaftlichen Struktur der Region beitragen. Zudem prägen auch einige größere Unternehmen die Struktur.

Best-Practice Beispiel: Grenzüberschreitende Arbeit

Ebenso gibt es bereits einzelne Unternehmen, die als Best-Practice-Beispiele gelten und grenzüberschreitend in beiden Regionen tätig sind. Ein Beispiel hierfür ist das Unternehmen UESA. Dieses Unternehmen arbeitet bereits nach Angaben von Expert:innen erfolgreich auf deutscher und polnischer Seite und zeigt somit, dass auch eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit möglich ist (Interview 2: Minute 33-35).

Innovationskorridor Berlin – Lausitz

Das *Gemeinsame Zukunftskonzept für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum* bietet eine richtungsweisende Strategie, um die Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen zu intensivieren und nachhaltige Entwicklungen zu fördern. Auch die Achse Berlin-Cottbus spielt eine zunehmend wichtige Rolle, die sowohl Potenziale als auch Herausforderungen mit sich bringt (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) 2023:1). Die Strategie bietet zahlreiche Vorteile, die sich positiv auf den gesamten Verflechtungsraum auswirken. Besonders hervorzuheben ist die verbesserte Konnektivität, die die Verbindungen zwischen Städten und Regionen stärkt, den Handel erleichtert und den Austausch von Waren und Dienstleistungen fördert. Durch die Integration von Unternehmen und Märkten wird die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert, was langfristig zu Wirtschaftswachstum führt. Ein weiterer Fokus liegt auf der nachhaltigen Entwicklung, insbesondere durch die Förderung von Verkehrslösungen mit niedrigen Emissionen und einer stärkeren regionalen wirtschaftlichen Vielfalt. Darüber hinaus wird durch die Stärkung der Mobilität und Erreichbarkeit die Lebensqualität für die Bevölkerung verbessert (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) 2023:9). Im Vergleich zu anderen Verbindungen im deutsch-polnischen Verflechtungsraum ist der Korridor Berlin, Cottbus, Zielona Góra bisher noch wenig ausgeprägt. Beide Städte befinden sich innerhalb eines strategisch wichtigen Rechtecks zwischen den Metropolen Berlin, Posen, Wrocław und Dresden. Dank dieser Ausgangslage hat der Korridor großes Potenzial, eine zentrale Rolle im deutsch-polnischen Verflechtungsraum einzunehmen. (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) 2023).

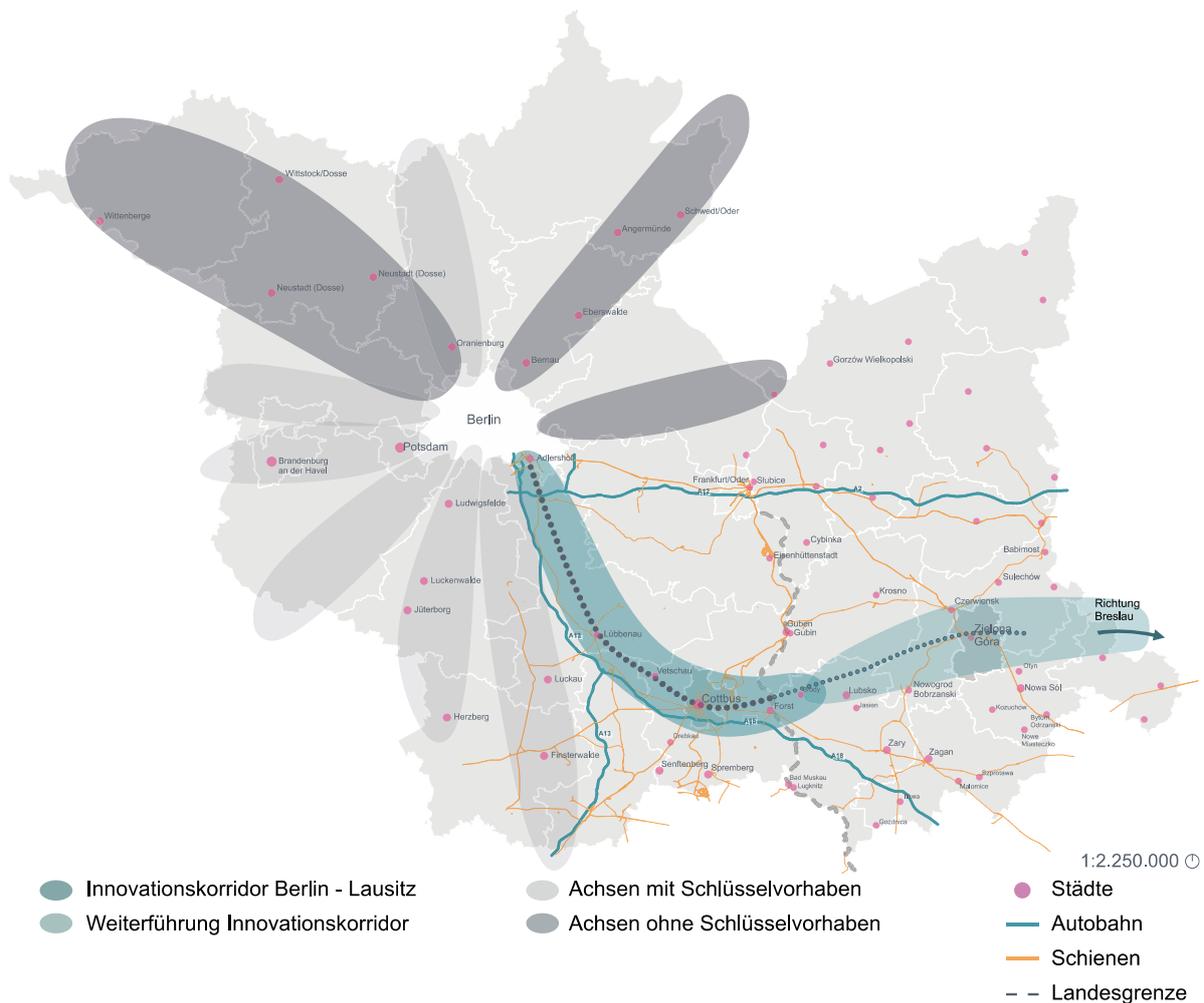


Abb. 25: Innovationskorridor Berlin – Cottbus.

Ziel ist es, “zwischen Berlin und Brandenburg [...] einen Raum zu schaffen, wo es Unternehmen relativ leicht möglich ist, Innovationen [...] zu heben, wo es möglich ist, einen Lebensraum zu schaffen, wo kluge Köpfe sich ansiedeln wollen” (Interview 1: Minute 9). Konkret handelt es beim Innovationskorridor um ein Schlüsselvorhaben mit dem Namen “Achse Berlin-Lausitz”. Ziel ist die Etablierung von Synergien zwischen Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung. Eine zentrale Initiative ist hierbei die Vernetzung zwischen dem Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Adlershof (WISTA) und dem Lausitz Science Park. Wichtige Akteur:innen sind u.a. der Flughafen Berlin Brandenburg, Automobilstandort Grünheide, Technische Hochschule Wildau, BTU Cottbus-Senftenberg, der Industriepark Schwarze Pumpe und BASF Schwarzheide. Die Hauptstadtregion besitzt eine überregionale Strahlkraft, aus der sich mehrere Entwicklungsachsen ableiten. Der Innovationskorridor Berlin-Lausitz befindet sich seit 2021 im Aufbau und wird seit 2023 durch die Wirtschaftsregion Lausitz und WISTA als zentrale Stakeholder personell betreut. Die Landesregierung hat folgende

Schwerpunkte festgelegt: Innovation und Wissenschaft, Wohnen, Gewerbe sowie Energiewende. (Weiß 2025:13 ff.)

Fördermöglichkeiten zur Auslandsmarkterschließung

Sowohl das Land Brandenburg als auch der Bund fördern kleine und mittelständische Unternehmen bei der Erschließung neuer Märkte. Im Mittelpunkt stehen dabei Zuschüsse für die Teilnahme an internationalen Messen und Kongressen sowie die Unterstützung durch Beratungsleistungen. Die Richtlinien GRW Markt International 2023 fördert in Brandenburg die Teilnahmen an internationalen Messen, Kongressen und virtuellen Formaten, Besuche regionaler und überregionaler Messen sowie Beratungs- und Coachingmaßnahmen, die Unternehmen bei der Internationalisierung und Markterschließung unterstützen. (IHK Cottbus o. J.)

2.3.5 Erneuerbare Energien

Deutschland und Lausitz

Im Jahr 2023 überschritt der Anteil erneuerbarer Energien am Stromverbrauch in Deutschland erstmals die Marke von 50%. Laut der Pressemitteilung Nr. 456 vom 6. Dezember 2024 sind Windkraft und Photovoltaik inzwischen die wichtigsten Energieträger und überholen Kohle als zentrale Energiequelle. Die Stromerzeugung aus Photovoltaik wuchs um 13,5% im Vergleich zum Vorjahr, bedingt durch sonnenreiche Monate und den deutlichen Ausbau von Solaranlagen. Gleichzeitig nahmen die Stromexporte mit einem Plus von 19,2% deutlich stärker zu als die Importe, die um 2,2% stiegen. Dennoch bleiben die Importe mehr als doppelt so hoch wie die Exporte (Statistisches Bundesamt 2024a).

Die Energiewende bleibt ein zentrales Ziel der Bundesregierung. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz hat ehrgeizige Meilensteine festgelegt: Bis 2045 soll Klimaneutralität erreicht werden, und bereits im Jahr 2030 sollen 80% des Stromverbrauchs aus erneuerbaren Energien gedeckt werden. Zudem soll bis 2030 eine Elektrolyseleistung von 10 Gigawatt für die Produktion von Wasserstoff bereitgestellt werden – ein wichtiger Schritt für eine klimafreundliche Zukunft. (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz o. J.)

Zudem strebt Deutschland an Technologieführer im Bereich Wasserstoff zu werden. Grüner Wasserstoff (Erzeugung aus erneuerbaren Energien) spielt eine Schlüsselrolle bei der Transformation des Energiesektors. Die LEAG hat viele Projekte zu nachhaltigen Energiesystemen.

Mit der GigawattFactory wird in der Lausitz bis 2030 das größte Zentrum für grüne Energie in Deutschland entstehen. Auf 33.000 Hektar ehemaliger Bergbauflächen plant die LEAG

den Aufbau von 7 Gigawatt an Wind- und Photovoltaikanlagen. Die GigawattFactory verbindet somit erneuerbare Energiequellen wie Wind- und Solarstrom mit Batteriespeichern und grünem Wasserstoff, um eine flexible und klimafreundliche Energieversorgung rund um die Uhr sicherzustellen. Dieses innovative Projekt wird durch moderne Energiespeicher und wetterunabhängige H₂-ready Gaskraftwerke ergänzt, um rund um die Uhr Energie aus erneuerbaren Quellen bereitzustellen. Die geplanten Investitionen belaufen sich auf über zehn Milliarden Euro (Lausitz Energie Bergbau AG 2025b).

Das Unternehmen fokussiert sich auf die Entwicklung neuer Technologien und Infrastrukturen. Dabei setzt die LEAG auf die Entwicklung wasserstofffähiger Gaskraftwerke (H₂-ready), Großbatteriespeicher sowie Projekte rund um die Produktion, Speicherung und Nutzung von grünem Wasserstoff. Ziel ist es, eine wetterunabhängige, sichere und klimafreundliche Energieversorgung zu gewährleisten, die auch andere Sektoren wie Industrie und Mobilität mit grünem Wasserstoff versorgt. Dabei soll die Produktion, Speicherung und der Einsatz von grünem Wasserstoff in einer geschlossenen Wertschöpfungskette in der Lausitz geschehen. Die Lausitz plant, Wasserstoffinfrastruktur und eine klimaneutrale Mobilität auszubauen (Lausitz Energie Bergbau AG 2025a).

Die LEAG Renewables GmbH bildet ein Kompetenzzentrum für erneuerbare Energien und konzentriert sich auf den Ausbau von Wind- und Photovoltaikanlagen sowie dezentralen Batteriespeichern. Sie spielt eine wichtige Rolle bei der Umsetzung des Wandels und arbeitet an begleitenden Energie-Infrastrukturen sowie Power-to-X-Anwendungen (Lausitz Energie Bergbau AG 2025c).

Polen und Woiwodschaft Lubuskie

Auch in Polen spielt das Thema Energiewende eine Rolle. Trotz einer starken Abhängigkeit von Kohle (63% im Strommix 2023) strebt Polen an, grüne Technologien zu integrieren, mit dem Ziel, bis 2030 50% des Energie-Mixes aus erneuerbaren Quellen zu erzeugen (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz 2024). Es wird ein innovativer Grenzraum für den Wissens- und Technologietransfer im Bereich intelligenter Energiespeicherung und Wasserstoffwirtschaft geschaffen. Dieser umfasst die Entwicklung und Umsetzung von intelligenten Multi-Energie-Systemen und basiert auf bereits vorhandenen technologischen Lösungen. Dazu gehören unter anderem zwei Niedrigenergie-Experimentierhäuser im Wissenschafts- und Technologiepark Nowy Kisielin, das Batteriespeicher-Labor der Universität Zielona Góra und das Speicher-Forschungszentrum der BTU Cottbus-Senftenberg. Prof. Robert Smoleński von der Universität Zielona Góra äußerte sich dazu: „[...]derzeit verfügbare Technologien kritisch zu analysieren [...]. Anforderungen für den Übergang zu einer grünen europäischen Ordnung gerecht zu werden [...]“ und weiter: „Und zwar so, dass eine zuverlässige,

sichere Versorgung mit möglichst günstigen Energieträgern möglich ist“. (Polish Science 2022)

Best-Practice Beispiel

Im Rahmen des Projekts „Energiespeicher der Zukunft in der Region Spree-Neiße-Bober“ fanden vom 28. Februar bis 17. März 2022 drei deutsch-polnische Fachkurse statt, die eine enge Zusammenarbeit zwischen der Universität Zielona Góra (UZ) und der BTU förderten. Studierende beider Universitäten beschäftigten sich mit Themen wie Erneuerbare Energien, Energiespeicherung und Energieeffizienz. An der UZ wurden Themen wie thermische Energiespeicherung, Energieeffizienz und die Nutzung von Phasenwechselmaterialien behandelt. Auf deutscher Seite lag der Fokus auf chemischen und elektrochemischen Energiespeichern sowie Photovoltaik- und Windkrafttechnologien. Die Kurse kombinierten Fachvorträge, Experimente und Exkursionen, u.a. zu innovativen Energieunternehmen und Laboren. Das Projekt unterstreicht die Bedeutung des Wissensaustauschs zwischen beiden Universitäten und stärkt die deutsch-polnische Zusammenarbeit in zukunftsrelevanten Bereichen wie den Erneuerbaren Energien und der Energieeffizienz. (CEBra - Centrum für Energietechnologie Brandenburg e.V. 2022)

2.3.6 Kreislaufwirtschaft

Definition Kreislaufwirtschaft:

“Der Transformationsbereich Kreislaufwirtschaft (SDGs 8, 9, 12) trägt der Notwendigkeit Rechnung, das Wachstum vom Ressourcenverbrauch zu entkoppeln. Konsum und Produktion müssen innerhalb der planetaren Grenzen stattfinden. Es geht dabei sowohl um den individuellen Konsum als auch die Umgestaltung der Wertschöpfungsmuster, die unserer Produktion zugrunde liegen. Ressourceneffizienz, Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Lieferketten sind dabei ebenso erforderlich wie die Vermeidung und verantwortungsvolle Entsorgung von Abfällen. Die Politik bzw. der Gesetzgeber müssen den nachhaltigen Umgang mit Ressourcen im Rahmen ihrer Lenkungsfunktion anreizen.“ (Die Bundesregierung 2020a:17)

Die Kreislaufwirtschaft konzentriert sich auf die Wiederverwendung und Verwertung von Materialien, um Abfälle zu reduzieren und Ressourcen zu schonen. Im Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) wird Abfall als alle Stoffe oder Gegenstände definiert, von denen sich der Besitzer entledigt oder entledigen muss. Abfälle entstehen in allen Phasen des Produktlebenszyklus – während der Produktion, Nutzung und am Ende der Nutzungszeit. (Martens und Goldmann 2016:1f.)

Ein Kernelement ist die Wiederverwertung von Materialien, die einen Restwert besitzen, wie z. B. Metallschrott oder Altpapier. Diese Materialien können wieder in die Produktion eingebracht werden, wodurch weniger neue Rohstoffe und Energie erforderlich sind. Die Kreislaufwirtschaft verfolgt dabei zwei Hauptziele: Erstens den betriebswirtschaftlichen Nutzen durch den Erlös wiederverwertbarer Materialien, und zweitens die Ressourcenschonung, die langfristige volkswirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile bringt, indem die begrenzten Ressourcen geschont und Abfälle minimiert werden. (ebd.)

In der Nachbarschaftstrategie wurde das Thema in die Zielsetzung bis 2030 wie folgt aufgenommen: "Den Austausch zwischen deutschen und polnischen Partnern in Bereichen wie Erneuerbare Energien, Kreislaufwirtschaft und schonender Ressourcenumgang verfestigen und Kooperationen ausbauen. Energiestrategie und Infrastruktur Brandenburgs sowie Strukturentwicklung grenzüberschreitend betrachten." (Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg 2024:70 f.)

Die Kreislaufwirtschaft trägt maßgeblich zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele der Strategie bei, indem sie den Rohstoffverbrauch reduziert, Emissionen verringert und die Umweltbelastung minimiert. Durch die Wiederverwertung und effiziente Nutzung von Ressourcen wird nicht nur der ökologische Fußabdruck gesenkt, sondern auch die regionale Wirtschaft gestärkt. In unserer Vision spielt sie eine zentrale Rolle, da sie sowohl ökologische als auch wirtschaftliche Vorteile vereint und einen nachhaltigen Strukturwandel in der Region unterstützt.

Best-Practice Beispiel

Ein gelungenes Beispiel für die deutsch-polnische Zusammenarbeit zeigt sich in der grenzüberschreitenden Infrastruktur von Doppelstädten: In Guben (DE) und Gubin (PL) wird die Abwasserentsorgung gemeinsam über ein zentrales Klärwerk organisiert, was die Umwelt nachhaltig entlastet und die regionale Zusammenarbeit stärkt. Ebenso beispielhaft ist das gemeinsame Fernwärmenetz von Frankfurt (Oder) und Słubice, das nicht nur zur effizienteren Energieversorgung beiträgt, sondern auch den Austausch und die Partnerschaft zwischen beiden Städten weiter intensiviert. Beide Projekte verdeutlichen, wie durch Kooperation gemeinsame Herausforderungen erfolgreich gemeistert werden können. (Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg 2024:71 f.)

Wertschöpfungskette

Die Lausitz bietet vielfältige Potenziale für die Kreislaufwirtschaft, insbesondere durch die Etablierung einer neuen Wertschöpfungskette in den Bereichen erneuerbare Energien, Batterierecycling und nachhaltige Rohstoffnutzung (Interview 2: Minute 9). Bereits im vergangenen Jahr hat BASF ein neues Werk zur Herstellung von Kathodenmaterial für Elektrobletten in Betrieb genommen (Interview 2: Minute 9) - die erste Fabrik dieser Art in Deutschland - sowie ein weiteres Werk zum Recyceln von Elektrobletten des italienischen Herstellers für Nutzfahrzeuge Iveco (Rundfunk Berlin-Brandenburg 2024).

Des Weiteren spielt die Ansiedlung von Altech Industrie im Industriepark Schwarze Pumpe eine wichtige Rolle, indem sie das Anodenmaterial für Autobatterien und Großbatteriespeicher herstellt. Dabei entwickelt das Unternehmen innovative Energiespeicherlösungen auf Kochsalzbasis anstelle von Lithium. Weitere geplante Projekte wie das Batterierecyclingwerk von Rock Tech Lithium und die geplante Investition eines chinesischen Batterieherstellers für eine Autobatterie-Resetting-Anlage in Guben unterstreichen die dynamische Entwicklung – auch wenn dort noch Finanzierungsfragen offen sind. (Interview 2: Minute 10)

Ergänzend bietet das DEKRA Testzentrum am Lausitzring wichtige Infrastruktur für die Erprobung von Batterietechnologien und Fahrzeugantrieben. (Interview 2: Minute 11)

Auch in der Metall- und Kunststoffverarbeitung bestehen Ansätze für geschlossene Stoffkreisläufe, um Ressourcen effizienter zu nutzen. Die Lausitz kann sich mit gezielten Forschungs- und Industrieprojekten weiter als Modellregion für nachhaltige Wirtschaftskonzepte etablieren. (Interview 2: Minute 7)

2.3.7 Fazit und SWOT-Analyse

Die wirtschaftliche Entwicklung der Doppelstadt-Region Cottbus - Zielona Góra hin zu einer eng verflochtenen Doppelstadt ist ein komplexer und langfristiger Prozess. Die bestehende Wirtschaftsstruktur ist geprägt von etablierten Clustern und Netzwerken, insbesondere in den Bereichen erneuerbare Energien und Automobilindustrie. Die Bestrebung engerer Zusammenarbeit zwischen der BTU Cottbus-Senftenberg und der Universität Zielona Góra bietet eine solide Basis für Innovationen und technologische Entwicklungen. Gleichzeitig fehlt es auf polnischer Seite an einem strukturierten Clustermanagement und staatlich geförderten Akteur:innen, das die Entwicklung gemeinsamer Strategien erschwert.

Der Strukturwandel eröffnet neue Perspektiven für nachhaltiges Wirtschaften. Insbesondere die Entwicklung von Wasserstofftechnologien und die zunehmende Bedeutung der Kreislaufwirtschaft können dazu beitragen, die Region als zukunftsfähigen Wirtschaftsstandort zu po-

sitionieren. Gleichzeitig erfordert dies gezielte Investitionen in Infrastruktur und Digitalisierung, um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern. Eine weitere Stärke sind die bereits vorhandenen Technologieparks, die Wissenschaft und Wirtschaft miteinander verknüpfen und als Ankerpunkte für Innovationsprozesse dienen. Ihre Weiterentwicklung bietet großes Potenzial.

Eine zentrale Herausforderung bleibt der Fachkräftemangel, der insbesondere durch die demografische Entwicklung und Abwanderung verstärkt wird. Während es auf deutscher Seite mit der IHK Cottbus und anderen Wirtschaftsakteuren etablierte Strukturen zur Fachkräfteanwerbung und -integration gibt, fehlt es in der Woiwodschaft Lubuskie an vergleichbaren institutionellen Akteur:innen. Zudem erschweren Unterschiede in den Governance-Strukturen die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Dies erschwert die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und die Entwicklung gemeinsamer Strategien zur Fachkräftegewinnung. Auch der Fachkräftemangel besteht in beiden Ländern, weshalb ein strukturierter Austausch an Fachkräften erschwert wird.

Um die wirtschaftliche Zukunft der Doppelstadt-Region nachhaltig zu gestalten, bedarf es einer stärkeren Vernetzung der relevanten Akteur:innen sowie einer engeren Abstimmung zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung. Eine stärkere Einbindung in den Innovationskorridor Berlin-Lausitz kann zusätzliche Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung geben. Langfristig sind eine abgestimmte Fachkräftestrategie und ein intensiverer Wissenstransfer wesentliche Faktoren für eine resiliente und zukunftsfähige Wirtschaftsstruktur.

Wirtschaftswachstum bleibt essenziell, insbesondere durch Innovationen wie die Wasserstoff- und Kreislaufwirtschaft, gleichzeitig müssen planetare Grenzen respektiert werden. Diese doppelte Ausrichtung ermöglicht es, ökologische und ökonomische Ziele gleichwertig zu behandeln und langfristig eine zukunftsfähige, nachhaltige Wirtschaftsstruktur zu schaffen.

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperationen zwischen BTU und UZ als Motor für Forschung an Innovationen und neuen Technologien ziehen junge Menschen in die Region. • Technologieparks: Verknüpfung zwischen Wissenschaft und Wirtschaft. Forschung und Zusammenarbeit akademischer und wirtschaftlicher Akteur:innen mit Fokus auf Spitzentechnologien und nachhaltige Entwicklung. z.B.: emissionsfreies Fliegen • zahlreiche Netzwerke und Cluster-Strategien wie innoBB 2025 plus in Brandenburg/Lausitz • überschneidende Wirtschaftsbereiche: Automobilindustrie und Maschinenbau. Brandenburg und Polen jeweils wichtigste Exportländer.
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> • Fachkräftemangel in beiden Ländern • Woiwodschaft Lubuskie: keine große Anzahl von Netzwerken oder staatlich geförderten Akteuren sowie keine einheitliche Clusterstrategie • Unterschiede im Aufbau der Wirtschaftsstruktur: Gefälle in der Organisation und Anzahl der Akteure zwischen deutscher und polnischer Seite
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> • Austausch von Fachkräften erfordert Absprache zwischen den Städten: Fachkräfteeinwanderungsgesetz und die Fachkräftestrategie Instrumente zur Anwerbung und Integration von Fachkräften • Strukturwandel: Standort für erneuerbare Energien und nachhaltige Technologien. Modellregion in neuen Technologien wie Wasserstoffverstromung und Batteriespeichersystem werden • Ausbau Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Produktion: Minimierung von Abfällen und die Wiederverwertung von Rohstoffen • Innovationskorridor Berlin-Lausitz: Verbindung der 2 Wirtschaftsstandorte. Dafür gezielte Investitionen in die Infrastruktur benötigt
Bedrohungen	<ul style="list-style-type: none"> • Strukturwandel: Umstellen von bestehenden Wirtschaftsbereichen, Skepsis der Bevölkerung • Klimawandel: mögliche negative Auswirkungen auf die (wasserintensive) Wirtschaft • Sprach- und Kulturunterschiede erschweren Fachkräfteintegration

Tab. 04: SWOT-Analyse im Handlungsfeld Wirtschaft und Innovation.

2.4 Soziale Infrastruktur

2.4.1 Einleitung

Dieses Kapitel der Doppelstadt-Strategie befasst sich mit den sozialen Infrastrukturen der Städte. Insbesondere sollen hierbei die Bildungslandschaft, die medizinische Versorgung und Gesundheitsversorgung sowie das Rettungswesen betrachtet werden. Gerade in diesen Bereichen der sozialen Infrastruktur bietet sich eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit an, um eine bestmögliche Versorgung zu gewährleisten. Die Städte Zielona Góra und Cottbus tragen hierbei auch eine gewisse Verantwortung für ihr Umland, da sie als Oberzentrum (Cottbus) beziehungsweise einer der Hauptstädte der Woiwodschaft Lubuskie (Zielona Góra) Sitz vieler sozialer-, medizinischer- und Bildungseinrichtungen sind.

Durch anstehende Herausforderungen wie Schrumpfung, Fachkräftemangel und dem demografischen Wandel ist eine Zusammenarbeit der Städte wichtig, um auch zukünftig eine gute Versorgung mit sozialer Infrastruktur zu gewährleisten. So ist die Gesundheitsversorgung eine der größten Herausforderungen in Deutschland und auch in Polen. Bereits heute gibt es hier personelle Engpässe. So berichteten Ende letzten Jahres die lokalen Medien über fehlende Hausarztpraxen in Cottbus (rbb 2024). Die Woiwodschaft Lubuskie weist zudem im polnischen und europäischen Durchschnitt eine geringe Anzahl von sowie hohen Alters beschäftigten medizinischen Personals auf (Minister Zdrowia 2021: 484). Es besteht ein dringender Bedarf an gemeinwohlorientierten Konzepten und innovativen Lösungen für die Gesundheitsversorgung in schrumpfenden Regionen. Hierbei können sowohl innovative Gesundheitsmodelle als auch die fortschreitende Digitalisierung in diesem Bereich Lösungen darstellen.

Im Bereich der Bildung ist es besonders relevant, qualifizierte Fachkräfte auszubilden und diese nach Möglichkeit in der Region zu halten, um dem Mangel an Fachkräften entgegenzuwirken. Eine gut ausgebaute Bildungslandschaft ist zudem ein relevanter Faktor, um junge Menschen und Familien anzuziehen und auf die Region aufmerksam zu machen. Der Sitz der BTU in Cottbus und die Universität Zielona Góra sind hierbei wichtige Institutionen, um Menschen anzuziehen, auszubilden und die Region zu bereichern. Die Zusammenarbeit der Bildungseinrichtungen der beiden Städte könnte so maßgeblich zu einem besseren Austausch zwischen den Bewohner:innen der Städte beitragen. Problematisch hierbei ist der Rückgang des Interesses für Fremdsprachen. So stellt die Sprachbarriere nach wie vor eine Herausforderung dar und wird dies auch in Zukunft sein.

In diesem Kapitel soll eine Übersicht gegeben werden, welche Strukturen, Konzepte, Pläne und Einrichtungen im sozialen Bereich bereits bestehen und inwiefern sich diese nutzen lassen, um das Konzept einer Doppelstadt umzusetzen.

2.4.2 Bildung

Neben dem Gesundheitswesen ist auch das Bildungswesen der Städte ein Bereich der sozialen Infrastruktur, bei dem sich eine Zusammenarbeit der Städte anbietet. Durch die Zusammenarbeit von Bildungseinrichtungen entsteht nicht nur ein Austausch, es können auch langfristig Netzwerke aufgebaut werden und so dauerhafte Verbindungen zwischen den Städten und ihren Bewohner:innen geschaffen werden. Im Folgenden werden zunächst die jeweiligen Bildungssysteme miteinander verglichen, um einen Überblick zu erhalten. Des Weiteren werden die Bildungslandschaften der Städte dargestellt.

2.4.2.1 Governance

Im Folgenden werden die Governance-Strukturen erläutert, die für den Bildungsbereich relevant sind. Auf erster Ebene, der überregionalen Ebene, stehen die Ministerien und Universitäten. Auf deutscher Seite besitzt das Bundesministerium für Bildung und Forschung die übergeordnete Rolle. Auf polnischer Seite fällt diese Rolle dem Ministerium für nationale Bildung (Ministerstwo Edukacji Narodowej) zu. Dieses ist die zentrale Institution und verantwortlich für das gesamte Bildungssystem. Das Ministerium erlässt die grundlegenden Bildungsrichtlinien, Lehrpläne und Gesetze und überwacht deren Umsetzung. Auf deutscher Seite gibt es neben dem Bundes- zusätzlich ein Landesministerium. Das Ministerium für Jugend, Bildung und Sport des Landes Brandenburg. Das Landesministerium ist zuständig für die Schul- und Ausbildungspolitik, die Schulgesetzgebung, die Erstellung der Lehrpläne, Fort- und Weiterbildungen von Lehrpersonal und für die Koordination von Programmen zur Chancengleichheit und Inklusion im Land Brandenburg. Auch die Universitäten, die in Cottbus und Zielona Góra ansässig sind, agieren auf der überregionalen Ebene. Die Universität Zielona Góra wird durch Mittel der polnischen Regierung finanziert, während die BTU Cottbus-Senftenberg der Landesregierung untersteht. Im Vergleich der Governance-Struktur auf überregionaler Ebene werden erneut die Unterschiede zwischen Polen als Zentralstaat und Deutschland als Bundesstaat deutlich.

Auf der regionalen, also der zweiten Governance-Ebene, stehen auf deutscher Seite die Landkreise und kreisfreien Städte. In diesem Fall der Landkreis Spree-Neiße und die kreisfreie Stadt Cottbus. Diese sind für die Trägerschaft einiger Kindergärten und Schulen zuständig. Insbesondere weiterführende Schulen werden in Brandenburg in den meisten Fällen

von den Landkreisen beziehungsweise von kreisfreien Städten getragen. Auf polnischer Seite ist die Woiwodschaft Lubuskie für die Verwaltung der Schulen zuständig.

Auf lokaler Ebene agieren in Brandenburg wie auch auf regionaler Ebene die kreisfreie Stadt Cottbus und der Landkreis Spree-Neiße. Zudem kommen auf lokaler Ebene Städte, Ämter und Gemeinden des Landkreises als Träger von Kitas und Grundschulen hinzu. Die Stadt Cottbus hat als kreisfreie Stadt die Trägerschaft vieler Grundschulen und Kitas in der Stadt inne. Hinzu kommen freie oder kirchliche Träger. Auf polnischer Seite agieren auf lokaler Ebene die Stadtverwaltung sowie die lokale Schulbehörde. Diese sind zuständig für die konkrete Durchführung von Bildungsprogrammen, die Bereitstellung von Schulressourcen und die Qualitätssicherung in den Schulen.

	Deutschland / Lausitz	Polen / Woiwodschaft Lubuskie
Ebene 1 <i>überregional</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Bund: Bundesministerium für Bildung und Forschung - Land Brandenburg: Ministerium für Jugend, Bildung und Sport - BTU CB-Senftenberg 	<ul style="list-style-type: none"> - Ministerium für nationale Bildung (Ministerstwo Edukacji Narodowej) - Universität Zielona Góra
Ebene 2 <i>regional</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Landkreis Spree-Neiße - kreisfreie Stadt Cottbus 	<ul style="list-style-type: none"> - Woiwodschaft Lubuskie
Ebene 3 <i>lokal</i>	<ul style="list-style-type: none"> - kreisfreie Stadt Cottbus - Städte, Ämter und Gemeinden des Landkreis Spree-Neiße - freie, kirchliche Träger 	<ul style="list-style-type: none"> - Stadtverwaltung - lokale Schulbehörden
Ebene Unternehmen <i>wichtigste Unternehmen/Akteure</i>	<ul style="list-style-type: none"> - BTU Cottbus-Senftenberg - OSZ Cottbus - OSZ II des Landkreises Spree-Neiße - Deutsch-Polnisches Jugendwerk (DPJW) 	<ul style="list-style-type: none"> - Universität Zielona Góra - Polsko-Niemiecka Wspólpraca Młodzieży (PNWM)

Tab. 05: Governance-Struktur Bildung.

2.4.2.2 Vergleich der Bildungssysteme in Polen und Brandenburg

Der wohl größte Unterschied zwischen den Schulsystemen in Deutschland und Polen liegt in der Struktur der Staaten. Während Polen ein Zentralstaat ist, handelt es sich bei Deutschland um einen Bundesstaat, also ein föderales System, bei dem die einzelnen Bundesländer deutlich höhere Kompetenzen haben als in einem Zentralstaat. Dies zeigt sich auch im deutschen Bildungssystem, welches den jeweiligen Bundesländern überlassen ist. So können sich Schulformen von Bundesland zu Bundesland unterscheiden. In Polen hingegen gibt es

ein einheitliches Bildungssystem. Daher wird im Folgenden nicht das deutsche und das polnische Bildungssystem verglichen, sondern das Brandenburger und das polnische Bildungssystem. (Bildungsserver Berlin-Brandenburg 2025; Deutsch-Polnisches Jugendwerk 2025)

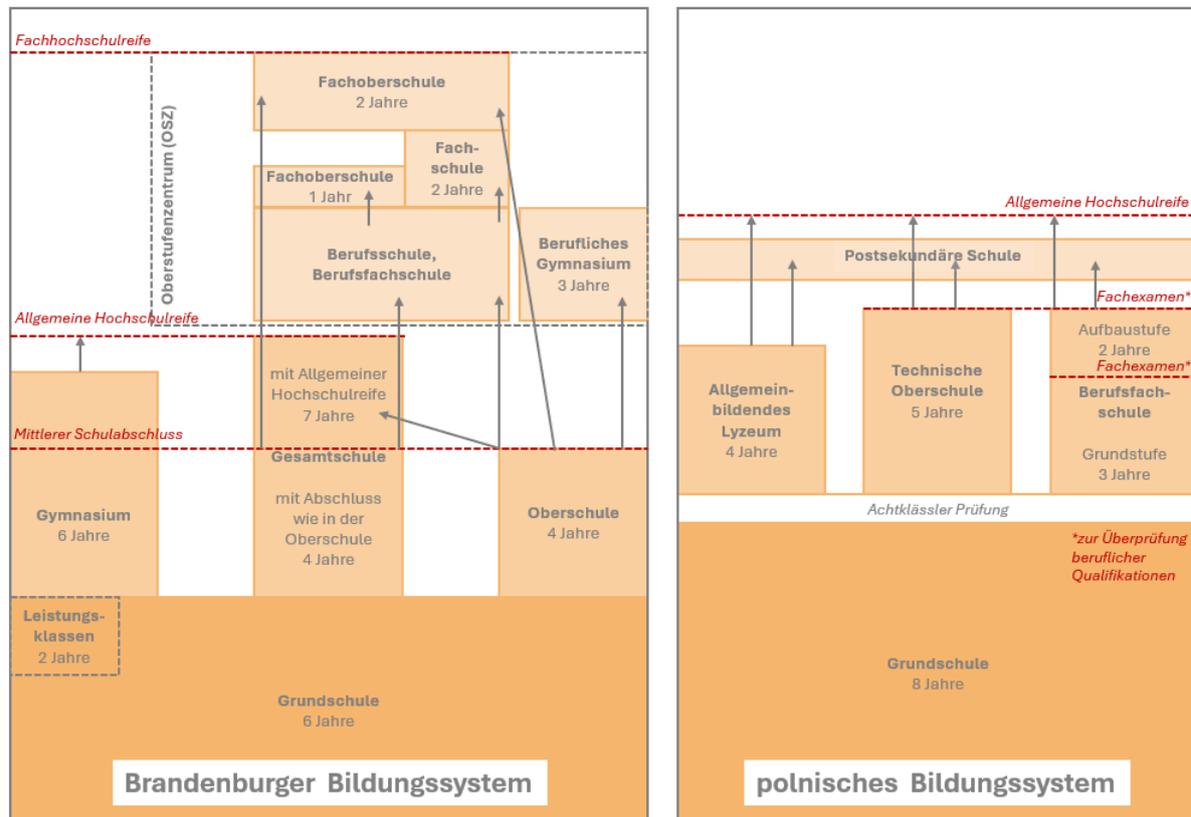


Abb. 26: Vergleich der Bildungssysteme.

Die Abbildung 26 stellt die beiden Bildungssysteme gegenüber und zeigt die Unterschiede auf. Der erste entscheidende Unterschied ist die Länge der Grundschulzeit. In Polen besuchen Schüler:innen diese von der ersten bis zur achten Klasse. In Brandenburg geht die Grundschulzeit in der Regel von der ersten bis zur sechsten Klasse. Ausgewählte Gymnasien bieten auch Leistungsklassen für Grundschüler:innen ab der fünften Klasse an. Nach der Grundschulzeit gibt es in Brandenburg drei Optionen für den Besuch einer weiterführenden Schule. Das Gymnasium, welches von der siebten bis zur zwölften Klasse unterrichtet, die Gesamtschule, die Unterricht von der siebten bis zur 13. Klasse anbietet und die Oberschule, die Schüler:innen von der siebten bis zur zehnten Klasse beschult. Mit erfolgreichem Abschluss der zehnten Klasse erhalten Schüler:innen der drei Schulformen den Mittleren Schulabschluss. Schüler:innen des Gymnasiums erhalten die Allgemeine Hochschulreife nach Bestehen der entsprechenden Prüfungen nach der zwölften Klasse, Schüler:innen der Gesamtschule nach der 13. Klasse. Schüler:innen, die die Gesamtschule oder auch das Gymnasium bereits nach der zehnten Klasse verlassen, werden ab diesem Zeitpunkt im Bereich der Oberstufenzentren beschult, auf die im weiteren Verlauf noch näher eingegangen

wird. Oberschüler:innen können nach der zehnten Klasse entweder ein Oberstufenzentrum besuchen oder an eine Gesamtschule wechseln, um dort ihr Abitur zu machen. (Bildungsserver Berlin-Brandenburg 2025)

Auch in Polen gibt es drei Formen der weiterführenden Schulen. Das allgemeinbildende Lyzeum, das von der neunten bis zur zwölften Klasse geht, die technische Oberschule, die von der neunten bis zur dreizehnten Klasse oder die Berufsfachschule. Diese ist in zwei Abschnitte unterteilt. Die Grundstufe der Berufsfachschulen dauert drei Jahre und wird mit einem Fachexamen zur Überprüfung beruflicher Qualifikationen abgeschlossen. Der zweite Abschnitt ist die Aufbaustufe, die wiederum von einem Fachexamen zur Überprüfung beruflicher Qualifikationen abgeschlossen wird. Die Allgemeine Hochschulreife können Schüler:innen aus Polen entweder direkt nach dem Besuch der jeweiligen weiterführenden Schulform erhalten oder sie besuchen vorher noch eine postsekundäre Schule. (Deutsch-Polnisches Jugendwerk 2025)

Die Oberstufenzentren in Brandenburg beherbergen verschiedene Schulformen, an denen Schüler:innen unterschiedliche Abschlüsse absolvieren können. Zum einen gibt es als Teil der Oberstufenzentren die Berufsschulen und die Berufsfachschulen, diese leisten den theoretischen Teil einer Berufsausbildung. Zum anderen bieten Oberstufenzentren die Möglichkeit, die Fachhochschulreife abzulegen. Dies kann auf verschiedenen Wegen erfolgen. Eine Möglichkeit ist der dreijährige Besuch eines Beruflichen Gymnasiums nach Abschluss der zehnten Klasse. Eine weitere ist der zweijährige Besuch einer Fachoberschule ebenfalls nach Abschluss der zehnten Klasse. Zudem können Schüler:innen der Berufsschule oder Berufsfachschule nach Abschluss dieser ein Jahr lang eine Fachoberschule oder zwei Jahre lang eine Fachschule besuchen, um die Fachhochschulreife zu erhalten. Der Wechsel an ein Oberstufenzentrum ist grundsätzlich nach dem Abschluss der zehnten Klasse möglich, die Form der weiterführenden Schule spielt dabei keine Rolle. (Bildungsserver Berlin-Brandenburg 2025)

Der direkte Weg zur Allgemeinen Hochschulreife über ein Gymnasium oder ein allgemeinbildendes Lyzeum beträgt somit in beiden Bildungssystemen zwölf Jahre. Die Besonderheit des Brandenburger Bildungssystems sind die Oberstufenzentren, die verschiedenen Schulformen vereinen sowie die Möglichkeit, zwischen den verschiedenen weiterführenden Schulen zu wechseln.

2.4.2.3 Bildungsbereiche der Städte

In den Bereich der sozialen Infrastrukturen zählt auch das Feld der Bildung. Bildungseinrichtungen sind Teil der Daseinsvorsorge und müssen damit gut erreichbar sein. Zu den Bildungseinrichtungen zählen Einrichtungen der frühkindlichen Bildung wie Kindergärten und Krippen, sowie sämtliche Schulformen von Grund- über weiterführende bis hin zu Berufsschulen. Auch Universitäten, Fachhochschulen und Volkshochschulen gehören diesem Bereich an. Die Bereitstellung dieser Einrichtungen sollte in einem ausreichenden Ausmaß sowie in einer gewissen Vielfalt erfolgen. Im Folgenden werden die Bildungseinrichtungen und Schüler:innenzahlen der Städte Cottbus und Zielona Góra tabellarisch aufgeführt.

Art der Einrichtungen	Anzahl der Einrichtungen gesamt	Trägerschaften	Anzahl an bilingualen Einrichtungen
Kitas	56	<ul style="list-style-type: none"> • privatgewerbliche • eingetragene Vereine • Evangelischer Kirchenkreis Cottbus (-Süd) • GmbHs • Kommunale Kinder- und Jugendhilfe der Stadt Cottbus 	<ul style="list-style-type: none"> • 5
Hortbetreuung	14	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunale Kinder- und Jugendhilfe der Stadt Cottbus • GmbHs • eingetragene Vereine • Schulstiftung der Ev. Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische OL 	<ul style="list-style-type: none"> • 1
Grundschulen	15	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Cottbus • Märkische Kita und Schule gGmbH • Schulstiftung der evangelischen Kirche in Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz • Evangelische Schulgemeinschaft Niederlausitz gGmbH 	<ul style="list-style-type: none"> • 7 (sorbisch)
Oberschule	4	<ul style="list-style-type: none"> • Märkische Kita und 	<ul style="list-style-type: none"> • 1 (sorbisch)

		<ul style="list-style-type: none"> Schule gGmbH Stadt Cottbus 	
Gesamtschule	2	<ul style="list-style-type: none"> Stadt Cottbus 	<ul style="list-style-type: none"> 1 (englisch)
Gymnasium	6	<ul style="list-style-type: none"> Schulstiftung der evangelischen Kirche in Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz Stadt Cottbus 	<ul style="list-style-type: none"> 2 (englisch) 1 (sorbisch)
Waldorfschule	1	<ul style="list-style-type: none"> Waldorf Cottbus e.V. 	<ul style="list-style-type: none">
Förderschulen	2	<ul style="list-style-type: none"> Stadt Cottbus 	<ul style="list-style-type: none">
Berufsschulen	4	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinnütziger Berufsbildungsverin Guben e.V. Stadt Cottbus Landkreis Spree-Neiße Deutsches Erwachsenen-Bildungswerk in Brandenburg gemeinnützige Schulträger-GmbH 	<ul style="list-style-type: none"> 1 (sorbisch)
Schulen des zweiten Bildungswegs	1	<ul style="list-style-type: none"> Stadt Cottbus 	
Volks-hochschule	1	<ul style="list-style-type: none"> Stadt Cottbus 	
Universitäten	1	<ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg 	<ul style="list-style-type: none"> 18 internationale Studiengänge (englisch)

Tab. 06: Bildungslandschaft Cottbus.

Cottbus

Die Stadt Cottbus verfügt über ein breites Angebot an Bildungseinrichtungen. Die Schulen der Stadt bieten einen qualitativen Ausbildungsstandard mit verschiedenen ausgeprägten Schulprofilen (Stadt Cottbus 2019a:70). So gibt es beispielsweise Schulen mit einer Spezialisierung für Mathe, Informatik, Naturwissenschaften und Technik (MINT-Orientierung) (ebd.). Zudem gibt die Tabelle einen Überblick über das Angebot von bilinguaalem Unterricht an Cottbuser Schulen bzw. der bilingualen Betreuung in Kindergärten. Bilingualer Unterricht wird in Cottbuser Schulen auf Englisch und Sorbisch angeboten. Zudem bieten sechs Cottbuser Schulen Polnisch als Pflichtfach an (rbb 2024).

Trotz des insgesamt breit aufgestellten Bildungsbereichs steht dieser in Cottbus vor Herausforderungen. So kommt es zu Kapazitätsengpässen in Kindertagesstätten, Horteinrichtungen, Schulen und weiteren sozialen Angeboten (Stadt Cottbus 2019a:70). Zu Kapazitätsgrenzen kommt es zudem bei der Schulsozialarbeit und sonstiger Jugendarbeit (ebd.). Auch Integration und Sprachbarrieren sind wichtige Themen für die Cottbuser Bildungseinrichtungen. So fehlt es an psychologischer Versorgung und dem Angebot an Sprach- und Integrationskursen (ebd.). Zudem sind Konflikte zwischen Jugendlichen unterschiedlicher Nationalitäten ein Thema im Bereich der Bildung und Jugendarbeit (ebd.).

Weiterhin gibt es einen Investitionsrückstau in den Beständen von Kitas und Schulen (Stadt Cottbus 2019a:70). In Zukunft werden die Sanierung und Erweiterung von Kitas und Schulen insbesondere unter dem Aspekt der energetischen und klimagerechten Sanierung einen hohen Stellenwert einnehmen (Stadt Cottbus 2019a:70–71). Auch der Ausbau von Fachräumen in Schulen und Personalstrukturen wird Herausforderungen mit sich bringen (ebd.).

Die Stadt Cottbus möchte diesen Herausforderungen laut dem integrierten Stadtentwicklungskonzept 2035 mit einem Schulzentrum begegnen. Darunter versteht die Stadt die Förderung von Inklusion durch den Ausbau multifunktionaler Bildungsstandorte, welche Schulzentren genannt werden (ebd.). Die Finanzierung des Umbaus der Bildungseinrichtungen, um sie für die Inklusion und Chancengerechtigkeit anzupassen, ist eine weitere Herausforderung, der sich die Stadt stellen muss. (Stadt Cottbus 2019a:70–71)

Der Fachkräftemangel, welcher deutschlandweit immer wieder Thema ist, macht auch vor der Cottbuser Schul- und Bildungslandschaft nicht halt. So sollen durch Weiterbildungs- und Unterstützungsangebote attraktive Rahmenbedingungen für das Lehrpersonal geschaffen werden (Stadt Cottbus 2019a:70–71). Auch im Bereich der Schulsozialarbeit und der psychologischen Betreuung an Schulen sowie der Sprach- und Familienhilfe sollen weitere Investitionen getätigt werden, um die Situation zu verbessern und den Ansprüchen gerecht zu werden (ebd.). Der Zuzug polnischer Familien in deutsche Gemeinden in Grenznähe führt

auch zu einem erhöhten Bedarf an verstärktem Deutschunterricht für polnische Schüler:innen (Euroregion Spree-Neiße-Bober e.V und Stowarzyszenie Gmin RP Euroregion „Sprewa-Nysa-Bóbr“ 2020:52).

Neben dem Mangel an Fachkräften und Lehrpersonal ist auch der Rückgang der Schüler:innenzahlen eine Folge des demografischen Wandels (Euroregion Spree-Neiße-Bober e.V und Stowarzyszenie Gmin RP Euroregion „Sprewa-Nysa-Bóbr“ 2020:52). Infolgedessen sind langfristig auch Schulschließungen möglich (ebd.).

Positiv ist anzumerken, dass bereits zahlreiche Partnerschaften zwischen Brandenburger und polnischen Schulen bestehen (Euroregion Spree-Neiße-Bober e.V und Stowarzyszenie Gmin RP Euroregion „Sprewa-Nysa-Bóbr“ 2020:66). Zudem gab es durch die Migrationsbewegungen im Jahr 2015 aus Syrien und 2022 aus der Ukraine in den letzten Jahren steigende Schüler:innenzahlen (ebd.). Langfristig können diese jedoch nicht die sinkenden Zahlen, bedingt durch den demografischen Wandel, ausgleichen.

Schultyp	Anzahl der Schulen	Schüler:innen
Grundschulen	15	4786
Oberschulen	4	1028
Gesamtschulen	4	1783
Gymnasien	5	2336
Förderschulen	2	374
Schulen des zweiten Bildungswegs	1	148

Tab. 07: Schulen und Schüler:innenzahlen der Stadt Cottbus Schuljahr 2023/2024.

Tabelle 07 zeigt eine Übersicht der Schüler:innenzahlen aus Cottbus. Insgesamt verfügt die Stadt über 15 Grundschulen und 13 weiterführende Schulen. Zudem gibt es zwei Förderschulen und eine Schule des zweiten Bildungswegs. Insgesamt wurden im Schuljahr 2024/2025 10.455 Schüler:innen an Cottbuser Schulen beschult. Hinzu kommen insgesamt 7.100 Studierende der BTU Cottbus-Senftenberg (BTU Cottbus-Senftenberg 2025a) und 1.849 Berufsschüler:innen, die derzeit Berufsausbildungen im Bereich der Handwerkskammer Cottbus absolvieren (Handwerkskammer Cottbus 2025).

Zielona Góra

Die Stadt Zielona Góra besitzt wie Cottbus ein breites Angebot an Bildungseinrichtungen. Die verschiedenen Einrichtungen sind in der Tabelle 08 aufgeführt. Die Trägerschaft der meisten Grundschulen und Kindergärten liegt dabei in der Stadt. Trägerschaften der weiterführenden Schulen konnten aufgrund der Sprachbarriere nicht ermittelt werden. Allerdings handelt es sich überwiegend um staatliche Institutionen. Auffällig ist, dass keine der Schulen bilingualen Unterricht anbietet. Der Fremdsprachenunterricht ist allerdings sehr gut ausgebaut und wird in den meisten Schulen in deutsch und englisch angeboten. Vereinzelt besteht auch das Angebot spanisch, italienisch und französisch zu lernen. Zudem gibt es in nahezu allen Kitas eine Sprachförderung durch logopädische Fachkräfte. (Stadt Zielona Góra 2025c, 2025b, 2025a)

Art der Einrichtungen	Anzahl der Einrichtungen gesamt	Anzahl an bilingualen Einrichtungen
Krippen	4	
Kitas	35	(Einrichtungen mit Fremdsprachenangebot englisch, deutsch, spanisch, französisch)
Vorschulen	2	
Grundschulen	30	
allgemeinbildendes Lyzeum	15	
technische Oberschule (Technikum)	9	
Berufsschulen, Förderschulen	9	
Universität	1	ca. 12 internationale Studiengänge (englisch)

Tab. 08: Bildungslandschaft Zielona Góra.

Die Herausforderungen im Bildungsbereich der Stadt Zielona Góra ähneln denen der Stadt Cottbus. So bestehen neben einem Mangel an Lehrpersonal auch finanzielle Engpässe bei der Renovierung und Modernisierung von Bildungseinrichtungen. Positiv ist anzumerken,

dass viele Schulen in der Stadt innovative Projekte und Programme anbieten, die den Lernprozess unterstützen. Wie auch in Cottbus werden von den Schulen verschiedene Lernkonzepte angeboten. (Stadt Zielona Góra 2025c, 2025b, 2025a)

Schulen und Schüler:innenzahlen der Stadt Zielona Góra Schuljahr 2023/2024

Schultyp	Anzahl der Schulen	Schüler:innen
Grundschulen	30	12326
allgemeinbildendes Lyzeum	15	5198
Technikum	9	4977
Förderschulen und Berufsbildende Schulen der 1. und 2. Stufe	9	1157

Tab. 09: Schulen und Schüler:innenzahlen der Stadt Zielona Góra Schuljahr 2023/2024.

Tabelle 09 gibt einen Überblick über die Schüler:innenzahlen und Schule des Schuljahres 2023/2024 in Zielona Góra. Insgesamt besuchten im Schuljahr 23/24 23.658 Schüler:innen die Schulen der Stadt. Davon besuchten 1157 Schüler:innen eine Berufsbildende Schule der ersten oder zweiten Stufe bzw. eine Berufsbildende Förderschule. Zudem studieren circa 10.000 Student:innen an der Universität Zielona Góra (University of Zielona Góra 2020).

BTU und Universität Zielona Góra

Die BTU und die Universität Zielona Góra sind wichtige Institutionen für die beiden Städte. Durch die Universitäten werden junge Menschen in die Städte gezogen und hochqualifizierte Fachkräfte ausgebildet. Die BTU Cottbus-Senftenberg entstand im Jahr 2013 durch die Zusammenlegung der BTU Cottbus und der Fachhochschule Lausitz (Jahn und Schiller 2023). Inzwischen ist die BTU Kern des Strukturwandels in Cottbus und wichtiger Bestandteil bei der Umsetzung vieler innovativer Projekte.

Auch die Universität Zielona Góra entstand durch einen Zusammenschluss bereits bestehender Bildungseinrichtungen. Sie wurde im September 2001 gegründet und 2017 durch die Eingliederung einer weiteren Einrichtung erweitert (University of Zielona Góra 2020). Wie die BTU für Cottbus ist auch die Universität Zielona Góra eine der wichtigsten Institutionen im Bereich Bildung, Wissenschaft und Forschung für die Stadt. In Kapitel 2.3.4 dieser Arbeit werden die Rollen der Universitäten bei der Umsetzung innovativer Projekte genauer erläutert.

2.4.3 Gesundheit

Laut Definition der WHO beschreibt Gesundheit den „Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlergehens“ (Knieps 2022:268). Die Wahrung der Gesundheit der Individuen ist sowohl in Deutschland als auch in Polen im Grundgesetz bzw. in der Verfassung verankert. Gesundheit ist eine wichtige Grundlage für die Teilnahme an der Gesellschaft und grundlegend für die volkswirtschaftliche Leistungsfähigkeit (ebd.). Beide Länder stehen insbesondere in strukturschwachen und ländlichen Räumen wie der Lausitz und der Woiwodschaft Lubuskie vor der Herausforderung, die Gesundheitsversorgung der Bevölkerung sicherzustellen. Gleichzeitig gehört die Gesundheitswirtschaft zu den größten Wirtschaftsbranchen mit hohem Wachstumspotenzial und sicheren Arbeitsplätzen. Mit der seit 2017 existierenden medizinischen Fakultät in Zielona Góra, den medizinischen Einrichtungen in Zielona Góra, der kürzlich gegründeten Medizinischen Universität Lausitz Carl-Thiem im Jahr 2024 und den geplanten Investitionen im Bereich der Digitalisierung (OECD 2023a:17f; OECD 2023b:18) bestehen günstige Chancen für den Aufbau einer Gesundheitsregion zwischen Cottbus und Zielona Góra.

Vor dem Hintergrund der infrastrukturellen Herausforderungen, die der demografische Wandel in der Region hervorruft und zukünftig verstärken wird, ist es dringend erforderlich, Lösungen für eine gleichwertige Gesundheitsversorgung in den Städten und im Umland zu implementieren. Zudem wird sich mit den medizinischen Fortschritten in der Entschlüsselung des Genoms und des Eiweißkreislaufs sowie den Möglichkeiten von Big Data und KI die Gesundheitsversorgung grundlegend verändern. Die daraus resultierenden spezialisierten und kleinteiligen Verfahren, die kostenintensiv sind und nur eine kleinere Anzahl von Patienten betreffen, werfen Fragen nach einem gleichberechtigten Zugang zu neuen Leistungen und der solidarischen Finanzierung des Gesundheitssystems auf – auch für Cottbus und Zielona Góra. (Knieps 2022:269)

Sich einen Überblick über die Versorgung und die gesundheitliche Situation der Bevölkerung in den Städten und im Umland zu verschaffen, gestaltet sich jedoch insofern schwierig, als dass die öffentlich zugängliche Datenlage auf deutscher und polnischer Seite nur unbefriedigend ist. Im Falle der ambulanten Versorgungs- bzw. Akteur:innenstrukturen für Cottbus und den Landkreis Spree-Neiße besteht eine gute Informationsbasis, jedoch ist dies u. a. aufgrund der Sprachbarriere für die polnische Seite erschwert. Andererseits gibt es in der Woiwodschaft Lubuskie aufgrund regionaler und aktueller Gesundheitskarten einen guten Überblick über die gesundheitliche Situation der lokalen Bevölkerung. Für Cottbus, die Lausitz und andere Regionen Brandenburgs ist das öffentlich einsehbare Gesundheitsmonitoring jedoch weniger gebündelt und ausführlich. In der Analyse werden daher, wo möglich,

spezifische Informationen für die Doppelstadt-Region angegeben. Wo dies nicht möglich ist, wird die Situation auf nationaler Ebene dargestellt und Rückschlüsse auf die Region gezogen.

2.4.3.1 Governance

Die Gesundheitssysteme Deutschlands und Polens unterscheiden sich trotz ihrer Finanzierung auf der Basis einer gesetzlich geregelten allgemeinen Krankenversicherung stark in ihrer Governance-Struktur. So wird diese in Polen vom Gesundheitsministerium wahrgenommen und verwaltet. In Deutschland sind es die Krankenkassen, die als Selbstverwaltungskörperschaften organisiert sind (Knieps 2022:273). Damit ist das polnische System wesentlich zentralistischer über das nationale Gesundheitsministerium organisiert als das deutsche System, das im Vergleich dazu keine allgemeine Gesetzgebungskompetenz für die Gestaltung des Gesundheitswesens auf Bundesebene besitzt. Für die Krankenhausplanung und die Organisation der Gesundheitsberufe in Cottbus und Umgebung ist das Gesundheitsministerium Brandenburg zuständig. Die kreisfreie Stadt Cottbus und die Landkreise im Umland sorgen mit ihren Gesundheitsämtern für die örtliche Gesundheitsvorsorge und die Koordination der gesundheitlichen Versorgung. Sie sind auch Träger des Rettungsdienstes (Triebel 2023:12). Am Beispiel des Rettungsdienstes lässt sich die Überlappung der verschiedenen Ebenen exemplarisch aufzeigen. Das Ministerium für Gesundheit und Soziales des Landes Brandenburg regelt die Organisation des Rettungsdienstes und legt die einzuhaltenden Standards fest. Der Bund sorgt jedoch durch Ausbildungsvorgaben im Rettungsdienst für bundesweit einheitliche Standards. Für die Organisation und Koordination vor Ort ist die kreisfreie Stadt Cottbus und der Landkreis Spree-Neiße zuständig, u.a. durch die Einrichtung von Rettungswachen und die Vorhaltung von medizinischem Fachpersonal, Rettungsfahrzeugen und medizinischer Ausrüstung. (Triebel 2023:24)

Der Betrieb des Rettungsdienstes wird durch entsprechende Verträge an geeignete Dritte mit deren Personal übertragen, wie im Fall von Cottbus an die Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. (Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. o. J.) und im Landkreis Spree-Neiße an die Rettungsdienst Spree-Neiße GmbH. Die lokalen Akteure der Umsetzung reichen hier in ihrer Governance-Struktur von einem eingetragenen Verein des öffentlichen Rechts bis zu einem kommunalen Unternehmen im Falle der Rettungsdienst Spree-Neiße GmbH, die eine Tochtergesellschaft des Landkreises ist (Rettungsdienst Spree Neiße GmbH o. J.). Die Ausbildung im Rettungsdienst erfolgt wiederum an der Rettungsdienstschule an der Medizinischen Carl-Thiem-Universität Lausitz, die eine Einrichtung des Landes Brandenburg ist (Medizinische Universität Lausitz - Carl Thiem o. J.). In Polen gibt es einerseits eine stärkere zentralstaatliche Organi-

sation und Koordination des Rettungswesens einschließlich seiner Finanzierung, andererseits spielen weniger Akteur:innen eine Rolle, da der Rettungsdienst von staatlichen Organen vor Ort durchgeführt wird. (Triebel 2023:24)

Im Folgenden werden die Akteur:innen für Cottbus und Zielona Góra im Bereich des Gesundheitswesens aufgelistet. Die Auswahl der Akteur:innen basiert auf eigener Einschätzung und Recherche. Eine vollständige Erfassung kann daher nicht garantiert werden.

	Deutschland / Lausitz	Polen / Woiwodschaft Lubuskie
Ebene 1 über-regional	<ul style="list-style-type: none"> - Bundesministerium für Gesundheit (BMG) - Bundesministerium für Bildung und Forschung - Ministerium für Gesundheit des Landes Brandenburg - Krankenversicherung - Ministerium für Soziales, Gesundheit, Integration und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MSGIV) - Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg (MdFE) - Gesetzliche Krankenkassen 	<ul style="list-style-type: none"> - Ministerium für Gesundheit - Nationaler Gesundheitsfond (Narodowy Fundusz Zdrowia - NFZ) - Ministerium für Fonds und Regionalpolitik (MFIPR) - Nationales Institut für öffentliche Gesundheit (Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego – PZH)
Ebene 2 regional	<ul style="list-style-type: none"> - Modellregion Gesundheit Lausitz - Gesundheitscampus Lausitz - Kassenärztliche Vereinigung Brandenburg - Ärztenetz Südbrandenburg e.V. 	<ul style="list-style-type: none"> - Marschallamt Woiwodschaft Lubuskie Abteilung für Gesundheit (Sitz Zielona Góra)
Ebene 3 lokal	<ul style="list-style-type: none"> - Gesundheitsämter der Stadt Cottbus & Landkreis Spree-Neiße - Netzwerk Gesunde Lausitz - IHK Netzwerk Gesundheitswirtschaft 	<ul style="list-style-type: none"> - Universitätsklinikum Zielona Góra (Szpital Uniwersytecki) - private Gesundheitseinrichtungen - NFZ - Filiale Zielona Góra (Lubuski Oddział Wojewódzki Narodowego Funduszu Zdrowia (NFZ))
Ebene Unternehmen/Einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> - Siemens Healthineers - Medizinischen stationären Einrichtungen in der Region (siehe Abb. 27) - Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. - Deutsches Rotes Kreuz GmbH - Medizinische Universität Lausitz Carl Thiem - Sana Herzzentrum Cottbus GmbH - Naemi Wilke Stift 	<ul style="list-style-type: none"> - Medizinischen stationären Einrichtungen der Region (siehe Abb. 27)

Tab. 10: Governance-Struktur Gesundheit in Deutschland und Polen.

2.4.3.2 Gesundheitssysteme in Polen und Deutschland

Die Gesundheitssysteme in Polen und Deutschland beruhen grundsätzlich auf dem Finanzierungsmodell einer flächendeckenden und verpflichtenden gesetzlichen Krankenversicherung.

Das polnische Gesundheitssystem ist in der Verfassung verankert und garantiert in Artikel 68 das Recht auf medizinische Versorgung. Die allgemeine, verpflichtende Krankenversicherung *Narodowy Fundusz Zdrowia* (NFZ), die 91% der arbeitenden Bevölkerung abdeckt, wird zentral durch das nationalstaatliche Gesundheitsministerium über die Sozialversicherungsbeiträge landesweit eingenommen. Die lokale Verwaltung über die Woiwodschaft erfolgt für Zielona Góra und das Umland durch das Marschallamt in Zielona Góra. (Zabdyr-Jamróz 2021) Das polnische Gesundheitssystem ist zentralisiert organisiert, und so verfügt das nationalstaatliche Gesundheitsministerium über weitgehende Zuständigkeiten wie die Organisation des Nationalen Gesundheitsfonds (NFZ), die Aufsicht über die Ausübung von Medizinberufen oder Gesundheitsprogramme (Triebel 2023:15). Seit Mitte der 1990er und seit 2015 findet jedoch eine zunehmende Dezentralisierung mit der Etablierung regionaler Gesundheitspläne und der Schaffung von Krankenhausnetzwerken zur effizienten Nutzung von Ressourcen statt. Zudem sind in Polen lokal zentrierte Pilotprojekte vor einer landesweiten Implementierung üblicher geworden, um mögliche Schwächen von Reformen oder Neuerungen frühzeitig zu erfassen (Zabdyr-Jamróz 2021).

Die Gesundheitsausgaben in Polen sind im europäischen Vergleich niedrig. Im Jahr 2021 beliefen sie sich auf 1.733 Euro pro Kopf (6,4% des BIP), lagen damit unter dem EU-Durchschnitt, zeigen jedoch eine steigende Tendenz. Gleichzeitig sind die privaten Gesundheitsausgaben mit 28% der gesamten Gesundheitskosten sehr hoch (EU-Durchschnitt: 19%). Viele polnische Bürger:innen zahlen privat für medizinische Dienstleistungen, darunter Arzneimittel, ambulante Behandlungen und zahnmedizinische Leistungen (EU Health). Deutschland hat demgegenüber mit 5.159 Euro pro Kopf deutlich höhere Gesundheitsausgaben (OECD 2023:2). Wichtig ist hier zu vermerken, dass die Höhe der Pro-Kopf-Ausgaben nicht zwangsläufig auf die Qualität des jeweiligen Gesundheitssystems schließen lässt. Obwohl Deutschland EU-weit mit 12,9% des BIP die höchsten Gesundheitsausgaben vorweist, schneidet es in der Versorgung und der Prävention im EU-Vergleich eher schlechter ab (Staeck 2024).

Ein weiteres strukturelles Problem für beide Länder ist der Mangel an medizinischem Personal. Die Ärztedichte beträgt in Deutschland 4,5 Ärzt:innen pro 1.000 Einwohnende und liegt damit über dem EU-Durchschnitt von 4,1. Besonders in ländlichen Regionen ist der Mangel ausgeprägt (OECD 2023:9).

Die Woiwodschaft Lubuskie gehört zu den Regionen Polens, die mit 76,8 medizinischen Fachkräften pro 100.000 Einwohnende die geringste Ausstattung mit medizinischem Personal haben. Dies trifft auch auf die Anzahl an Physiotherapeut:innen zu (Minister Zdrowia 2021:244) und ist sicherlich ein Grund für die geringe Anzahl an Patient:innen in stationären Rehabilitationsmaßnahmen in der Woiwodschaft Lubuskie (Minister Zdrowia 2021:313). Hinzu kommt, dass etwa ein Drittel der Krankenpfleger:innen in Polen zwischen 50 und 59 Jahre alt ist, was auf zukünftige Engpässe im medizinischen Personal hindeutet (OECD 2023a:10). Im Falle der ärztlichen Versorgung für die Woiwodschaft Lubuskie wurde mit der Gründung der medizinischen Fakultät in Zielona Góra und des Universitätskrankenhauses im Jahr 2015 ein wichtiger Grundstein für die Ausbildung zukünftiger Ärzt:innen für die Region gelegt (Interviews 7,9).

Die ärztliche Ausbildung liegt in Deutschland mit 12,4 Absolvent:innen pro 100.000 Einwohnende unter dem EU-Durchschnitt von 17,5 Absolvent:innen (OECD 2023b:19), was sich im Falle Brandenburgs noch gravierender darstellt aufgrund der hohen unbesetzten Ärzt:innen-Stellen und fehlendem Nachwuchs. Mit der Gründung der Medizinischen Universität Lausitz in Cottbus und der Umwandlung des Carl-Thiem-Klinikums in das Universitätskrankenhaus Carl Thiem im Jahr 2024 möchten der Bund und das Land Brandenburg – ähnlich wie der polnische Nachbar in Zielona Góra in 2015 – für die Ausbildung von Ärzt:innen und medizinischem Fachpersonal für die Region und das Land sorgen (dpa 2024).

Im Bereich der Krankenpflege ist die Zahl der Auszubildenden seit 2010 unter anderem dank eingeleiteter Maßnahmen-Initiativen der Bundesregierung und Verbesserungen in den Ausbildungsbedingungen gestiegen (OECD 2023b:19). In Cottbus wird seit 2020 am Carl-Thiem-Klinikum ausgebildet (Medizinische Universität Lausitz - Carl Thiem o. J.a).

2.4.3.3 Gesundheitssituation in Polen und Deutschland

Im Jahr 2019 ließen sich etwa 44% aller Todesfälle in Polen auf verhaltensbedingte Risikofaktoren wie Rauchen, ungesunde Ernährung, Alkoholkonsum und Bewegungsmangel zurückzuführen. Vor diesem Hintergrund setzt das aktuelle Gesundheitsprogramm der polnischen Regierung (2021-2025) verstärkt auf die Prävention von Übergewicht und Adipositas, gesundes Altern und psychische Gesundheit (OECD 2023a:7). Mehr als ein Drittel der Gesundheitsrisiken in der Region Lubuskie sind nach Angaben des Gesundheitsministeriums verhaltensbedingt und könnten somit durch einen gesundheitsfördernden Lebensstil vermieden werden. Darüber hinaus sind Suchterkrankungen die zweithäufigste psychische Erkrankung. Um die Gesundheitsrisiken zu reduzieren, sind in der Woiwodschaft zwischen 2022 und 2026 über 1000 Gesundheitsprogramme geplant oder bereits umgesetzt. In der Woiwodschaft Lubuskie ist die Lebenserwartung der Männer am niedrigsten, vor allem in den

ländlichen Gebieten und unter anderem in der Woiwodschaft Lubuskie. (Minister Zdrowia 2021:696)

Trotz umfangreicher Präventionsmaßnahmen ist Rauchen nach wie vor ein weit verbreitetes Problem: Im Jahr 2022 gaben 30% der Männer und 18% der Frauen an, regelmäßig Tabak oder E-Zigaretten zu konsumieren. Besonders besorgniserregend ist der hohe Anteil junger Menschen, die E-Zigaretten konsumieren - etwa 30%. Auch die Prävalenz von Adipositas nimmt zu. Im Jahr 2019 waren 18,5% der Erwachsenen fettleibig, was über dem EU-Durchschnitt von 16% liegt. Vor allem bei Männern mit höherem Bildungsniveau und in städtischen Gebieten ist der Anteil um 3% gestiegen. Auch bei Jugendlichen ist die Adipositasrate auf 20% gestiegen. Polen hat mit 9,4% der Bevölkerung eine hohe Diabetesrate mit steigender Tendenz. (International Diabetes Federation o. J.)

In Deutschland sind gemäß der OECD (2023b:2) Rauchen, Übergewicht und übermäßiger Alkoholkonsum die am weitesten verbreiteten gesundheitlichen Risikofaktoren. Obwohl der Tabakkonsum in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen ist, ist der Konsum von E-Zigaretten und Shisha-Pfeifen insbesondere bei jüngeren Menschen gestiegen (OECD 2023a:8). Trotz des rückläufigen Alkoholkonsums liegt der Alkoholkonsum in Deutschland über dem EU-Durchschnitt. Zudem ist der Anteil der Menschen mit exzessivem Alkoholkonsum sowohl bei den Älteren als auch bei den Jüngeren überdurchschnittlich hoch (OECD 2023ab:8). Etwa 18,5% der deutschen Bevölkerung sind fettleibig (über dem europäischen Durchschnitt von 16%), wobei die Zahl der übergewichtigen oder fettleibigen Jugendlichen in den letzten Jahren auf 20% gestiegen ist. Adipositas ist unter anderem auf eine hohe Prävalenz ungesunder Ernährungsgewohnheiten zurückzuführen (OECD 2023b:7). Die Zahl der Diabeteserkrankungen in Deutschland lag in 2021 mit 10% der erwachsenen Bevölkerung leicht über dem europäischen Durchschnitt mit einem steigenden Trend und einer erhöhten Erkrankung in Ostdeutschland (Robert-Koch-Institut 2024).

Gesundheitsrisiken haben reale Auswirkungen auf die Lebenserwartungen von Menschen, und so sind 44% der Todesfälle in Polen auf verhaltensbedingte Risikofaktoren wie Rauchen, Ernährung und Bewegungsmangel zurückzuführen (OECD 2023a:7). Obwohl die Anzahl vermeidbarer Todesfälle (durch einen gesundheitsbewussten Lebensstil oder regelmäßige Vorsorgeuntersuchungen) in den letzten Jahren rückgängig sind, liegt Deutschland hier auch weiterhin unter dem EU-weiten Durchschnitt (OECD 2023b:11-12).

Zu den am weitesten verbreiteten Krankheiten in Polen und Deutschland gehören Herzerkrankungen und Krebs, wobei diese in Deutschland in den letzten Jahren rückläufig waren (OECD 2023b:5). In der Woiwodschaft Lubuskie ist die Zahl der Brustkrebs-Vorsorgeuntersuchungen vom Jahr 2019 bis heute rückläufig. Darüber hinaus weist die Woiwodschaft

Lubuskie im Jahr 2019 die höchste Inzidenz- und Mortalitätsrate von Gebärmutterhalskrebs in Polen auf (Minister Zdrowia 2021:105). Deutschland hat im EU-Vergleich eine niedrige Rate an Gebärmutterhals-, Darm- und Brustkrebs. Jedoch liefern die geringeren Zahlen an Vorsorgeuntersuchungen wie der Brustkrebsvorsorge oder Gebärmutterhalskrebs - Impfungen Grund zur Sorge. (OECD 202b:12; Staek 2024)

Im Zuge des demografischen Wandels wird auch für die Woiwodschaft Lubuskie ein Anstieg des Anteils der Bevölkerung über 60 Jahre (im Jahr 2050) mit entsprechenden Folgen bzw. Belastungen für das Gesundheitssystem erwartet (Minister Zdrowia 2021: 641). Für die brandenburgische Lausitz, einschließlich des Umlandes der Doppelstadt-Strategie, ist ebenso ein steigender Anteil der Bevölkerung ab 60 Jahren zu erwarten.

2.4.3.4 Ambulante Versorgung

Die ambulante medizinische Versorgung in Deutschland wird durch niedergelassene Ärzt:innen sichergestellt, die sich über die Kassenärztliche Vereinigung der Bundesländer selbst organisieren (OECD 2023b:19). Die Erreichbarkeit der Hausärzt:innen variiert je nach Wohnort in Cottbus oder dem ländlichen Umland, wobei die Fahrzeit zur nächstgelegenen hausärztlichen Praxis 15 Minuten nicht überschreitet (OECD 2023b:19). Gemäß dem Gleichwertigkeitsbericht der Bundesregierung aus dem Jahr 2024 wird die hausärztliche Versorgung in Cottbus und den umliegenden als gut bewertet, jedoch gehören sie deutschlandweit zu am schlechtesten versorgten Regionen. Es ist zu prognostizieren, dass sich diese Diskrepanz in den kommenden Jahren noch verschärfen wird, da sich die Nachbesetzung von Praxen nach dem absehbaren Renteneintritt vieler Ärzt:innen erschweren dürfte (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMKW) 2024:64–65). In den letzten Jahren wird vermehrt über einen Mangel an Haus- und Fachärzt:innen in Cottbus und der Lausitz berichtet (rbb 2024), der sich in den kommenden Jahren mit dem Eintritt einer Ärzt:innen-Generation ins Rentenalter voraussichtlich verstärken wird. In der Konsequenz sehen sich einzelne Brandenburger Städte und Kommunen veranlasst, mittels finanzieller und infrastruktureller Anreize jüngere Ärzt:innen für eine Tätigkeit in der Region zu gewinnen. Zu diesem Zweck werden beispielsweise die Etablierung medizinischer Versorgungs- oder Ärzt:innenzentren sowie die Schaffung von Stellen für angestellte Haus- und Fachärzt:innen in Erwägung gezogen. Darüber hinaus werden Stipendienprogramme implementiert, um angehende Ärzt:innen für eine Tätigkeit als Landärzt:in zu gewinnen. Die Stipendiat:innen verpflichten sich, für eine bestimmte Zeit als Ärzt:in vor Ort tätig zu sein (dpa 2023). In Cottbus bietet das MUL CT seit 2017 bereits ein Stipendienprogramm für Medizinstudierende, die aus Cottbus und der Umgebung kommen oder einen Bezug zu ihr haben (Medizinische Universität Lausitz -

Carl Thiem o. J.). Der Landkreis Spree-Neiße vergibt jährlich bis zu fünf Stipendien (Landkreis Spree-Neiße o. J.).

In der Woiwodschaft Lubuskie ist ein Mangel an medizinischem Fachpersonal in bestimmten Bereichen zu verzeichnen, einschließlich an Fachärzt:innen in spezialisierten Bereichen, die vor allen in Krankenhäusern und spezialisierten Kliniken zu finden sind wie u. a. in den Disziplinen Palliativmedizin, pädiatrische Kardiologie, Endokrinologie, Kinderonkologie oder medizinische Mikrobiologie. Immunologie, Geriatrie, Kinderheilkunde und ggf. eher dem Krankenhaus – Standort der Woiwodschaft Zielona Góra zugeordnet werden können. In den kommenden Jahren erwartet das polnische Gesundheitsministerium (2021) aufgrund des Renteneintritts zahlreicher Ärzt:innen einen Mangel und eine dringende Nachbesetzung in den Fachbereichen Innere Medizin, Arbeitsmedizin, Psychiatrie, Pädiatrie und Geriatrie. (Minister Zdrowia 2021:626-7)

2.4.3.5 Stationäre Versorgung

Im Zuge der fortschreitenden Dezentralisierung des Gesundheitssystems verantworten die 16 Woiwodschaften die größeren regionalen Krankenhäuser, während die 314 Powiats (Landkreise) kleinere regionale Krankenhäuser verwalten. Spezialkliniken und Forschungsinstitute unterstehen der medizinischen Universität sowie dem zentralstaatlichen Gesundheitsministerium.

Versorgungsstufen

Deutschland verfügt im EU - Vergleich über einen großen stationären Krankenhaussektor und vergleichsweise hohe Anzahl an Krankenhausbetten. In Deutschland werden Krankenhäuser in vier verschiedene Versorgungsstufen Grund-, Regel- und Schwerpunktversorgung und Fachkrankenhäuser eingeteilt. Im Land Brandenburg gibt es in jedem Versorgungsgebiet ein Schwerpunktkrankenhaus sowie Krankenhäuser der Grund- und Regelversorgung und Fachkliniken.

Die primäre Funktion von Krankenhäusern der **Grundversorgung** besteht in der Gewährleistung einer wohnortnahen Behandlung der am häufigsten auftretenden Erkrankungen. In der Regel verfügen sie über Fachabteilungen Innere Medizin und Chirurgie, wobei in einigen Fällen eine weitere Fachrichtung hinzukommt. Der Fokus dieser Krankenhäuser liegt auf etablierten medizinischen Standardverfahren in den Bereichen Chirurgie und Innere Medizin. Seltener auftretende oder besonders komplexe Krankheitsverläufe werden in der Regel an spezialisierte Kliniken höherer Versorgungsstufen weitergeleitet. Krankenhäuser der **Regel-**

versorgung haben ein größeres Leistungsspektrum und sind somit für die spezialisierte medizinische Versorgung wie die Behandlung von spezifischen Krankheitsbildern sowie spezialisierte Therapieformen zuständig.

Über das breiteste fachliche Versorgungsspektrum verfügen die Krankenhäuser der **Schwerpunktversorgung**. Sie bieten neben der Grundversorgung für eine Region die Versorgung mit Fachgebieten sowie die Versorgung von schweren und komplexen Krankheitsfällen an, welche in Krankenhäusern mit anderen Versorgungsstufen nicht ausreichend behandelt werden können. Dazu zählen in den meisten Fällen auch Universitätskliniken. Im Gegensatz dazu haben **Fachkrankenhäuser** ein bis drei spezialisierte Fachgebiete. Sie versorgen nicht nur ihre Region, sondern übernehmen teilweise auch eine landesweite Versorgungsaufgaben. Diese Art von Krankenhäusern ist darauf ausgerichtet, die spezialisierten Anforderungen der behandelten Erkrankungen umfassend zu erfüllen. Sie sind folglich als Zentrum für die spezialisierte Behandlung innerhalb ihrer Disziplin anerkannt und für die Betreuung schwerer und komplexer Krankheitsfälle zuständig. (Ministerium der Justiz des Landes Brandenburg 2021)

In Polen sind Krankenhäuser in drei unterschiedliche Referenzstufen unterteilt. Die **erste Referenzstufe** „Szpitale o I stopniu referencyjności“ entspricht den deutschen Grundversorgungskrankenhäusern. Die **zweite Referenzstufe** „Szpitale o II stopniu referencyjności“ ist gleichzusetzen mit der Regelversorgung und umfasst in der Regel Krankenhäuser auf der Woiwodschaftsebene mit spezialisierter Versorgung. Schließlich gehören die Krankenhäuser der **dritten Referenzstufe** „Szpitale o III stopniu referencyjności“ zu den hochspezialisierten Einrichtungen, die neben einer umfangreichen Forschung auch eine landesweite Versorgungsaufgabe übernehmen. (Triebel 2023:16)

Verortung und Versorgungsschwerpunkte

Auf der deutschen Seite der Euroregion befinden sich fünf Städte mit medizinischen Versorgungseinrichtungen. Diese befinden sich im Norden in den Städten Guben, im Osten in Forst, im Süden in Spremberg sowie zentral gelegen in der Stadt Cottbus.

Auf der polnischen Seite der Euroregion liegen insgesamt acht Städte mit medizinischen Versorgungseinrichtungen in der Woiwodschaft. Es ist zu beachten, dass nur staatliche Einrichtungen analysiert worden sind.

Im Norden sind es die Städte Krosno, Sulechów und Babimost. Zentral in der Woiwodschaft befindet sich das Universitätsklinikum in Zielona Góra. Des Weiteren befinden sich medizinische Einrichtungen süd-östlich der Woiwodschaft in Nowa Sol, im Süden in Zagan, Zary sowie in Szprotawa. Laut nationalem Gesundheitsministerium befindet sich in der Woiwodschaft Lubuskie die geringste Anzahl an spezialisierten Kliniken pro 10.000 Einwohnende,

die jedoch vor allem notwendig wären für Diabetologie, Dermatologie, Rheumatologie und Gynäkologie. (Minister Zdrowia 2021:650-652)

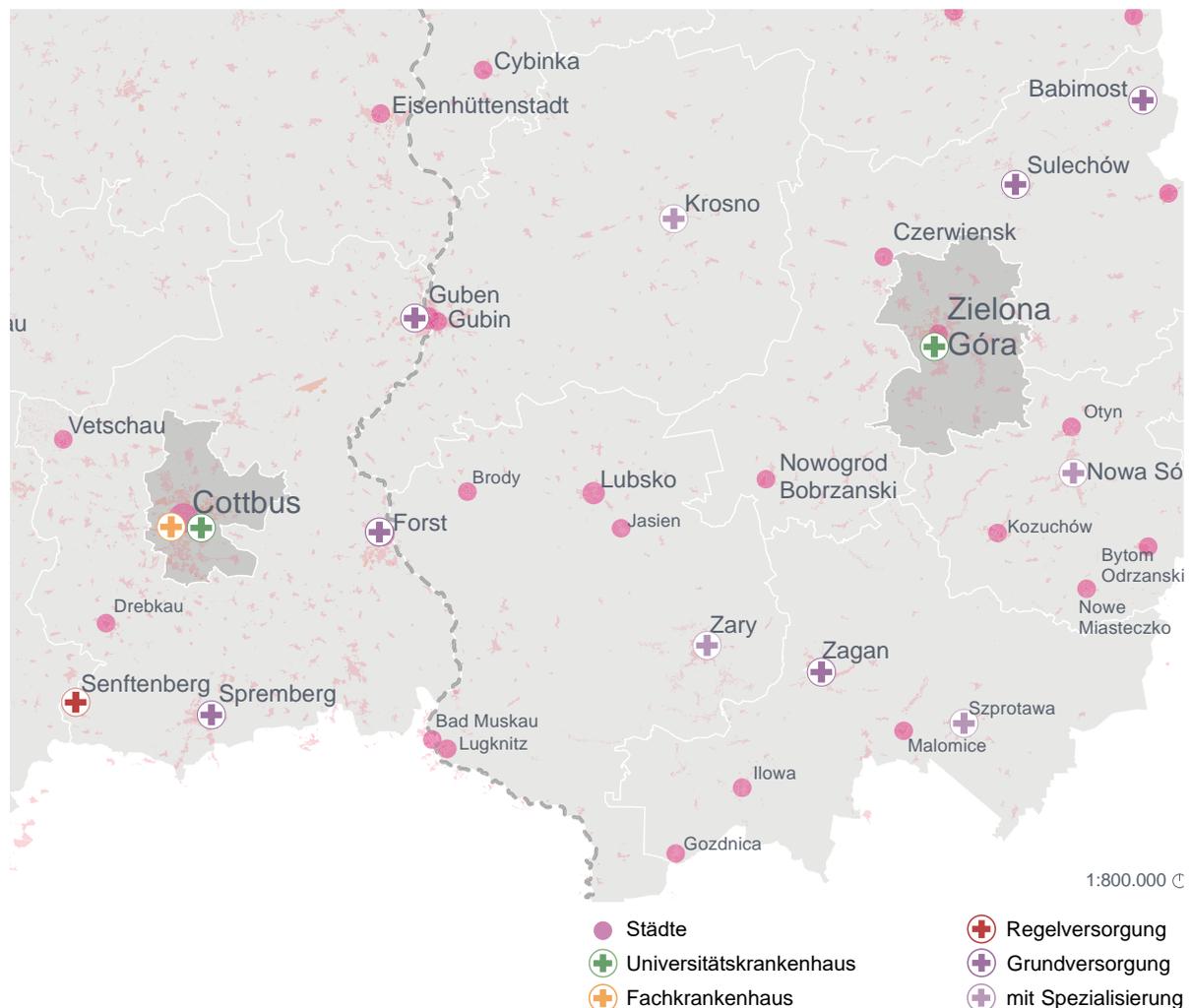


Abb. 27: Verortung Krankenhäuser.

In der kreisfreien Stadt Cottbus befindet sich das Carl-Thiem-Klinikum sowie das Sana-Herzzentrum. Am 1. Juli 2024 wurde das Carl-Thiem-Klinikum als neue Medizinische Universität gegründet und trägt fortan den Namen Medizinische Universität Lausitz – Carl Thiem (MUL CT). Ab dem Wintersemester 2026/27 können junge Schulabsolvent:innen hier Humanmedizin studieren. Das MUL CT übernimmt die Schwerpunktversorgung und verfügt über 826 Betten und 52 teilstationäre Plätze sowie 25 Fachabteilungen (Bundesministerium für Gesundheit o. J.). Diese Ausstattung ermöglicht eine umfassende Behandlung von komplexen und spezialisierten Krankheitsbildern, die eine hohe fachliche Expertise und spezialisierte medizinische Versorgung erfordern. Die Relevanz des Klinikums erstreckt sich somit nicht ausschließlich auf die Stadt, sondern ist für die gesamte Region von Bedeutung. Das Sana-Herzzentrum Cottbus ist eine spezialisierte medizinische Einrichtung für Herz-Kreislauf-Er-

krankungen, die im Jahr 1995 gegründet wurde. Daraus resultieren zwei spezialisierte Fachbereiche: die Kardiologie und die Herzchirurgie. Das MUL CT und das Sana-Herzzentrum Cottbus kooperieren im Rahmen einer vertraglich geregelten Zusammenarbeit mit dem Ziel einer verbesserten patientenorientierten Versorgung im Bereich der Kardiologie und Herzchirurgie. Durch die enge Verzahnung beider Einrichtungen sollen diagnostische und therapeutische Prozesse optimiert sowie die Behandlungsqualität gesteigert werden. (Sana-Herzzentrum Cottbus GmbH o. J.)

Gemäß den Vorgaben des Krankenhausplans des Landes Brandenburg ist das Sana-Herzzentrum Cottbus als Fachkrankenhaus für Kardiologie und Herzchirurgie einzustufen. In dieser Funktion erfüllt es einen überregionalen Versorgungsauftrag und ist auf die Behandlung von Patientinnen und Patienten mit komplexen Erkrankungen spezialisiert. Des Weiteren gehört das Herzzentrum seit dem Jahr 2000 vollständig zur Sana Kliniken AG, einem der größten privaten Klinikbetreiber in Deutschland, welcher bundesweit eine Vielzahl von Krankenhäusern unterschiedlicher Versorgungsstufen betreibt.

Die drei weiteren Krankenhäuser auf der deutschen Seite der Euroregion sind Krankenhäuser der Grundversorgung. Die **Spremberger** Krankenhausgesellschaft deckt die medizinischen Bereiche Innere Medizin, Chirurgie, Gynäkologie und Geburtshilfe, Orthopädie, Anästhesiologie und Intensivmedizin, Notfallmedizin, Palliativmedizin sowie Psychiatrie und Psychotherapie ab. Die Krankenhausgesellschaft Spremberg ist eine GmbH, bei der die Stadt Spremberg 80% der Anteile und der Förderverein Krankenhaus Spremberg e.V. die restlichen 20% der Anteile besitzt. Dies bedeutet, dass die Stadt Spremberg die Mehrheit der Anteile an der Gesellschaft hat, wodurch die Verantwortung größtenteils bei der Stadt liegt. (Spremberger Krankenhaus GmbH o. J.)

Die Lausitz Klinik **Forst** bietet eine Vielzahl medizinischer Fachbereiche an. Dazu gehören die Innere Medizin, Chirurgie, Gynäkologie und Geburtshilfe, Anästhesiologie und Intensivmedizin, Urologie, Orthopädie sowie Palliativmedizin sowie Notfallmedizin. Die Klinik wird seit Mai 2014 von zwei Trägern betrieben. 51% der Anteile werden vom Klinikum Ernst von Bergmann Potsdam gGmbH übernommen, während die restlichen 49 % von der Stadt Forst getragen werden. Zudem hat die Klinik bereits zwei EFRE geförderte Projekte erhalten: die Installation von E-Ladesäulen und die Nutzung von Elektrofahrzeugen zur Förderung der E-Mobilität, sowie den Bau eines Parkplatzes mit Ladepunkten für Elektroautos und barrierefreien Stellplätzen, um die Nachhaltigkeit und CO₂-Reduktion. (Ernst von Bergmann Gruppe o. J.)

In der grenznahen Stadt **Guben** befindet sich das Naëmi-Wilke-Stift, eine kirchliche Privatstiftung. Das Krankenhaus verfügt über drei Fachabteilungen: Innere Medizin, Chirurgie sowie Orthopädie. Zusätzlich zum Krankenhaus bietet das Naëmi-Wilke-Stift eine Diakonische Sozialstation, eine Ehe- und Familienberatung, einen Kindergarten sowie ein Gesundheitszentrum mit Therapie- und Arztpraxen an. Eine Besonderheit innerhalb der Stadt ist die Realisierung des Projektes „Grenzüberschreitende Gesundheitskooperation“ im Rahmen des Eurostadt-Verbundes zwischen den Städten Guben und der polnischen Stadt Gubin. Das Projekt für die Eurostadt wird mittels des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung im Rahmen des Programms „Interreg Brandenburg-Polen 2021-2027“ gefördert. (Naëmi-Wilke-Stift o. J.)

Best-Practice Beispiel

„Grenzüberschreitende Gesundheitskooperation in der Eurostadt Gubin-Guben“

Das Naëmi-Wilke-Stift in Guben etablierte im Januar 2024 das Projekt „Grenzüberschreitende Gesundheitskooperation in der Eurostadt Gubin-Guben“, um die medizinische Versorgung für die grenzüberschreitenden Einwohner:innen der deutsch-polnischen Grenze zu verbessern. Dieses Vorhaben wird durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) im Rahmen des Programms „Interreg Brandenburg-Polen 2021–2027“ finanziert, wobei das Gesamtbudget 1.311.035,90 EUR beträgt, von denen 1.048.828,70 EUR aus EFRE-Mitteln stammen.

Eine Arbeitsgruppe aus Expert:innen, Jurist:innen und Behörden erarbeitet rechtliche und administrative Lösungen, die die Nutzung von Gesundheitsdiensten auf beiden Seiten der Grenze ermöglichen. Zu den entwickelten Maßnahmen gehören unter anderem die Gründung eines Koordinierungszentrums in Gubin, ein mobiler Beratungsdienst in Zielona Góra sowie Informations- und Kommunikationskampagnen. Die Geschäftsstelle der Gesundheitskoordination "Naëmi+" wurde 2024 in Gubin eröffnet, die Bürger:innen über verfügbare medizinische Leistungen auf beiden Seiten der Neiße in deutscher und polnischer Sprache informiert und berät. (Stadt Guben o.J.)

Darüber hinaus werden seit 2025 rechtlichen Rahmenbedingungen erarbeitet, die die Voraussetzung für eine bessere medizinische Behandlung im Grenzgebiet sind. Ein weiteres zentrales Treffen fand Ende Januar 2025 in Zielona Góra mit Vertreter:innen der Woiwodschaftsabteilung des polnischen Nationalen Gesundheitsfonds (NFZ) zum Austausch rechtlicher und administrativer Informationen zur Bereitstellung und Inanspruchnahme von Gesundheitsdienstleistungen statt. (Diakonischen Werkes Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz e.V. 2025)

In Deutschland wurde mit der in 2024 beschlossenen Krankenhausreform eine Änderung der Krankenhausvergütung und Entwicklung neuer Instrumente für die Krankenhausplanung auf den Weg gebracht (OECD 2023b:10), die ab 2027 greifen soll. Bis 2029 sollen sich Krankenhäuser auf Leistungsgruppen spezialisieren und sektorübergreifende Versorgungseinrichtungen schaffen. Die Regierung des Landes Brandenburg plant hierbei, alle Krankenhäuser in Brandenburg zu erhalten. In der Ausgestaltung der Reform sollen zudem Regional Konferenzen in einzelnen Versorgungsgebieten stattfinden. (Ministerium für Gesundheit und Soziales 2025)

Im nördlichen Teil der Woiwodschaft befindet sich in der Stadt **Krosno** das Krankenhaus „Zachodnie Centrum Medyczne“. Die Fachbereiche des Krankenhauses sind unter anderem Chirurgie, Urologie, Orthopädie, Gynäkologie und Geburtshilfe. (Zachodnie Centrum Medyczne Sp. z o.o. w Krośnie Odrzańskim o. J.)

Weitere Krankenhäuser im nördlichen Teil der Euroregion befinden sich in **Sulechów** und **Babimost**. Alle drei Krankenhäuser gehören zur Grundversorgung mit Spezialisierungen. In der Stadt **Zielona Góra** befindet sich das Universitätskrankenhaus „Karol-Marcinkowski-Universitätsklinikum“. Das Krankenhaus hat ein breites Spektrum an Fachbereichen. Zu den zentralen Abteilungen gehören unter anderem die Innere Medizin sowie eine spezialisierte Kardiologie-Abteilung, die sich der Behandlung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen widmet. Des Weiteren gibt es die Fachbereiche Neurologie, Onkologie, Pädiatrie, sowie die Gynäkologie und Geburtshilfe. Die Independent Public Health Care Institution in Sulechów und die Universitätsklinik in Zielona Góra fusionieren seit November 2024, um die medizinische Versorgung in der Region zu optimieren. Diese Konsolidierung ist Teil der Reformpläne der Regierung zur Verbesserung des Zugangs und der Qualität medizinischer Dienstleistungen. Die Integration der Klinik in Sulechów bietet zudem Studierenden weitere Möglichkeiten zur praktischen Ausbildung. Gleichzeitig wird so die Gesundheitsversorgung für die Bewohner von Sulechów verbessert (Instytut Nauk Medycznych 2024).

Im südöstlichen Teil der Woiwodschaft in der Stadt **Nowa Sól** gibt es das Herzzentrum „Medinet“ und das Krankenhaus „Wielospecjalistyczny Szpital SPZOZ“. Das Krankenhaus erreicht im Gynäkologiebereich die dritten Referenzstufe. Damit gehört das Krankenhaus zu den hochspezialisierten Einrichtungen, die neben einer umfangreichen Forschung auch einen breiteren Versorgungsauftrag bis hin zur Stadt Glogau übernehmen. Zusätzlich übernimmt das Herzzentrum in der Woiwodschaft eine führende Position im Fachbereich der Kardiologie ein. Im Süden gibt es ein Krankenhaus der Grundversorgung in der Stadt **Szprotawa** „Nowy Szpital“ mit Spezialisierung im Bereich der Pädiatrie. Weitere Krankenhäuser befinden sich im Süden in den Städten **Żagań** und **Żary**. In Żary sind das Krankenhaus „Szpital na Wyspie“, welches sich auf Geriatrie und Frauenheilkunde spezialisiert hat, sowie

ein Armeekrankenhaus, mit den Schwerpunkten Geriatrie und Gynäkologie sowie ein Militärkrankenhaus der Grundversorgung mit dem Schwerpunkt Dermatologie. (Triebel 2023:18-19)

Erreichbarkeit

Die Erreichbarkeit der Krankenhäuser auf der deutschen Seite der Euroregion bzw. des Untersuchungsgebiets ist überwiegend als angemessen einzustufen. Eine Analyse der Fahrzeiten per Pkw ergab, dass Städte wie Vetschau und Drebkau innerhalb von 20 Minuten die nächstgelegene medizinische Einrichtung – die Stadt Cottbus mit ihren zwei Krankenhäusern – erreichen können. Daraus lässt sich ableiten, dass auch die dazwischenliegenden ländlichen Gebiete nicht von der medizinischen Versorgung abgekoppelt sind und über eine gute Erreichbarkeit verfügen. Im Vergleich dazu sind für die Bewohnenden der Stadt Bad Muskau sowie der umliegenden Ortschaften eine Fahrzeit von mindestens 30 Minuten erforderlich.

In der Woiwodschaft gibt es Regionen mit unzureichender Anbindung an medizinische Einrichtungen. In diesen Gebieten sind teilweise lange Fahrzeiten zum nächstgelegenen Krankenhaus erforderlich. So beträgt die Fahrzeit für die Bewohnenden der Städte Brody und Lugnitz beispielsweise 40 Minuten, um das Krankenhaus in Żary zu erreichen. Die vorliegende Analyse ergab, dass Städte und Dörfer in der Grenzregion, beispielsweise Brody und Lugnitz, theoretisch von kürzeren Versorgungswegen profitieren könnten, sofern eine kostenneutrale Nutzung deutscher Krankenhäuser für sie möglich wäre. Für die polnische Stadt Gubin besteht bereits eine Kooperationsvereinbarung mit der benachbarten deutschen Stadt Guben, die eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit anbietet. Es ist jedoch zu beachten, dass in Polen dennoch häufig lange Fahrzeiten notwendig sind, um spezialisierte medizinische Leistungen in Anspruch zu nehmen, da die spezialisierten Fachbereiche ungleichmäßig über die Region verteilt sind.

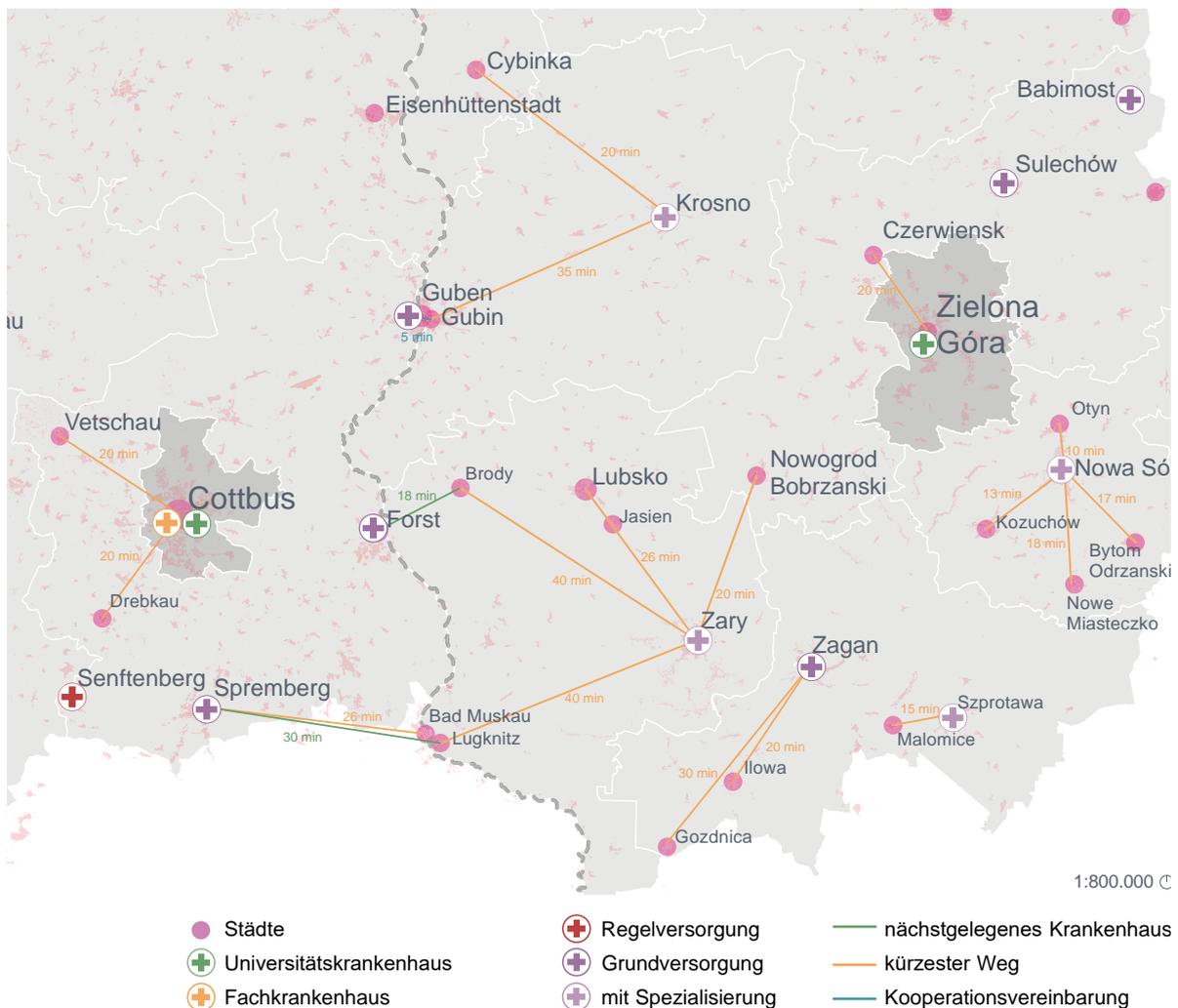


Abb. 28: Anbindung an medizinische Einrichtungen.

2.4.3.6 Notfallversorgung

Notfallversorgung und Rettungswesen

Im Bereich des polnischen Rettungswesens erfolgt die Finanzierung seit 2006 durch staatliche Mittel. Die medizinische Notfallversorgung wird durch Notaufnahmen in Krankenhäusern sichergestellt, während zentrale Rettungsleitstellen und medizinische Notfallteams über den Woiwodschaftsdienst Wojewódzkie Pogotowie Ratunkowe (WPR) organisiert sind. Die staatlich finanzierten Leistungen umfassen unter anderem das Rettungswesen und die grenzüberschreitende medizinische Versorgung (Zabdry-Jamróz 2021).

Die Notfallversorgung bzw. der Rettungsdienst auf der deutschen Seite wird finanziert über das Land Brandenburg, wobei die Zuständigkeit variiert: Im Zuständigkeitsbereich von Cottbus als kreisfreie Stadt und des Landkreis Spree-Neiße liegt hierbei die Bodenrettung, einschließlich der Rettungsleitstellen und Rettungswachen, die jedoch auch durch private Träger betrieben werden können. Die klinische Notfallversorgung erfolgt grundsätzlich durch

die örtlichen Krankenhäuser. In Cottbus ist das MUL CT mit einer der modernsten Notaufnahmen Europas (ÄrzteZeitung 2024) und im Landkreis Spree-Neiße die Lausitz Klinik Forst zuständig. (Springer Medizin Verlag GmbH 2024)

Feuerwehr

Die Feuerwehr spielt eine zentrale Rolle im Bevölkerungsschutz und der Gefahrenabwehr in Deutschland und Polen. Trotz struktureller Unterschiede verfolgen beide Länder das Ziel, Brände zu bekämpfen, Menschenleben zu retten und Güter zu schützen. Diese Analyse beleuchtet den Aufbau der Feuerwehren in Brandenburg und der Woiwodschaft Lubuskie.

In Deutschland liegt die Gesetzgebungskompetenz für das Feuerwehrwesen bei den Bundesländern. Die Feuerwehren in Brandenburg sind daher durch das Brandenburgische Brand- und Katastrophenschutzgesetz (BbgBKG) geregelt. Die Organisation folgt dem Prinzip der kommunalen Selbstverwaltung, wobei die Kommunen für die Unterhaltung leistungsfähiger Feuerwehren verantwortlich sind.

Brandenburgs Feuerwehrsyste^m umfassen verschiedene Feuerwehrtypen:

- Freiwillige Feuerwehr (FF): Ehrenamt, Rückhalt des Feuerwehrwesens
- Berufsfeuerwehr (BF): fünf Berufsfeuerwehren, die insbesondere in kreisfreien Städten wie Cottbus stationiert sind
- Werksfeuerwehr: Einsatz in Industrieanlagen und kritischen Infrastrukturen
- Pflichtfeuerwehr: existiert nur, wenn eine Freiwillige Feuerwehr mangels Personals nicht aufgestellt werden kann
- Jugendfeuerwehr: Nachwuchsförderung, freiwillig

(Impressum und Euroregion Spree-Neiße-Bober o. J.)

In Polen wird das Feuerwehrwesen zentraler organisiert. Die Państwowa Straż Pożarna (PSP, Staatliche Feuerwehr) ist eine professionelle und uniformierte Einheit, die auf Kreisebene (Komendy Powiatowe PSP) und Stadtkommandanturen (Komendy Miejskie PSP) aufgeteilt ist. In der Woiwodschaft Lubuskie gibt es beispielsweise Stadtkommandanturen in Gorzów Wielkopolski und Zielona Góra sowie zehn Kreiskommandanturen der PSP, darunter in Krosno Odrzańskie und Żary.

Feuerwehrtypen in Polen:

- Berufsfeuerwehr: In größeren Städten, von hauptamtlichen Kräften betrieben.
- Freiwillige Feuerwehr: In ländlicheren Gebieten aktiv, sind ähnlich wie in Brandenburg organisiert: bestehen aus Ehrenamtlichen, die in Notfällen zusammenarbeiten

- Polnische Feuerwehrorganisation (Państwowa Straż Pożarna): staatlich, Koordination und Kontrolle der Feuerwehren in Polen, auf verschiedenen Ebenen tätig: vom lokalen bis zum nationalen Niveau

(Euroregion Spree-Neiße-Bober o. J..60.72)

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Bereich des Brand- und Katastrophenschutzes sowie des Rettungswesens erfolgt auf Grundlage staatlicher Abkommen, lokaler Vereinbarungen und Kooperationsvereinbarungen. In der Euroregion Spree-Neiße-Bober basiert die gegenseitige Unterstützung der Einsatzkräfte aus Deutschland und Polen auf mehreren Abkommen, darunter das Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über gegenseitige Hilfe bei Katastrophen aus dem Jahr 1997, eine Vereinbarung zwischen den Innenministerien Brandenburgs und Polens aus dem Jahr 2002 sowie eine Kooperation zwischen den Landkreisen und Städten der beiden Länder aus dem Jahr 2008. In der Woiwodschaft Lubuskie erfolgt die Zusammenarbeit auf regionaler Ebene durch die Woiwodschaftskommandantur und auf lokaler Ebene durch die Kreiskommandanturen. Zu den wichtigen Partnern dieser Kooperation, die die Grenzen überschreitet, zählen die Woiwodschaftskommandantur der Staatlichen Feuerwehr in Gorzów Wielkopolski, die Landesschule für Brand- und Katastrophenschutz in Eisenhüttenstadt und das Technische Hilfswerk.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit beinhaltet gemeinsame Rettungseinsätze, gemeinsame Übungen, Schulungen, Seminare und Workshops, Arbeitstreffen und Besuche, Informationsaustausch, Durchführung gemeinsamer EU-Projekte, Treffen zu besonderen Anlässen sowie Feuerwehr- und Sportwettkämpfe. (Euroregion Spree-Neiße-Bober o.J.:72)

2.4.3.7 Medizinische Versorgung von ungewollt schwangerer Personen

Gemäß der Definition der Weltgesundheitsorganisation (WHO) ist Gesundheit als "Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlergehens" zu verstehen (Vgl. Knieps 2022:268). Dies impliziert, dass Menschen Zugang zu Gesundheitsversorgung haben müssen, einschließlich der Möglichkeit, Schwangerschaftsabbrüche durchzuführen. Die Gewährleistung des Zugangs zu legalen und sicheren Schwangerschaftsabbrüchen ist daher von entscheidender Bedeutung, um die UN-Nachhaltigkeitsziele in Bezug auf Gesundheit und Wohlergehen sowie Geschlechtergleichheit zu erreichen.

In Polen ist der Schwangerschaftsabbruch seit dem Jahr 1993 mit dem Gesetz über Familienplanung, Schutz des menschlichen Fötus und die Bedingungen für die rechtmäßige Beendigung der Schwangerschaft geregelt. Gemäß diesem Gesetz sind Schwangerschaftsabbrüche

brüche strafbar. Es sei denn, sie werden als medizinisch notwendig erachtet, um die Gesundheit der schwangeren Person zu gewährleisten oder die Schwangerschaft ist Folge einer Straftat. Unter der konservativen Regierung im Jahr 2020 kam es zu einer signifikanten Verschärfung des Gesetzes, wodurch Schwangerschaftsabbrüche nahezu vollständig verboten wurden (Bluś 2024). Obwohl der amtierende Präsident Tusk im Wahlkampf die Legalisierung von Schwangerschaftsabbrüchen versprach, wurde im Jahr 2023 ein entsprechender Gesetzesvorschlag, der in das Parlament eingebracht worden war, abgelehnt (Margraf 2024).

Ein UN-Bericht (2024) kommt zu dem Schluss, dass die polnischen Gesetze die Gesundheit und das Leben von schwangeren Personen gefährden, mentale und körperliche Leiden verursachen und eine geschlechtsbezogene Gewalt gegen Frauen darstellen. Die restriktiven Gesetze in Polen haben vermeidbare Todesfälle, die Austragung ungewollter Schwangerschaften sowie die Anwendung unsicherer Methoden des Schwangerschaftsabbruchs (UN Committee on the Elimination of Discrimination against Women (CEDAW) 2024) zur Folge.

Historisch betrachtet wies Polen in der Vergangenheit, ähnlich wie Ostdeutschland vor 1990, eine progressive Gesetzeslage auf, die auch Menschen aus dem Ausland, wie Schweden, den Zugang zu legalen Schwangerschaftsabbrüchen einräumte (CEDAW 2024: 12). Auch in Ostdeutschland bestand von 1972 bis 1991 ein Abtreibungsrecht und die Möglichkeit, die Schwangerschaft in den ersten zwölf Wochen aus sozialen Gründen zu terminieren. Mit der Wiedervereinigung Deutschlands wurde der §218 des Strafgesetzbuches als Kompromiss zwischen den rechtlichen Regelungen der ehemaligen DDR und den restriktiven Gesetzen der Bundesrepublik eingeführt. Demnach gilt ein Schwangerschaftsabbruch als Straftat gegen das Leben. Personen, die einen Schwangerschaftsabbruch vornehmen und unterstützende Dritte werden strafrechtlich verfolgt. Gleichwohl bleibt die Tat gemäß der polnischen Regelung bei medizinischen und kriminologischen Indikationen straffrei. Im Gegensatz zu Polen besteht jedoch auch die Möglichkeit eines straffreien Schwangerschaftsabbruchs, sofern eine Schwangerschaftsberatung und eine dreitägige Wartezeit stattgefunden haben. (Klein 2023:3)

Sowohl die WHO als auch der UN-Frauenrechtsausschuss betrachten die deutsche Beratungspflicht, die Wartezeit und die fehlende Kostenübernahme als Barrieren für einen freien Zugang zu Schwangerschaftsabbrüchen (UN Committee on the Elimination of Discrimination against Women (CEDAW) 2023:13). Eine Gesetzesänderung zur Neuregelung des Schwangerschaftsabbruchs erfolgte aufgrund von Neuwahlen und fehlender Mehrheiten bis zum Ende der Legislaturperiode der Regierung aus SPD, Grünen und FDP (2021–2024) nicht (Ärzte Zeitung 2025). Die Neuregelungen sahen die Legalisierung von Abbrüchen bis zur

zwölften Schwangerschaftswoche, den Entfall der drei tägigen Wartefrist sowie die verbindliche Kostenübernahme durch die Krankenkassen vor (Deutscher Bundestag 2024).

Der Gesetzesvorlage lagen Empfehlungen zur Entkriminalisierung einer durch die Bundesregierung eingesetzten Expert:innen-Kommission zugrunde, die aus Ärzt:innen, Jurist:innen, Ethiker:innen, Gesundheits- und Sozialwissenschaftler:innen sowie Biolog:innen bestand. Die Kommission empfahl neben der Entkriminalisierung die Präzisierung der medizinischen Indikation sowie einen kostenfreien Zugang zu Verhütungsmitteln über das 22. Lebensjahr hinaus. (Vates, Ebeling, und Mendgen 2024)

Obwohl der Zugang zu Schwangerschaftsabbrüchen in Polen und Deutschland unterschiedlich geregelt ist, resultiert die rechtliche Kriminalisierung von Schwangerschaftsabbrüchen, einschließlich derjenigen Personen, die diese durchführen und dabei unterstützen, in Unsicherheit. (Markgraf 2024)

Gemäß dem Bericht der UN (2024) herrscht in Polen eine unzureichende Informationslage für Frauen, eine unzureichende Ausbildung unter medizinischen Studierenden und Ärzt:innen sowie das Fehlen verbindlicher Leitfaden, was zu einer Verwendung veralteter und unsicherer Methoden führt. Zudem sind polnische Ärzt:innen für die Ausbildung auf Kolleg:innen im Ausland oder auf digitale Weiterbildungsangebote anderer Länder angewiesen. In der Verteilung von Ärzt:innen, die Schwangerschaftsabbrüche durchführen können und wollen, herrscht zudem eine räumliche Ungleichheit, die vor allem in östlichen und südlichen Woiwodschaften evident wird. (CEDAW 2024: 5-6). Die Situation in Zielona Góra oder der Woiwodschaft Lubuskie können an dieser Stelle aufgrund fehlender Daten nicht beschrieben werden; auch die interviewten Ärzte aus Zielona Góra konnten hierzu keine Angaben machen (Interview 7).

Zahlreiche Frauen aus Polen reisen für einen Schwangerschaftsabbruch u. a. nach Tschechien, in die Slowakei, nach Österreich oder nach Deutschland, v. a. nach Berlin und Brandenburg. Sozioökonomisch schwächere und intersektional diskriminierte Frauen sind aufgrund finanzieller Barrieren, eingeschränkter Mobilität und mangelnder Fremdsprachenkenntnisse in dieser Hinsicht benachteiligt. (CEDAW 2024:8)

Die Kriminalisierung führt auch in Deutschland zu einer gesellschaftlichen Tabuisierung sowie einer mangelhaften medizinischen Ausbildung. Erste Ergebnisse des ELSA-Projektes, in dem ein interdisziplinärer Forschungsverbund die Lebenslagen und Bedürfnisse ungewollt Schwangerer und ihre Unterstützungs- und Versorgungsbedarfe sowie die Versorgungsstrukturen erforscht, zeigen eine regional unterschiedliche medizinische Versorgung ungewollt schwangerer Personen. Zudem erleben 65% der befragten Ärzt:innen, die Abbrüche

durchführen, eine "Stigmatisierung im privaten, beruflichen oder öffentlichen Umfeld". (Vgl. Informationsdienst Wissenschaft 2024)

Die Aussagen von Aktivist:innen zum Zusammenhang zwischen medizinischer Lehre und späterer Ausübung werden zudem bestätigt: Ärzt:innen, deren Facharztweiterbildung Schwangerschaftsabbrüche beinhaltete, boten diese auch später an (Informationsdienst Wissenschaft 2024). Obwohl die östlichen Bundesländer den einfachsten Zugang zu Praxen mit Schwangerschaftsabbrüchen vorweisen, was unter anderem bedeutet, dass eine Praxis eine "angemessene Erreichbarkeit" aufweist (40 Minuten PKW), bildet Brandenburg hier die Ausnahme. (Ärzte Zeitung 2024)

Aufgrund der noch ausstehenden Veröffentlichung der ELSA-Studie kann die Versorgungssituation im Land Brandenburg, der Lausitz oder in Cottbus an dieser Stelle nicht detaillierter behandelt werden. Es liegen vereinzelte Informationen zur Situation in Brandenburg vor. So stellte der *Tagesspiegel* 2020 fest, dass es für schwangere Personen in Brandenburg Schwierigkeiten gibt, zeitnah Beratung und Information über Eingriffsmöglichkeiten zu erhalten. Zudem ist die Anzahl der Ärzt:innen, die Schwangerschaftsabbrüche durchführen, im Süden und Osten Brandenburgs besonders gering. (Förster 2023) Die Liste der Bundesärztekammer weist für Schwangerschaftsabbrüche in Cottbus lediglich das Carl-Thiem Krankenhaus auf (keine in Forst oder Guben) - für Potsdam im Vergleich dazu sieben (Bundesärztekammer o. J.). Im Jahr 2019 waren 34% der in Krankenhäusern vorgenommenen Schwangerschaftsabbrüche von Patient:innen mit Wohnsitz im Ausland; aufgrund der geographischen Nähe lässt sich ggf. auf Polen schließen (Loredó und Holleder 2023:7).

Es kann daher angenommen werden, dass die Situation für ungewollt schwangere Personen sowohl in Zielona Góra und Cottbus als auch im Umland als schwierig einzustufen ist. Gleichzeitig befinden sich in den betreffenden Städten zwei junge Universitäten, die die medizinische Versorgung für die Städte und die Region sicherstellen sollen. Ein sicherer und stigmatisierungsfreier Zugang zum Schwangerschaftsabbruch ist ein wesentlicher Aspekt der allgemeinen Gesundheitsversorgung und sollte daher von ihnen wahrgenommen werden.

2.4.3.8 Planungen und Strategien im Gesundheitswesen

Der demografische Wandel, der aktuelle und künftige Mangel an medizinischem Personal sowie medizinische Fortschritte erfordern Anpassungen in der Gesundheitsversorgung. Obwohl die Gesundheitsausgaben in Deutschland ansteigen, ist nicht gewährleistet, dass die Versorgung dadurch tatsächlich verbessert wird. Polen sieht sich der Herausforderung gegenüber, medizinisches Personal aufgrund niedriger Gehälter zu halten und Nachwuchs zu

gewinnen. In der Woiwodschaft Lubuskie besteht bereits ein Mangel an Physiotherapeut:innen und Pflegekräften.

In diesem Kapitel werden Reformen, Projekte und Investitionen im Gesundheitswesen vorgestellt, die für Cottbus und Zielona Góra von Relevanz sind und als Grundlage für das entwickelte Konzept dienen. Die vorliegende Untersuchung betont die Notwendigkeit, Gesundheit als integralen Bestandteil der Daseinsvorsorge zu betrachten und entsprechende Maßnahmen auf dynamische Weise zu konzipieren und zu implementieren. Dies ist dadurch bedingt, dass sich individuelle Bedürfnisse sowie die sozialen, technologischen, ökonomischen und ökologischen Rahmenbedingungen einer kontinuierlichen Veränderung unterliegen. Obwohl in Deutschland oft kein Erkenntnis-, sondern ein Handlungsdefizit besteht, gibt es zahlreiche Modellprojekte, die jedoch selten in die Regelversorgung übergehen (Knieps 2022:274-6).

Best-Practice Beispiel

„Intensive Grenzenüberschreitende Gesundheit in der Euroregion Pomerania“

In der Euroregion Pomerania im Grenzraum zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Polen existiert seit 2001 ein grenzüberschreitendes Telemedizinprojekt, an dem über 30 Krankenhäuser, darunter die Universitätsmedizin Greifswald und die Medizinische Universität Szczecin, beteiligt sind. Zunächst über mehrere Interreg-Förderrunden finanziert, trägt sich das Projekt inzwischen weitgehend selbst. Zu Beginn sollte vor allem das Einzugsgebiet der Ärzt:innen mit Hilfe von Telemedizin in der peripher gelegenen Grenzregion erweitert werden. Telemedizin Pomerania deckt medizinische Bereiche wie Radiologie, Urologie, HNO-Medizin, Schlaganfallversorgung, Kardiologie, Onkologie und Augenheilkunde ab (Europäische Kommission 2016). Heute kooperieren die Krankenhäuser auch bei der Behandlung krebskranker Kinder (NDR1 Radio MV 2025). Es finden regelmäßige Sprechstunden und Beratungen statt, an denen auch Studierende teilnehmen. Die verantwortungsvolle Zusammenarbeit zwischen den Akteur:innen unterstützte die Gründung des Trägervereins Telemedizin in der Euroregion Pomerania. Die Schaffung einer grenzüberschreitenden Governance-Struktur trug zur Verbindlichkeit in der Zusammenarbeit bei und war ein wichtiger Erfolgsbaustein. Ein weiterer Baustein ist die frühzeitige Ausstattung aller beteiligten Krankenhäuser mit Videokonferenzsystemen. (Hosten 2015)

In Deutschland und Polen lassen sich Defizite in der Digitalisierung des Gesundheitswesens konstatieren. Sowohl Deutschland (GEMEINSAM DIGITAL) als auch Polen verfügen über nationale Strategien zur Digitalisierung des Gesundheitswesens, wobei Deutschland zusätzlich eine nationale Telemedizin-Strategie implementierte (World Health Organization 2024:156;84). Zur brandenburgischen Digitalisierungsstrategie des Ministeriums für Soziales, Gesundheit, Integration und Verbraucherschutz (2021-2025) gibt es mit Stand heute keinen Monitoring- oder Evaluierungsbericht, sodass zur Umsetzung keine Angaben gemacht werden können.

Laut der Weltgesundheitsorganisation (WHO 2024:156) ist der Ausbau der digitalen Gesundheitskompetenzen unter dem polnischen medizinischen Fachpersonal unterentwickelt, wobei 60% der Medizinstudierenden Schulungen dazu erhalten (ebd.). In Polen existiert seit 2021 eine elektronische Gesundheitsakte sowie seit vielen Jahren E-Rezepte. In Deutschland wurde eine solche erst im Jahr 2025 eingeführt nach langem Beharrungsvermögen. Sowohl Polen als auch Deutschland etablierten Telemedizinmodelle, wobei Polen sich noch in der Pilotphase befindet (WHO 2024: 158). Als problematisch erweist sich das Fehlen einer übergreifenden Big-Data-Strategie im polnischen Gesundheitssystem (WHO 2024:157) sowie unklare Regelungen zur Nutzung von Big Data im deutschen Gesundheitssektor (WHO 2024:87).

In einem Überblicksbericht zu E-Gesundheitssystemen der Bertelsmann Stiftung wurden Deutschland und Polen hinsichtlich digitaler Kompetenz und Datennutzung im EU-Vergleich im Jahr 2019 auf den hinteren Plätzen positioniert (Kostera 2019:4–5). Für Deutschland hat sich diese Platzierung, einem Vergleich der OECD unter 22 Staaten zufolge, bis zum Jahr 2023 nicht maßgeblich geändert und ist in Bezug auf die Verfügbarkeit von national verfügbaren Datensätzen zur Primär- oder Notfallversorgung auf dem drittletzten Platz (Sinjakowa 2023).

Sowohl Deutschland als auch Polen erhalten bis 2027 Mittel aus dem EU-Resilienzplan zur Stärkung des digitalen Gesundheitssektors (ESF+ und EFRE), wobei insbesondere die digitale Infrastruktur des öffentlichen Gesundheitsdienstes und die Telemedizin gefördert werden sollen (OECD 2023b:17; OECD 2023a). Für die Stadt Zielona Góra und die Woiwodschaft Lubuskie liegen derzeit keine Informationen zu spezifischen Digitalisierungsprogrammen in deutscher oder englischer Sprache vor.

In Cottbus wurde hingegen im Jahr 2024 die Medizinische Universität Lausitz Carl-Thiem (MUL CT) als "Digitales Leitkrankenhaus" gegründet, wobei der Fokus auf den Bereichen medizinische Informatik und Digitalisierung liegt. Die Finanzierung erfolgt durch das Investitionsgesetz des Bundes im Zuge des Strukturwandels in der Lausitz. Neben der medizinischen Ausbildung liegt ein weiterer Schwerpunkt der Universität auf Versorgungs- und Gesundheitssystemforschung. Im Zuge dessen erfolgte ein Trägerwechsel des Krankenhauses von der Stadt Cottbus zum Land Brandenburg. Ab dem Studienjahr 2025/26 werden die ersten Medizinstudierenden aufgenommen, und es werden 80 Professuren sowie 1.300 Arbeitsplätze geschaffen. (Health & Care Management 2024)

Gemäß Expertenmeinungen wird die Digitalisierung massive Veränderungen in medizinischen Prozessen mit sich bringen, sowohl innerhalb des Krankenhauses als auch in der ambulanten Versorgung (Interview 8). Die Modellregion Gesundheit Lausitz, gegründet an

der MUL CT, zielt auf die Etablierung eines digital gestützten Forschungs-, Lehr- und Versorgungsnetzwerks in der Region ab. Ein Innovations- und Netzwerkrat, in dem Vertreter:innen des Krankenhauses, Gesundheitswirtschaft, Ärzt:innenschaft und Krankenkassen aus Cottbus und den Lausitzer Landkreisen vertreten sind, soll Projekte erforschen und rasch in die Regelversorgung überführen. Externe Lehrpraxen und Lehrkrankenhäuser sowie niedergelassene Mediziner:innen werden in den Prozess integriert, um die praktische Umsetzbarkeit der entwickelten Konzepte zu gewährleisten. Die gewonnenen Daten sollen der Universität zur Entwicklung datenbasierter Versorgungsmodelle dienen. (Medizinische Universität Lausitz - Carl Thiem 2024)

Eine Herausforderung besteht in dem hohen Umsetzungsdruck für die Universität und die Modellregion, insbesondere in der erfolgreichen Integration von Modellprojekten in die Regelversorgung – ein bekanntes Problem in Deutschland (Interview 8; Knieps). Obwohl der Schwerpunkt auf der brandenburgischen Lausitz liegt, spielen auch die sächsische Lausitz und die polnische Grenzregion eine Rolle. Eine Vertretung des deutsch-polnischen Vereins nahm beispielsweise bei den ersten Treffen des Netzwerkrates teil (Interview 8). Der Geschäftsführer der Modellregion Gesundheit Lausitz verweist jedoch, angesprochen auf die Möglichkeiten der Erweiterung der Modellregion, auf die starren Governance-Strukturen, die bereits eine Übertragung nach Sachsen, geschweige denn nach Polen, erschwere, hin. Darüber hinaus ist im Falle einer Kooperation im Bereich der E-Gesundheit eine gemeinsame Datengrundlage sowie eine Vereinheitlichung der medizinischen Dateninformation erforderlich. Da die medizinische Universität erst kürzlich gegründet wurde und die Modellregion erst im Januar 2025 ihre Arbeit aufnahm, liegen bisher keine konkreten Ergebnisse vor. Die mediale Berichterstattung lässt jedoch darauf hoffen, dass innovative Lösungen verfolgt werden (Ärzte Zeitung 2024).

2.4.3.9 Grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung

Entsprechend der seit den 1970er Jahren bestehenden Möglichkeit der Inanspruchnahme grenzüberschreitender Gesundheitsdienstleistungen, die mit der Einführung der Social Security Regulation 883/2004 ermöglicht wurde, war bisher eine Genehmigung durch das jeweilige nationale Gesundheitssystem erforderlich. Mit der EU-Richtlinie 2011/24/EU zur grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung aus dem Jahr 2011 wurde zumindest rechtlich ein "dual system for cross-border-system" für Patient:innen geschaffen (vgl. Ried und Marshall 2016:15).

Die Inanspruchnahme von geplanten grenzüberschreitenden Gesundheitsdienstleistungen (PMD) durch Bürger:innen aus EU-Mitgliedstaaten und EEA/EFTA-Ländern innerhalb der gesamten EU ist gemäß Artikel 20 in SSCR gestattet, wobei eine vorherige Autorisierung

erforderlich ist (Frischhut und Levaggi 2024:2). Allerdings ist zu beachten, dass in vielen Fällen nur die Kosten erstattet werden, die auch im Heimatland angefallen wären. Dies bedeutet, dass im Falle höherer Kosten, wie zwischen Deutschland und Polen, eine Nachzahlung durch die Patient:innen erforderlich ist. Ein weiteres Problem stellt die vorherige Anmeldung und Genehmigung dar, die Patient:innen bei ihrem Krankenversicherungsträger einholen müssen (Friedrich 2024). Grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist mit hohen Kosten für die Gesundheitssysteme verbunden und sollte daher dort eingesetzt werden, wo die größten Nutzenpotenziale zu erwarten sind, wie z.B. bei der gemeinsamen Nutzung und Wartung von hochspezialisierten Geräten. Ein erster Schritt wäre hier eine Bestandsaufnahme möglicher Geräte in Cottbus, Zielona Góra, Guben, Forst und Zary, wie dies bereits in Westpommern durchgeführt wurde. (Ried/Marshall 2016:25.)

Die grundlegende Herausforderung besteht darin, die grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung so zu gestalten, dass sie zur Förderung der Gesundheit der Grenzbevölkerung beiträgt und gleichzeitig nicht zum Nachteil der jeweiligen nationalen Gesundheitssysteme wird (Frischhut/Levaggi 2024:4). Denn die grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung hat Auswirkungen auf die nationalen Gesundheitssysteme: Die Kosten für eine Gesundheitsbehandlung werden auf der Grundlage einer Schätzung der Anzahl der Personen berechnet, die die Dienstleistung in Anspruch nehmen werden. Wenn es immer einfacher wird, sich in anderen Ländern und außerhalb des eigenen staatlichen Systems behandeln zu lassen und Wahlfreiheit besteht, kann dies zu einer Unterfinanzierung und Verschlechterung der finanziell schlechter ausgestatteten Gesundheitssysteme führen. Maßnahmen hin zu einer grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung müssen vermeiden, dass ein Wettbewerb zwischen den nationalen Gesundheitssystemen entfacht wird einschließlich des Personals und der Ressourcen vor Ort. (Ried/Marshall 2016:26.)

Frischhut/Levaggi (2024) schlagen im Hinblick auf die Möglichkeiten der grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung zwischen Polen und Deutschland vor, dass eine bestimmte Anzahl oder Gruppe von Personen, die in den jeweiligen Grenzregionen wohnen, in einem festgelegten Radius Gesundheitsdienstleistungen des Nachbarlandes ohne Zuzahlung in Anspruch nehmen zu können (Frischhut/Levaggi 2024:4).

Weiterhin schlagen Frischhut/Levaggi (2024) vor, dass die Staaten hierzu gemeinsame Vereinbarungen treffen, in denen sie die Zielbevölkerung (über die Entfernung oder die Reisezeit) und gegebenenfalls die Anzahl der grenzüberschreitenden Patient:innen oder Dienstleistungen festlegen. In Fällen, in denen sich das BIP und die Gesundheitsausgaben stark unterscheiden, könnte ein EU-Zuschuss eingeführt werden, um Preisunterschiede auszugleichen. (Frischhut/Levaggi 2024:5)

Von entscheidender Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, dass die grenzüberschreitende Mobilität nicht von einzelnen Personen mit ausreichenden finanziellen Möglichkeiten bestimmt wird, sondern die EU-Mitgliedsstaaten sie selbst aktiv gestalten. Die Möglichkeiten der grenzüberschreitenden Gesundheitsdienstleistungen müssen auf Solidarität basieren und vor allem für eine bessere Gesundheit und Wohlbefinden von unterversorgten Bevölkerungsgruppen und vulnerablen Personen sorgen. (Frischhut/Levaggi 2024:5)

Es bestehen vereinzelte Kooperationsbeziehungen zwischen stationären Einrichtungen in Polen und Brandenburg, jedoch nicht zwischen den Krankenhäusern in Cottbus und Zielona Góra. Das Universitätskrankenhaus in Zielona Góra kooperiert mit dem Ernst-Bergmann-Klinikum in Potsdam im Bereich der Ausbildung, um einen Austausch der Studierenden mittels Berufspraktika zu ermöglichen und grenzüberschreitende medizinische Forschung zu fördern. Die Lausitz Klinik in Forst plant die Errichtung einer Altenpflegeeinrichtung auf polnischer Seite, deren Eröffnung für das Jahr 2021 vorgesehen war. (Triebel 2023:39-40)

Kooperationen in der Behandlung oder Prävention von Krankheiten oder Sensibilisierungskampagnen im Falle von ähnlichen Gesundheitsrisiken konnten mit Ausnahme vereinzelter, zeitlich begrenzter Projekte zwischen den Städten und in der Region nicht festgestellt werden.

Im Bereich der Geriatrie wird im Analysepapier der Euroregion Bober-Spree-Neiße eine Kooperation als notwendig erachtet (Triebel 2023:39), wobei diese bereits zwischen dem Krankenhaus in Eisenhüttenstadt und dem Naemi-Wilke-Stift bestehen (Triebel 2023:40). Die Analyse der Expert:innen-Interviews ergab, dass trotz einer grundsätzlich positiven Einstellung gegenüber grenzüberschreitenden Kooperationen häufig ein mangelndes Bewusstsein für den möglichen Nutzen und die konkreten Vorteile besteht. Zudem wurde ein Defizit an Grundlagenwissen bezüglich der möglichen deutschen oder polnischen Partner und Datengrundlagen festgestellt. (Interviews 7,8)

Die unterschiedlichen Pro-Kopf-Ausgaben für Gesundheit erschweren die grenzüberschreitende Inanspruchnahme von Gesundheitsdienstleistungen. So sind ambulante Gesundheitsdienstleistungen oft von privaten Zuzahlungen abhängig und stationäre Behandlungen können aufgrund der Genehmigungspflicht des Gesundheitsministeriums nur selten oder gar nicht stattfinden. Eine weitere Herausforderung besteht in der Inkompatibilität der Rechtsvorschriften, insbesondere in Bezug auf Versicherungs-, Haftungs- und Berufsausübungsfragen sowie technische Vorschriften. Hier mangelt es an spezifischen regulatorischen Vorgaben für den deutsch-polnischen Grenzraum. (Friedrich 2024:32-39)

Best-Practice Beispiel

„Healthacross Initiative an der österreich-tschechischen Grenze

Die Healthacross Initiative ist das Resultat des Engagements der niederösterreichischen Grenzstadt Gmünd/České Velenice, deren Ziel die Verbesserung der Gesundheit der eigenen Bevölkerung sowie der tschechischen, slowakischen und ungarischen Nachbar:innen durch grenzüberschreitend zugängliche Gesundheitsdienstleistungen ist. Seit dem Jahr 2007 wurden mit Unterstützung des Programms INTERREG zahlreiche Projekte ins Leben gerufen. Darunter befindet sich das gemeinsame Gesundheitszentrum Healthacross MED Gmünd, welches im Jahr 2021 an der deutsch-tschechischen Grenze eröffnet wurde und die medizinische Versorgung beider Bevölkerungen gewährleistet. Ein weiteres Beispiel ist die gemeinsame Nutzung einer modernen Dialysestation auf tschechischer Seite. Darüber hinaus trägt die Initiative zur Schaffung einer hochwertigen Infrastruktur bei, zu der unter anderem Kitaplätze, Digitalisierung und Wohnraum zählen. Das übergeordnete Ziel besteht darin, junges medizinisches Fachpersonal in der Region zu halten und sie anzuwerben. Erfolgsfaktoren waren die frühe Einbindung der Politik, die Durchführung von Machbarkeitsstudien sowie Bemühungen um (Beratungs-) und Kooperationspartner für bestimmte Teilprojekte oder -bereiche der grenzüberschreitenden Gesundheitsprojekte. So wurde etwa für Strategien und den Aufbau der Telemedizin eine Kooperation mit der Euroregion Maas-Rhein eingegangen. Darüber hinaus organisiert die Initiative seit ihrer Gründung regelmäßige Veranstaltungen, die Akteure des Gesundheitswesens und die lokale Grenzbevölkerung zusammenbringen. (WHO Regional Office for Europe 2024)

2.4.4 Fazit und SWOT-Analyse

Die deutsche Seite der Euroregion bietet eine gute medizinische Grundversorgung, die eine flächendeckende und zeitnahe Erreichbarkeit der Einrichtungen gewährleistet. Auf der polnischen Seite, insbesondere in den Bereichen rund um die Städte Zielona Góra, Nowa Sól und Żagań ist die stationäre medizinische Versorgung ebenfalls gesichert. Dennoch bestehen in einigen abgelegenen Regionen noch Verbesserungspotenziale hinsichtlich der Erreichbarkeit und Verfügbarkeit spezialisierter medizinischer Angebote. Vor der Hintergrund der Krankenhausreform in Deutschland und dem Wunsch nach Erhalt aller Krankenhäuser könnten sich die Akteur:innen der polnisch-brandenburgische Grenzregion, vor allem der Grenzstädte und Krankenhausstandorte Forst und Guben dafür einsetzen, dass der Versorgungsbedarf und die Versorgungssituation auf polnischer Seite berücksichtigt wird. Dies würde den Ruf nach und die Bestrebungen für eine grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung an der deutsch-polnischen Grenze in den größeren Zusammenhang der Gesundheitsversorgung im ländlichen Raum setzen.

Die Bildungsbereiche der Städte sind jeweils vielseitig ausgestattet und bieten Stadt und Umland eine breitgefächerte Auswahl an Bildungseinrichtungen. Beide Städte sind insbesondere in den Bereichen der Berufs- und Hochschulbildung von überregionaler Bedeutung. Dennoch stehen den Bildungsbereichen Herausforderungen durch fehlendes Lehrpersonal

und bauliche Mängel an Gebäuden bevor. Der Austausch zwischen deutschen und polnischen Schulen kann weiterhin ausgebaut und verbessert werden. Hierbei liegt die Herausforderung darin, die vorhandenen Sprachbarrieren zu überwinden und bestmöglich mit den Unterschieden in den Schulsystemen umzugehen. Dennoch liegen große Potenziale im Bildungsbereich. Insbesondere in Hinblick auf den Strukturwandel und innovative Projekte stellen gerade die Universitäten einen bedeutenden Akteur für Wissenschaft und Forschung dar.

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> ● bestehende Partnerschaften zwischen und Schulen in Cottbus und Zielona Góra und in der Notfallversorgung ● Medizinische Universitätskrankenhäuser mit Fachdisziplinen, guter Reputation und Kapazitäten ● Universitäten in Cottbus und Zielona Góra mit Fachdisziplinen in nachhaltigen und wachsenden Wirtschaftssektoren (grüne Technologien und Gesundheit) ● bestehender und grenzüberschreitend vernetzter Gesundheitscampus Lausitz des Naemi-Wilke-Stifts
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> ● fehlendes Angebot und Nachfrage zum Erwerb von Fremdsprachen an und außerhalb von Schulen ● Ungleichheit in öffentlichen Ausgaben für Gesundheit ● Defizite im Bereich Digitalisierung ● fehlende Übereinkunft zu Rechtsvorschriften und Regelungen ● fehlende Standardisierung und Abstimmung ● Mangel an Lehrpersonal auf deutscher Seite
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> ● Kooperationsinitiativen zwischen Wirtschaft, Universität und Schulen im Bereich MINT ● Investitionen in Digitalisierung im Gesundheitswesen ● Innovative Gesundheitsprogramme wie die Modellregion Gesundheit Lausitz ● Best-Practice Beispiele im Bereich Gesundheit
Bedrohungen	<ul style="list-style-type: none"> ● Rückgang im Bereich des Spracherwerbs ● ungleiche Schulsysteme ● national komplexe Planungen in der Gesundheitsversorgung ● Reformierungsdruck in der Gesundheitsversorgung

Tab. 11: SWOT-Analyse im Handlungsfeld Soziale Infrastruktur.

2.5 Kunst, Kultur und Tourismus

2.5.1 Einleitung

Die Partnerstädte Cottbus und Zielona Góra und die dazwischen gelegene Region verfügen bereits über ein gut ausgebautes Kunst-, Kultur- sowie Tourismusangebot. Während in der Doppelstadt-Strategie hauptsächlich die ähnlich großen Städte Cottbus und Zielona Góra

betrachtet werden sollen, ist es nicht unwichtig, gleichzeitig den Blick auf die Region dazwischen zu legen.

In der Analyse des Sektors sollen besonders die einzelnen Unterthemen ausführlich behandelt werden, weshalb spezifisch im Folgenden darauf eingegangen wird. In der Betrachtung der Governance-Strukturen auf der Ebene von Kunst, Kultur und Tourismus sind insbesondere die Kulturlandschaft, Sprache, Traditionen, Mentalität, Geschichte, Erinnerungskultur sowie die Bestandsanalyse der Kunst-, Kultur- und Tourismusangebote essenzieller Teil der Kapitel. Ein wesentlicher Punkt, der beachtet werden sollte, ist die regionale Identität. Sie ist in der Theorie für Regionen ein Schlüsselthema, um den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu gewährleisten. Unter anderem beeinflusst der Zusammenhalt der Gesellschaft ebenso ein funktionierendes demokratisches Gemeinwesen, weil dieser sich auf verschiedenen Ebenen, auch auf der regionalen Ebene, auswirken kann. Somit ist die regionale Identität im Zusammenhang dieser Arbeit vor allem auf der Analyseebene der Themenbereiche Kunst, Kultur sowie Tourismus von Relevanz. Die Betonung von Unterschieden grenzt eine Region nicht nur von einer anderen ab, sondern vor allem die regionalen Gemeinsamkeiten formen Charakteristika für eine Region und bilden somit eine Identität. Charakteristika können verschiedene Merkmale sein, die sich unterschiedlich auswirken. Dazu zählen zum Beispiel Landschaftsmerkmale, Grenzen historischer Geschichte, sprachliche Besonderheiten und die Alltagskultur mit ihren regionalen Produkten. (Pfeffer-Hoffmann 2011:S. 11 ff.)

Die Niederlausitz wird durch die historische Forschung oft beschrieben als "zwischen größeren Mächten gelegenes und nie recht zum Zuge kommendes Land an der Peripherie gesellschaftlicher und politischer Entwicklung" (Gebuhr, 2008, S. 84). Nachdem die frühgeschichtlichen slawischen Siedlungsgebiete etwa im 10. Jahrhundert tschechischen und sächsischen Herrschaften unterworfen wurden, wechselten die Zugehörigkeiten über die Gebiete mehrfach zwischen sächsischer, polnischer und tschechisch-böhmischer Herrschaft und wurden letztlich preußisches Staatsgebiet (Belzyt, 2016). Nach dem Zweiten Weltkrieg flohen viele deutsche Einwohner:innen im Zuge des Fortschreitens der Roten Armee Richtung Westen. Nach Ende des Krieges wurden Niederschlesien und die Niederlausitz östlich der Neiße an Polen angeschlossen (Belzyt, 2016, S. 37). Seit dem Schengener Abkommen bzw. dem EU-Beitritt Polens nähern sich beide Länder vorsichtig politisch an.

Auf der deutschen Seite wird bereits mithilfe des Kulturplans Lausitz mit spezifischen Schwerpunktsetzungen, strategischen Zielsetzungen und Handlungsfeldern zur Verbesserung der kulturellen Infrastruktur beigetragen. Des Weiteren trägt vor allem der kulturelle Sektor zu einer kollektiven und individuellen regionalen Identität bei und schafft Impulse für

Innovation, die wiederum einen positiven Beitrag zum Strukturwandel vor allem auf deutscher Seite leisten können (Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur Brandenburg 2021:8).

Diverse Institutionen, Vereine und KMUs tragen auch in diesem Analysesektor zu einer soliden grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bei, wobei vor allem die Governance-Strukturen teils Hürden für diverse Akteur:innen darstellen.

Best-Practice-Institutionen wie der EVTZ Muskauer Faltenbogen mbH oder der Europäische Parkverbund sind Vorreiter für grenzüberschreitende Zusammenarbeit im ausgewählten Fokusraum der brandenburgischen und sächsischen Lausitz und der Woiwodschaft Lubuskie (Experteninterview EVTZ Geopark Muskauer Faltenbogen).

2.5.2 Governance

Die Governance-Strukturen in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zwischen der Lausitz und der Woiwodschaft Lubuskie zeichnen sich durch ein komplexes Zusammenspiel verschiedener Akteur:innen auf unterschiedlichen Ebenen aus. Die Zuständigkeit für Projekte liegt dabei häufig bei Verbänden und Vereinen. Kommunen und Städte fungieren als Kooperationspartnerinnen und treten oft als Finanziererinnen oder Bezuschusserinnen auf.

Die Akteur:innenlandschaft gliedert sich in mehrere Ebenen. Auf der überregionalen Ebene sind auf europäischer und Bundesebene insbesondere Stiftungen, Netzwerke und Räte aktiv, die sich mit der Förderung von Kultur, Denkmalschutz und Umweltfragen beschäftigen. Dazu zählen unter anderem die *Deutsch-Polnische Stiftung für Kulturpflege und Denkmalschutz*, die *Stiftung für deutsch-polnische Zusammenarbeit* sowie das *Deutsch-Polnische Umweltschutzabkommen und der Umweltrat*. Auch regelmäßige *Tagungen des brandenburgischen Museumsverbandes mit polnischen Partnern* tragen zur Vernetzung auf hoher Ebene bei.

Auf regionaler Ebene in der Region Lausitz-Lubuskie existieren zahlreiche Verbände und Initiativen, die eine zentrale Rolle in der Zusammenarbeit spielen. Dazu gehören beispielsweise das *Deutsch-Polnische Netzwerk Klosterland*, der *Tourismusverband Spreewald e.V.*, der *Europäische Parkverbund*, die *Euroregion Spree-Neiße-Bober* oder das *Filmnetzwerk Łużycafilm*. Diese Organisationen fördern gezielt den Kulturaustausch, den Tourismus und die grenzübergreifende Zusammenarbeit in einzelnen Themenfeldern.

Auf kommunaler und lokaler Ebene engagieren sich Vereine wie der *Deutsch-Polnische Verein Cottbus e.V.*, das *CottbusService – Deutsch-Polnische Zentrum für Tourismusmarketing* sowie Universitäten wie die *BTU Cottbus-Senftenberg*. Diese Akteur:innen leisten wertvolle

Arbeit im direkten Austausch zwischen den beiden Ländern und sind oft an konkreten Projekten beteiligt. Auch Vereine oder Netzwerke wie der *Europäische Parkverbund*, der *Geopark Muskauer Faltenbogen* oder der *Tourismusverband Spreewald e.V.* spielen eine wesentliche Rolle bei der praktischen Umsetzung von Projekten, insbesondere im Tourismus und im kulturellen Bereich.

Viele erfolgreiche Projekte entstehen durch persönliche Initiativen von Akteur:innen, die aktiv das deutsch-polnische Verhältnis stärken möchten. Besonders langfristig funktionierende Kooperationen, wie der *Europäische Parkverbund* oder der *Muskauer Faltenbogen*, zeigen, dass nachhaltige Zusammenarbeit möglich ist. Hierbei helfen auch Koordinationsstellen, die Netzwerke zwischen den verschiedenen Akteur:innen aufbauen, wie beispielsweise die *Koordinierungsstelle Lausitz-Kultur*.

Best-Practice Beispiel: Lausitz-Kultur-Koordinierungsstelle

Die Lausitz-Kultur-Koordinierungsstelle hat sich als Master-Maßnahme aus dem Kulturplan-Prozess gebildet. Sie ist inhaltlich an das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg angeschlossen und strukturell in Wirtschaftsregion Lausitz eingebunden. Insbesondere steht sie hier im engen Kontakt mit der Werkstatt 5. Die Koordinierungsstelle stößt Kooperationen an, befördert Projektideen, betreibt Netzwerkarbeit und hat eine beratende Funktion inne. Sie steht also als erster Anlaufpunkt für Kulturakteur:innen zur Verfügung. Darüber hinaus betreibt sie Öffentlichkeitsarbeit (z.B. mittels Social Media), pflegt eine Internetplattform (lausitz-kultur.eu) und organisiert das jährlich stattfindende Kulturforum Lausitz, das sich mit kulturpolitischen Themen auseinandersetzt. Außerdem gibt es einen Projektfonds Kulturplan Lausitz, der durch Bundesmittel im Rahmen der Strukturförderung aufgestellt wurde. Eine enge Zusammenarbeit findet mit der sächsischen Koordinierungsstelle der Oberlausitz statt. Gegenüber einer Zusammenarbeit mit Polen und der Doppelstadt-Strategie Cottbus-Zielona Góra zeigt sich die Lausitz-Kultur-Koordinierungsstelle offen und ist beispielsweise bereits jetzt schon mit der Euroregion Spree-Neiße-Bober und dem Europäischen Parkverbund Lausitz vernetzt (Interview 13).

Jedoch gibt es einige Herausforderungen. Fördermittel für Projekte sind oft nur für ein Jahr geplant, sodass bereits im Januar festgelegt werden muss, wie die Mittel über das Jahr verteilt werden. Weiterhin erhalten kulturelle und touristische Projekte oft nicht genügend Mittel für Marketingmaßnahmen, da diese Mittel häufig anderen Bereichen wie Bildung oder Infrastruktur zugewiesen werden.

Insgesamt zeigt sich, dass in der Governance-Struktur der deutsch-polnischen Zusammenarbeit bereits viele funktionierende Netzwerke existieren. Dennoch besteht weiterhin Optimierungsbedarf, insbesondere in der langfristigen Finanzierung, in der strukturellen Verankerung auf regionaler Ebene und in der besseren Koordination der Akteur:innen. Die Region

Lausitz-Lubuskie hat großes Potenzial, sich als kultureller und touristischer Raum weiter zu etablieren – vorausgesetzt, die Zusammenarbeit wird gezielt weiterentwickelt und auf stabile, nachhaltige Strukturen gesetzt.

Die folgende Tabelle (Tab. 10: Akteur:innen im Handlungsfeld Kunst, Kultur und Tourismus) enthält eine Auflistung der relevanten Akteur:innen. Die Auswahl der Akteur:innen basiert auf eigener Einschätzung und Recherche. Eine vollständige Erfassung kann daher nicht garantiert werden.

	Deutschland / Lausitz	Polen / Woiwodschaft Lubuskie
Ebene 1 <i>über-regional</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Deutsch-polnische Stiftung für Kulturpflege und Denkmalschutz - Stiftung für deutsch-polnische Zusammenarbeit - Deutsch-polnisches Umweltschutzabkommen und deutsch-polnischer Umweltrat - Tagungen des brandenburgischen Museumsverbandes mit polnischen Partnern 	<ul style="list-style-type: none"> - Polnisch-Deutsches Zentrum für Tourismusmarketing
Ebene 2 <i>regional</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Deutsch-polnisches Netzwerk Klosterland - TV Spreewald / TV Lausitzer Seenland - Tourismusverband Spreewald e.V - Filmnetzwerk Łużycafilm - Domowina: sorbisch/wendischer Dachverband - Koordinierungsstelle Lausitz-Kultur - Europäischer Parkverbund - Euroregion Spree-Neiße-Bober - EVTZ Geopark Muskauer Faltenbogen 	<ul style="list-style-type: none"> - Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków: Landesamt für Denkmalschutz - LOTUR: Lubuska Regionalna Organizacja Turystyczna - PTTK: Biuro Obsługi Ruchu Turystycznego - Komplex der Landschaftsparks der Woiwodschaft Lebus - Lubuskie Centrum Produktu Regionalnego (Regionale Produktzentrum Lubuskie) - Europäischer Parkverbund - Euroregion Spree-Neiße-Bober - EVTZ Geopark Muskauer Faltenbogen
Ebene 3 <i>lokal</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Deutsch-polnischer Verein Cottbus e.V - BTU Cottbus - ZfNI und Cultural Heritage Center - CottbusService: Deutsch-polnische Zentrum für Tourismusmarketing - BoomTown Cottbus 	<ul style="list-style-type: none"> - UZ: Fakultät Bauwesen, Architektur, Umweltingenieurwesen - Regionaldirektion der Staatsforste in Zielona Góra - Zielonogórskie Stowarzyszenie Winiarskie (Weinverband Zielona Góra)

Tab. 12: Governance-Struktur im Handlungsfeld Kunst, Kultur und Tourismus.

2.5.3 Tourismus

Gäste und Übernachtungen

Die Region rund um die Städte Cottbus und Zielona Góra bietet vielfältige Übernachtungsmöglichkeiten, wobei Zielona Góra insgesamt über mehr Hotelkapazitäten verfügt. Cottbus hingegen zeichnet sich durch eine größere Anzahl an Ferienwohnungen aus, die vor allem durch private Vermieter:innen in den eingemeindeten Dörfern angeboten werden. Aufgrund der Nähe zum Spreewald konzentrieren sich Übernachtungen stärker in dieser Region und Cottbus ist somit eher Ziel von Tagesausflügen. (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2024; Slusarz 2020)

Laut der Statistik Berlin-Brandenburg von 2024 gehören Burg, Senftenberg und Lübben zu den zehn meistbesuchten Gemeinden der Region. Burg verzeichnete 2023 rund 556.000 Übernachtungen bei 174.000 Gästen, gefolgt von Senftenberg mit 375.000 Übernachtungen und 98.000 Gästen sowie Lübbenau mit 331.000 Übernachtungen und 136.000 Gästen. Cottbus selbst lag mit 280.000 Übernachtungen und 146.000 Gästen unter diesen Zahlen, wobei sich das Übernachtungsaufkommen in den letzten fünf Jahren kaum verändert hat. Die meisten Übernachtungen innerhalb des Cottbuser Raums entfallen weiterhin auf Burg. (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2024)

Gäste und Übernachtungen in der Lausitz 2019

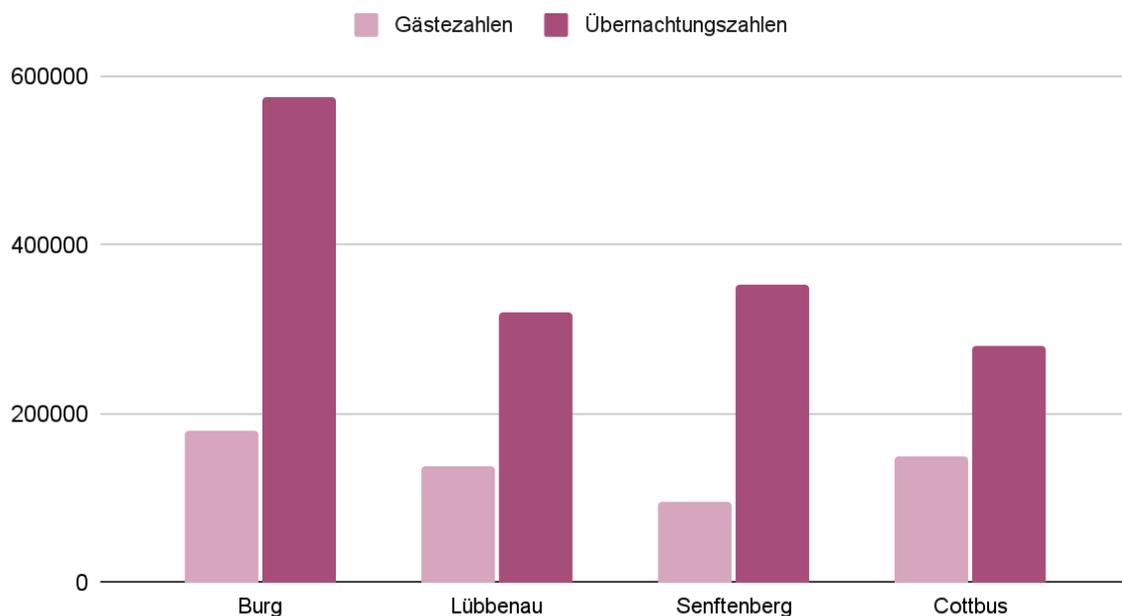


Abb. 29: Gäste und Übernachtungen in der Lausitz 2019.

Gäste und Übernachtungen in der Lausitz 2023

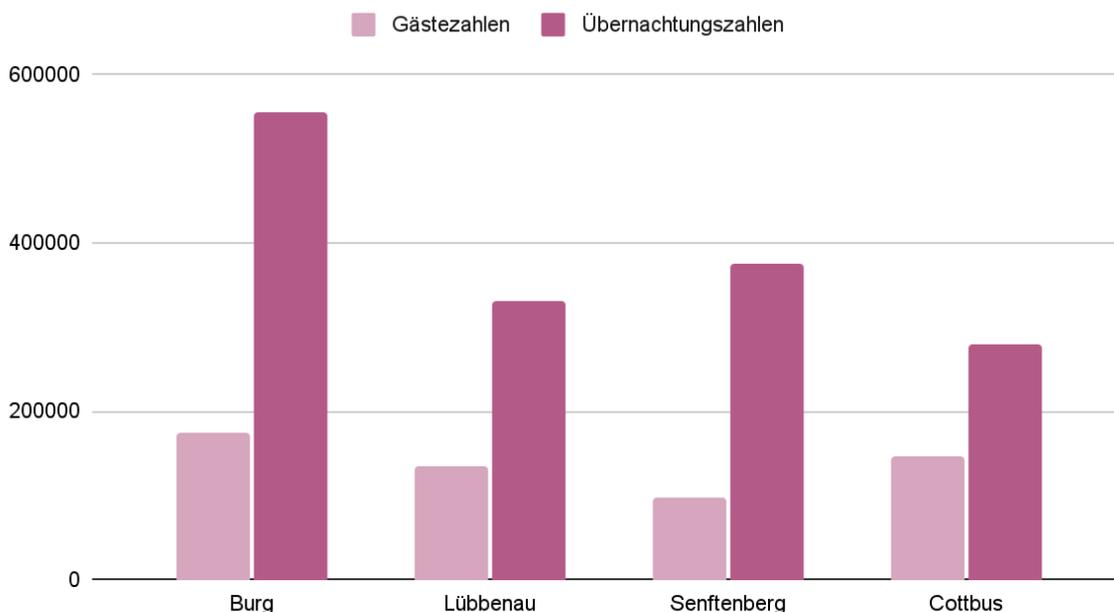


Abb. 30: Gäste und Übernachtungen in der Lausitz 2023.

Langfristige Entwicklungen zeigen, dass das Angebot an Übernachtungsmöglichkeiten seit 2016 angestiegen ist, insbesondere in der Euroregion Spree-Neiße-Bober. Dies führte auch zu einer Zunahme der Übernachtungen, vor allem auf polnischer Seite. In Zielona Góra gab es bis 2020 viel Tourismus durch Gruppenreisen. Dies schief in den Corona-Jahren etwas ein. Die Zahlen steigen nun weiter. Zielona Góra wird dennoch mehr von polnischen Gruppen besucht als von deutschen Gruppen. (Hubert Małyszczczyk 2025)

Touristische Ziele

Die touristischen Potenziale der Region sind vielfältig: Sie erstrecken sich über hochwertige Natur- und Kulturlandschaften mit Flüssen, Seen, Wäldern und Heidelandschaften. Besonders hervorzuheben sind rekultivierte Tagebauflächen, die als Erholungslandschaften entwickelt wurden, darunter der Cottbuser Ostsee, das Lausitzer Seenland und die Lebuser Seenplatte. Diese vielseitigen Landschaften bieten ideale Voraussetzungen für den Tourismus und die nachhaltige Entwicklung der Region. (Slusarz 2020:57)

Weitere wichtige Natur- und Kulturlandschaften in der Region um Cottbus und Zielona Góra stellen die Tourismusregion Spreewald, das Schlaubetal mit der ausgedehnten Lieberoser Heide, der grenzüberschreitende UNESCO-Geopark Muskauer Faltenbogen, die Flusstäler von Spree, Lausitzer Neiße, Bober und Barycz und die Landschaftsparks Krzesiński und Gryżyński dar. Sie bieten Raum für aktive und naturnahe Erholung. Sie sind einladend für Wanderfreunde, Radfahrer, Wasserwanderer oder auch Reit- und Angelsportbegeisterte.

Denn die Region verfügt über ein ausgedehntes Netz von Wander-, Wasserwander- und Radwanderwegen. (Slusarz 2020:57)

Best-Practice Beispiel: EVTZ Geopark Muskauer Faltenbogen mbH

Der EVTZ Geopark Muskauer Faltenbogen mbH ist ein herausragendes Beispiel für erfolgreiche grenzüberschreitende Zusammenarbeit in der deutsch-polnischen Grenzregion. Als UNESCO Global Geopark unterstützt er mit der Natur- und Kulturlandschaft den Tourismus und somit die regionale Entwicklung. Besonders die enge Kooperation zwischen den deutschen und polnischen Städten und Gemeinden hat den Geopark zu einem attraktiven Anlaufpunkt in der Grenzregion gemacht. Durch gemeinsame Entscheidungsstrukturen auf deutscher und polnischer Seite und eine enge Abstimmung des EVTZ wird sichergestellt, dass sich alle Mitglieder gleichberechtigt in zukünftige Projekte einbringen. Dabei spielen auch kulturelle Unterschiede eine Rolle – gegenseitiger Respekt und regelmäßiger Austausch sind entscheidend, um Herausforderungen wie Sprachbarrieren zu überwinden.

Durch die Implementierung eines Geoparkmuseums in der Alten Ziegelei in Klein Közlig (Brandenburg) sowie andere Projekte und ein gezieltes Marketing konnte sich der Geopark in den letzten Jahren als wichtiger grenzüberschreitender Akteur herausstellen und die Zahl der Besucher:innen kontinuierlich steigern.

Darüber hinaus möchte sich der Geopark zukünftig aktiv in wissenschaftliche und bildungsbezogene Projekte einbinden. Die Kooperationen mit der Universität Zielona Góra eröffnen neue Möglichkeiten für Forschung und praxisnahe Ausbildung. Den Geopark als Naherholungszentrum für die Zivilgesellschaft und Tourist:innen zu etablieren, könnte langfristig zur Attraktivität der Region beitragen. Durch die Verbindung von Naturschutz, Bildung und nachhaltiger Regionalentwicklung bietet der Geopark nicht nur Bewohner:innen einen Mehrwert, sondern macht die Region auch für Tourist:innen attraktiv. Die Ansätze und Umsetzungsketten des Geopraks regen als regionaler Akteur wertvolle Impulse für weitere grenzüberschreitende Projekte zwischen Deutschland und Polen an.

Ebenfalls für die Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra stellt der Muskauer Faltenbogen einen signifikanten Verknüpfungspunkt dar (Experteninterview EVTZ Geopark Muskauer Faltenbogen mbH).

Im Wasserwanderwegenetz gibt es einige Hindernisse durch wasserbauliche Anlagen, u. a. auch in der Lausitzer Neiße. Das Radwegenetz ist auf deutscher Seite besser ausgebaut als auf polnischer Seite. Es verfügt auch über Radwege an der Grenze mit dem Oder-Radweg, welcher das Einkehren und Besuchen von Ortschaften auf beiden Seiten der Grenze ermöglicht. Dennoch muss sowohl auf deutscher Seite als auch auf polnischer Seite das Radwegenetz weiterentwickelt werden. In Polen steht die Erweiterung im Vordergrund, während in Deutschland weniger Radwege über Landstraßen verlaufen sollten, stattdessen parallel. (Slusarz 2020:57)

Einmalig sind die zahlreichen historischen Parks, Schlösser und Gärten und ihre Hausherren wie Fürst Pückler oder Graf von Bühl. Die bedeutendsten Anlagen in der Region sind der Branitzer Park in Cottbus/Chóšebuz, der Muskauer Park zwischen Łęknica und Bad Muskau (Sachsen), der Rosengarten in Forst (Lausitz), der Schlosspark in Brody oder der Herzogliche Park in Zatonie. Diese Parkanlagen wurden zum Teil des 2010 gegründeten Europäischen Parkverbund Lausitz. Ziel des Europäischen Parkverbundes ist es, das kulturhistorische Erbe weiterzuentwickeln, sodass sich der Verbund bereits als touristische Marke etabliert hat. (Slusarz 2020:57)

Eine wichtige Rolle in der Region spielt auch der Ökotourismus, eine Form von umweltfreundlichem und nachhaltigem Tourismus. Rund um Cottbus und Zielona Góra steht dieser vor allem mit der Wiederbelebung der Weinbautradition im Zusammenhang. Ein touristisches Ziel ist das Lebuser Weinbauzentrum, welches in Zabór entstanden ist. Das Weinareal in dieser Gegend erstreckt sich von Zabór bis nach Łazy. Nicht zu vergessen das größte Fest in Zielona Góra, das Weinfest, das eine Woche lang in den Straßen der Stadt mit Verkostungen und Führungen durch Weinkeller, meist auch zweisprachig, stattfindet. Auch auf deutscher Seite spielt der Weinanbau eine wichtige Rolle, beispielsweise mit dem Gubener Weinbau e.V. bzw. das Weingut Patke und der Weinberg „Langer Rücken“ in Grano. Weiterhin gibt es eine Weinbau-Route mit Weinbau Skulpturen, Symbolen und Statuen. Auch in Zielona Góra hat der Weinbau eine ganz besondere Tradition, weshalb die Stadt mit 70 Figuren von Bacchus, dem Gott des Weins beehrt wird. (Slusarz 2020:57)



Abb. 31: Bacchus-Figur vor der Universität Zielona Góra.

Durch unterschiedliche natürliche und kulturelle Hinterlassenschaften ist die Woiwodschaft Lubuskie ein sehr attraktives Ziel für unterschiedliche Formen des Tourismus wie Erholungsurlaub, historischer Tourismus, Urlaub am Wasser oder seit kurzem moderner Agrotourismus oder auch Landtourismus genannt. Die Geschichte und Entwicklung der Region ermöglicht

auch verschiedene Formen des Kulturtourismus. Die Grenznähe der Region bietet unterschiedliche Kulturen und Identitäten. Die Landschaft bietet nicht nur Naturräume, sondern auch kulturelles Erbe. Es gibt viele Schlösser, Herrenhäuser, historische Kirchen, Museen, Theater, Einrichtungen für Brauchtum und Tradition, Denkmäler der Tuchindustrie sowie sonstige kulturelle Einrichtungen. Weiterhin ist die Region Cottbus und Zielona Góra geprägt von zahlreichen Kulturveranstaltungen, Feste und Festivals wie die Spreewälder Sagen- nacht in Burg/Spreewald, die Internationale Folklorelawine der Landkreise Spree-Neiße und Oberspreewald-Lausitz, das Internationale das Ost-West-Musikfestival in Zielona Góra, die Johannitermesse in Łagów und Kożuchów oder die Rosengartenfesttage in Forst (Lausitz) gewinnen zunehmend an Aufmerksamkeit und Besucherzahlen und sind ein Aushängeschild für den Tourismus und die Region. Besonders hervorzuheben ist das breite Spektrum an Festen und Veranstaltungen in Cottbus mit dem Frühlingsmarkt, Stadtfest, der Walzernacht, dem Blue Moon Festival, dem Elbenwaldfestival, die Filmnächte, dem Branitzer Weinfest, dem Herbstmarkt, dem Oktoberfest, dem CFF-Filmfestival, dem Winterfest, dem Weihnachtsmarkt der Tausend Sterne und dem Cottbuser Musikherbst. Aber ebenso bietet auch Zielona Góra einige einzigartige Veranstaltungen wie natürlich das riesige Weinfest, aber auch das Green Brauns Festiwal, das CORNO Brass Music Festival, das Rosen Jazz Festival und das International Festiwal of Folklore. Erkennbar ist, dass auch der Kunst auf musikalische und schauspielerische Art und Weise eine große Wichtigkeit zugeschrieben wird. (Slusarz 2020:57)

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Tourismus wird mittels Vereinen und Verbänden wie dem Europäischen Parkverbund Lausitz oder dem UNESCO-Geopark Muskauer Faltenbogen vorangetrieben. Diese Strukturen sollen eine gemeinsame Entwicklung und Vermarktung der Region ermöglichen. In der Region gibt es zwei UNESCO-Weltkulturerbestätten, welche gutes Marketing erlauben und in Polen etwas Einmaliges darstellen. Diese sind der Muskauer Park in Bad Muskau und Łęknica sowie der Geopark Muskauer Faltenbogen. (Slusarz 2020:57)

Best-Practice Beispiel: Europäischer Parkverbund

Der Europäische Parkverbund ist eine Partnerschaft auf Grundlage eines Vertrags.

Am 16. November 2010 schlossen sich Akteure der historischen Kulturlandschaft Lausitz in Brandenburg, Sachsen und der Woiwodschaft Lubuskie zusammen und der Europäische Parkverbund Lausitz wurde gegründet. Damals bestand die Partnerschaft nur aus vier Parks: den Pückler-Parks in Muskau und Branitz, dem Ostdeutschen Rosengarten in Forst und dem Schlosspark Brody. Zu den Parks gehören ebenso historisch bedeutende Persönlichkeiten: Graf Brühl, Fürst Pückler, Dorothea von Sagan. Ziel war es eine grenzüberschreitende kulturelle Identität in der Region zu etablieren. Dies sollte positive und nachhaltige Folgen im Bereich Bildung, Tourismus und Wirtschaft zeigen. So sollte auch der Parkverbund einen Beitrag im Strukturwandel der Lausitz und bei der europäischen Integration leisten. Der positive Einfluss des Verbundes auf die regionale Identität führte 2018 dazu, dass sich weitere fünf Schloss- und Parkanlagen dem Parkverbund anschlossen. Durch die Förderung aus dem Kleinprojektefond konnte 2014-2019 der Verbund konnte die Erweiterung von vier Mitgliedern auf nun neun Mitgliedern umgesetzt werden und somit auch die inhaltliche Ausrichtung erweitert werden. Unter den neuen Mitgliedern waren in Brandenburg der Schlosspark Altdöbern, in Sachsen der Rhododendronpark Kromlau und die Schlossanlage Neschwitz, und in Polen Schloss und Park Żagań (Sagan) sowie der Schlosspark Zatonie (Günthersdorf). Der Parkverbund möchte den Austausch und die Zusammenarbeit der beteiligten Städte, Kommunen und Parkverwaltungen intensivieren und vor allem den Bürgern die Möglichkeit geben, sich in der grenzübergreifenden Region zu begegnen und gegenseitig besser kennenzulernen. Dadurch wird das Zusammenwachsen der Region und das gegenseitige Verständnis füreinander gestärkt. Mindestens einmal im Jahr treffen die Mitglieder sich in Arbeitsgruppen. Außerdem finden regelmäßig Erfahrungsaustausche, Konferenzen oder Symposien statt. Auch der Denkmalschutz profitiert von dem Datenaustausch.

2020 erhielt der Parkverbund eine große Förderung für Marketing des INTERREG-Programms. Dadurch konnten u.a. Image-Videos im Park Zatonie oder im Park Branitz für Marketing und den Tourismus gedreht werden. Danach gab es eine Förderpause, weshalb die Treffen in Arbeitsgruppen pausierten. Da es sich beim Europäischen Parkverbund um keine Institution handelt, sondern eigenes Engagement gefordert ist, kam es kurzfristig zu einem Stillstand. Im Vordergrund des laufenden Projektes INTERREG VI A stehen gemeinsame Themenjahre und Veranstaltungen wie Parkseminare, Sommerschulen oder Werkstätten. (Europäischer Parkverbund o. J.)

Die Förderung gilt bis 2027. Bis dahin soll es sich in jedem Jahr um eine der drei Persönlichkeiten drehen: Dorothea von Sagan, Graf Brühl und Fürst Pückler. Im Jahr 2025 steht Dorothea von Sagan im Mittelpunkt. Mit den Bürgern zusammen soll das Bewusstsein des kulturellen Erbes gestärkt werden und das Erbe gepflegt werden. Weiterhin sollen im Themenjahr kulinarische Workshops mit der Gastronomie stattfinden. Im Rahmen des Förderprogramms werden die Parks in Forst, Satonie und Brody saniert und mit Überdachungen ausgestattet. Ein Pilot-Projekt ist die Digitalisierung von Parkplänen sowie das Zugänglichmachen der Parkinformationen für eingeschränkte Personen. Den Anfang wird der Garten in Forst machen. Zur Digitalisierung soll auch ein gemeinsamer Veranstaltungskalender auf der Website des Parkverbundes beitragen. Auch soll eine App des Parkverbundes im Frühjahr 2025 online gehen (Jagowski 2025).

Ein weiterer wichtiger Zusammenschluss ist das durch das INTERREG-Projekt „EuRegion-Net“ entstandene Netzwerk des Clusters für Geschichtstourismus, welches 2019 gegründet wurde.

Ziel ist es, die touristischen Potenziale der Region Lubuskie und Brandenburg durch grenzüberschreitende Vernetzungen, gemeinsame Werbestrategien und -maßnahmen voll auszuschöpfen. Das Augenmerk des Clusters umfasst historische Schlösser, Paläste, Festungen und Befestigungen sowie die Geschichte und Traditionen des Weinanbaus. (Slusarz 2020:58)

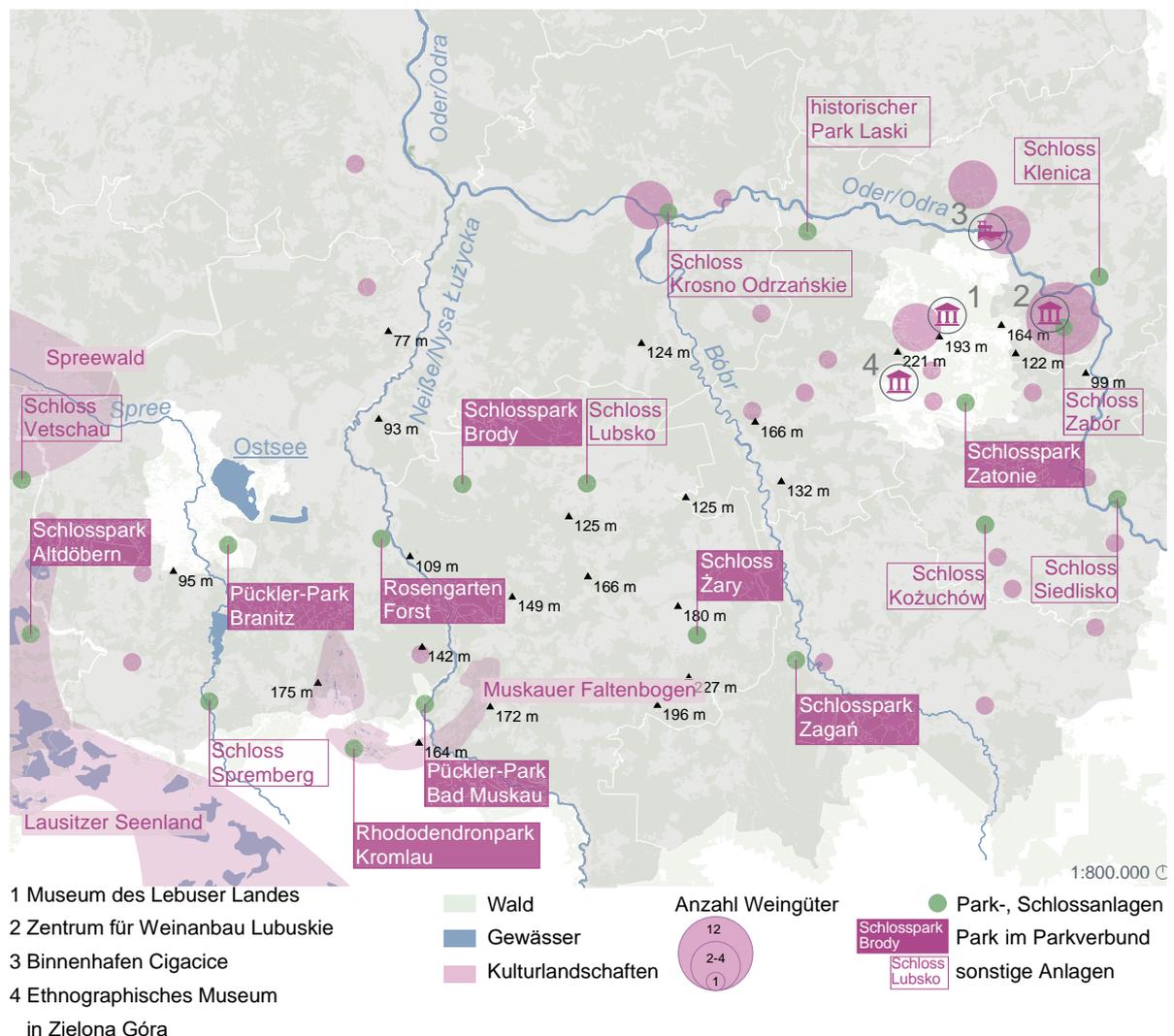


Abb. 32: Wichtige touristische Akteure und touristische Ziele.

2.5.4 Kultur

Kultur ist ein facettenreicher Begriff, der weit über Kunst und Traditionen hinausgeht. Sie umfasst nicht nur sichtbare Ausdrucksformen wie Kulturlandschaften, Bräuche, Sprache und Traditionen, sondern wird auch maßgeblich durch die Geschichte eines Landes geprägt. Gleichzeitig beeinflusst die Mentalität der Menschen das kulturelle Selbstverständnis und spiegelt sich im gesellschaftlichen Miteinander wider.

Im folgenden Kapitel wird die Vielfalt der Kultur in der Doppelstadt-Region betrachtet – von historischen Einflüssen über regionale Besonderheiten bis hin zu den gemeinsamen und unterscheidenden Merkmalen beider Länder - Deutschland und Polen.

2.5.4.1 Kulturlandschaft

Kulturlandschaft ist als "soziale Konstruktion" zu verstehen mit dem "Ergebnis einer durch soziale Vermittlung erlernten Wahrnehmung des physischen Raums" (Heiland 2019:652). Kulturlandschaften entstehen also durch soziale Aushandlungsprozesse. Die Wahrnehmung des physischen Raums (z.B. Tagebaufolgelandschaften, Weinhänge, Wälder etc.) kann somit eine "soziale Konstruktion" darstellen. Kulturlandschaft kann also einerseits den real existierenden Raum beschreiben, andererseits ist diese Beschreibung durch subjektive Wahrnehmung geprägt und wird durch "individuelle Erfahrungen, Meinungen und Emotionen modifiziert". (ebd.)

Die Kulturlandschaft wird durch menschliche Einflüsse geprägt, während die Naturlandschaft eine vom Menschen weitgehend unbeeinflusste Landschaft ist und durch natürliche Prozesse geformt wird (Heiland 2019:654). Eine Trennung zwischen Kultur- und Naturlandschaft scheint im Zeitalter des "Anthropozän" überflüssig, da de facto jede Landschaft vom Menschen beeinflusst wird oder wurde (ebd.). In diesem Kapitel werden Kulturlandschaften mit unterschiedlichen Graden der menschlichen Einflussnahme betrachtet.

So ist beispielsweise die Hügelkette um Zielona Góra („Wał Zielonogórski“), obwohl sie eiszeitlich geformt wurde, als Kulturlandschaft zu verstehen, da die topografischen Bedingungen für den Weinanbau und zu Freizeitwecken genutzt werden. Zahlreiche Weinhänge prägen die Landschaft, aber auch 27 Nordic-Walking-Strecken mit einer Gesamtlänge von über 360 km durchqueren die Hügelkette. Darüber hinaus ist die Doppelstadt-Region durch zahlreiche Park- und Schlossanlagen gekennzeichnet, die bereits touristisch gut erschlossen wurden, sich aber teilweise noch in sanierungsbedürftigem Zustand befinden (siehe Abb. 32) (Piersiak und Pluskota 2022).

Die deutsch-polnische Niederlausitz durchqueren die drei Flüsse Bóbr (dt.: Bober), Neiße und Spree. Der Bóbr durchfließt u.a. Żagań und Nowogród Bobrzański und mündet in Krosno

Odrzańskie in die Oder. Er gilt als östliche Grenze der Niederlausitz. Die Neiße als Grenzfluss zwischen Deutschland und Polen quert Bad Muskau, Forst und Guben/Gubin. Die Spree fließt durch Cottbus und bildet nordöstlich der Doppelstadt-Region den Spreewald. Außerdem wird die Flusslandschaft der Oder mit dem Binnenhafen in Cigacice für rad- und wassertouristische Zwecke genutzt (Piersiak und Pluskota 2022:67). Darüber hinaus sind große Kiefernwälder charakteristisch für die Niederlausitz und die Doppelstadt-Region.

Weinanbau

In Zielona Góra und den angrenzenden Gemeinden gilt der Weinanbau als bedeutendstes Kulturerbe und genießt als das nördlichste Weinanbaugebiet ein Alleinstellungsmerkmal in Europa (Bakiewicz 2016; Piersiak und Pluskota 2022:66). Der Weinanbau geht dort auf das 14. Jahrhundert zurück und ist eng verbunden mit der schlesischen Kultur (Brylla 2020:81). In der Niederlausitz wurde bereits im 12. bis 13. Jahrhundert der erste Wein angebaut, als Siedler u.a. aus Franken oder dem Rheinland in der Region eintrafen. Hier gab es acht wesentliche Weinanbaugebiete: Lucku-Baruth, Calau, Senftenberg, Cottbus, First-Triebel, Lübben-Lieberose-Friedland und Sommerfeld (pol.: Lubsko). Seit dem 18. Jahrhundert fand der Weinbau in der Niederlausitz schließlich fast vollständig sein Ende und wurde immer mehr durch Obstanbau ausgetauscht (Bayerl 2014). In Grünberg und Umgebung setzte der Niedergang des Weinbaus ab etwa 1900 ein. Während es 1890 in Grünberg und Umgebung noch über 1400 ha Weinbaufläche gab, ist die Anbaufläche Mitte der 1920er auf 150 ha geschrumpft. Gründe für den Niedergang waren Rebkrankheiten und eingeschleppte Schädlinge, mangelhafte Pflege der Weinberge, Beibehaltung schlechter Sorten, Vogelfraß und der Mangel an Winzern (Stein und Busse 1928).

Im Zuge der "Repolonisierung" (Brylla 2020:78) und "Entschlesierung" (ebd.: 82) nach dem zweiten Weltkrieg, wurde die Identität Zielona Góras und des Lebusener Landes aus "politisch-ideologischen" Gründen umgeformt. Im gleichen Zug verschwand der Weinanbau fast vollständig und "die deutschen sowie schlesischen Überbleibsel von Grünberg [wurden] gelöscht", da die Weinberge weiter vernachlässigt und durch neue Wohnsiedlungen überbaut wurden. In den letzten Jahren ist jedoch eine gewisse "Affinität für die Stadtgeschichte" wiederzuerkennen, "ein Wiederaufleben der verschollenen, vergessenen deutschen Urbanität und Kultur" (ebd.). Die Weinbaukultur wird wieder zu einem identitätsstiftenden Faktor (Bakiewicz 2016).

Das materielle Kulturerbe des Weinbaus umfasst in Zielona Góra im öffentlichen Raum u.a. verschiedene Denkmäler und Statuen von ehemaligen Winzerinnen (ebd. 19) oder dem markanten Winne Hügel („Wzgórze Winne“) mit dem historischen Winzerhäuschen und der Palmenhalle (Piersiak und Pluskota 2022:110). Das Winzerhäuschen steht dabei exemplarisch

für die fast ausgestorbene Weinbergarchitektur (Bayerl 2014). Zu den immateriellen Gütern zählt in Zielona Góra v.a. das Weinfest "Winobranie". Das jährlich ausgetragene Fest ist in Polen und sogar den westlichen Nachbarländern bekannt (Piersiak und Pluskota 2022:66).

Überregional verbindet die Wein- und Honigroute verschiedene Orte des Kulturerbes. Die Wein- und Honigroute ist ein Projekt des ZSW - Zielonogórskie Stowarzyszenie Winiarskie (Weinverband Zielona Góra), der sich insbesondere die Reaktivierung der Weintradition, die Förderung von Weingütern, Agrotourismus, regionalen Produkten und Fachkräfteausbildung sowie die Umsetzung des aktuellen Stands der Produktionstechniken zum Ziel gesetzt hat. Er widmet sich sowohl fachlichen und wissenschaftlichen (z.B. Schulungen, Gutachten, Konferenzen) als auch touristischen Aufgaben (Lubuska Regionalna Organizacja Turystyczna o.J.). Die Entwicklungsstrategie für Zielona Góra propagiert zudem weitere touristische Maßnahmen, wie eine Markenbildung und die Förderung des touristischen Produkts oder die Verbesserung der Infrastruktur einschließlich Zufahrtsstraßen, Radwegen oder Beschilderungen (Piersiak und Pluskota 2022:92–94). Darüber hinaus sitzt in Zielona Góra das Regionale Produktzentrum Lubuskie (Lubuskie Centrum Produktu Regionalnego), das den Vertrieb lokaler Produzenten regelt, das regionale Erbe fördert und das Image regionaler Produkte verbessern möchte. Außerdem führt das Produktzentrum Bildungs- und Publikations-tätigkeiten aus, hat eine beratende Funktion und organisatorische Aufgaben inne (z.B. Messen, Wettbewerbe, Kampagnen, Workshops oder Ausstellungen). In einer Kartenanwendung (siehe lcpr.pl/zg/nawigator) lassen sich ausführliche Informationen zu den einzelnen regionalen Anbietern abrufen, wie bspw. Imker, Brauereien, Kunsthandwerker, Bauernhöfe (Lubuskie Centrum Produktu Regionalnego w Zielonej Górze o.J.).

Braunkohlefolgelandschaften

Die brandenburgische Lausitz ist insbesondere durch einen großflächigen Landschaftswandel durch den Braunkohleabbau gekennzeichnet. In der Doppelstadt-Region stellt v.a. der Cottbuser Ostsee ein wesentliches kulturlandschaftliches Merkmal dar. Anfang der 1990er wurden mehr als 20 Tagebaue stillgelegt und über 150 Jahre Braunkohleabbau hinterließen eine "brachliegende Landschaft". Die Internationale Bauausstellung (IBA) Fürst-Pückler-Land (2000 - 2010) prägte v.a. das Lausitzer Seenland und setzte ökonomische, ökologische und gestalterische Impulse. "Industriedenkmalier wurden erhalten und neu genutzt, Stadtumbauprojekte gefördert und die Mondlandschaften des Braunkohleabbaus touristisch erschlossen" (BBSR o.J.). Zu den 30 Projekten der IBA gehören neben dem Geopark Muskauer Faltenbogen auch die ENERGIE-Route Lausitzer Industriekultur (siehe Abb. 33).

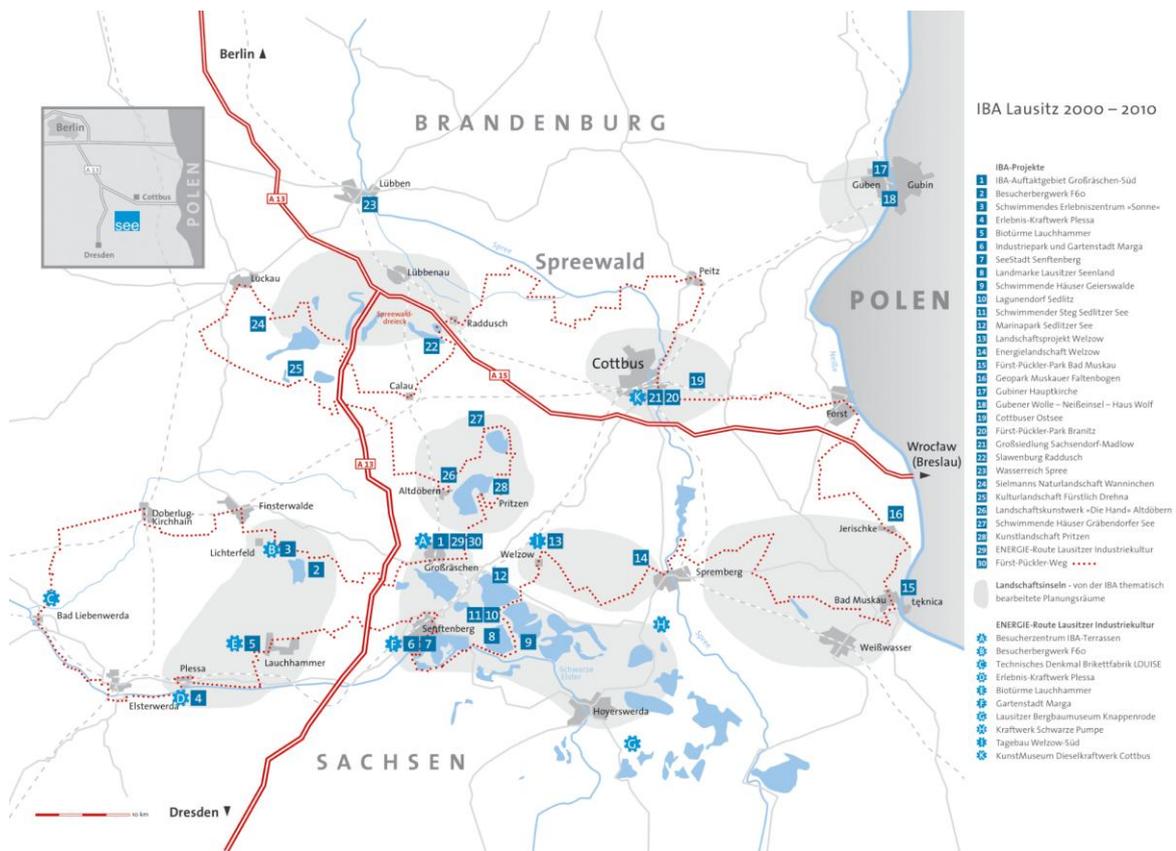


Abb. 33: Karte Projektgebiet IBA-Lausitz.

2.5.4.2 Bau- und Erinnerungskultur

Industrie-Region

Das Brandenburgische Landesmuseum für moderne Kunst im Dieselkraftwerk Cottbus ist Teil der ENERGIE-Route Lausitzer Industriekultur und gleichzeitig der einzige Standort der ENERGIE-Route innerhalb der Doppelstadt-Region. Weitere Orte der Route sind das Besucherbergwerk F60 in Lichterfeld, die Biotürme in Lauchhammer, die IBA-Terrassen in Großräschen, die Brikettfabrik „Louise“ in Domsdorf und die Gartenstadt Marga in Senftenberg sowie die Energiefabrik Knappenrode und das Elektroporzellan-Museum Margarethenhütte. Zusätzlich zu diesen acht Stationen gibt es sogenannte „Entdecker-Touren“ rund um die jeweiligen Stationen als Rad- oder Wandertouren. Die Entdeckertour „Rund um das Dieselkraftwerk Cottbus - Brandenburgisches Landesmuseum für moderne Kunst“ ist als Wandertour ausgelegt und umfasst neben dem Dieselkraftwerk 13 nicht-industrielle Stationen, darunter beispielsweise den Tierpark Cottbus oder den Branitzer Park. (Tourismusverband Lausitzer Seenland e. V. o.J.; Touristisches Netzwerk Industriekultur in Brandenburg o.J.)

Über die ENERGIE-Route hinaus vermarkten der Tourismusverband Lausitzer Seenland e.V. und das Touristisches Netzwerk Industriekultur gemeinsam mit der Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH weitere Standorte der Industriekultur. Dabei liegen das Stadt- und

Industriemuseum in Guben, das Eisenhütten- und Fischereimuseum in Peitz, das Brandenburgische Textilmuseum in Forst (Lausitz), den Braunkohletagebau Jänschwalde und Cottbus-Nord, der zum Ostsee wird, das technische Denkmal Wasserkraftwerk Grieben, die Ziegelei und die Ziegeleibahn in Klein Kötzig innerhalb der Doppelstadt-Region. (Tourismusverband Lausitzer Seenland e. V. o.J.)

Da in der "peripheren Industrieregion" häufig wenig Nutzungsdruck vorherrscht, wie in urbanen und zentralen Räumen, und der hohe Leerstand durch Nachnutzung oft nicht gelingt, ist der Erhalt der historischen Gebäudesubstanzen häufig nicht gesichert. Bei den peripheren Industriestandorten handelt es sich meist um ehemalige weitläufige Kraftwerke, Großgeräte, Industriehallen und Produktionsflächen. So wurden in Forst beispielsweise bereits viele ehemalige Industriegebäude abgerissen oder stehen leer (Hettchen u. a. 2014:133, 156–57). Der Pfad der Industriekultur in Forst informiert über das industrielle Erbe und rückt es stärker in das Blickfeld der Menschen. Er ist als dauerhaft angelegte Informationstafelausstellung der (Tuch-) Industriegeschichte zu verstehen und umfasst zehn Stationen auf einer Strecke von 5 km. Die vormals gewerblich genutzten Gebäude fallen brach und sind oft vom Verfall bedroht, denn zur politischen Wende 1989 ist die Forster Textilindustrie fast vollständig verschwunden. Der Pfad der Industriekultur soll um 15 weitere Standorte und einer begleitenden Broschüre ergänzt werden. (Stadt Forst (Lausitz) o.J.).

In einem Erfassungsprojekt des Brandenburgischen Landesamts für Denkmalpflege und des Archäologischen Landesmuseums von 2021 bis 2023 wurde die bergbaubedingte Kulturlandschaft in der brandenburgischen Lausitz erforscht. Dabei wurden alle braunkohlebezogenen Bauten und technischen Anlagen einschließlich ihrer landschaftlichen und städtebaulichen Kontexte verortet, kartiert und kategorisiert. Die Bestandsaufnahme kann genutzt werden, um weitere Standorte der Industriekultur zu identifizieren und einen Umgang mit ihrem Erbe zu finden. (Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum 2023)

Die digitale Datenbank „Archiv Verschwundene Orte“ dokumentiert alle 137 Orte, die dem Braunkohleabbau seit 1922 weichen mussten. Östlich von Cottbus mussten 16 Orte teilweise oder vollständig den Tagebauen Cottbus-Nord und Jänschwalde weichen und mindestens 2.070 Menschen ihre Heimat verlassen. Unter anderem wurde zwischen 2004-2006 der Ort Horno (sorb. Rogow) nach langem Widerstand der Bewohner:innen vollständig abgebrochen. 320 Personen mussten ihre Heimat verlassen, viele zogen jedoch nach Neu-Horno an den nordöstlichen Stadtrand von Forst. Zur Erinnerung wurde der Stamm der 1897 in Horno zum Gedenken an Kaiser Wilhelm I. gepflanzten Eiche künstlerisch bearbeitet und in Neu-Horno wieder aufgestellt. Eine andere Form der Denkmäler sind häufig Gedenksteine (z. B.

in Grötsch, sorb. Grožišćo, Klein Lieskow oder Tranitz), auch in Kombination mit Schutzhütten, Sitzgelegenheiten, Informationstafeln oder Aussichtsplattformen wie in Klinge am Klinger See. (Sperling und Kuczer 2015; Stadt Forst (Lausitz) 2006)

Die Nachnutzung von Bau- und Industriekultur hat ein großes Potenzial, ist jedoch bisher schwach ausgeprägt. „Industriedenkmäler können aktiv genutzte Räume werden, indem sie ihre eigene Industriegeschichte erlebbar machen, oder aber in eine neue Nutzung überführt werden“ (Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur Brandenburg 2021c:31). Sie können die Besonderheit einer Region aufzeigen und erlebbar machen und sind ein verbindendes Element in der Region (Wirtschaftsregion Lausitz GmbH o.J.).

Textilindustrie

Insbesondere die Textilindustrie kann als verbindendes Element für die Doppelstadt-Region genutzt werden, denn nicht nur in den Städten Zielona Góra und Cottbus war die Textilindustrie ein wichtiger wirtschaftlicher Motor, sondern auch in zahlreichen kleineren Städten, wie z.B. Forst oder Żary (siehe Abb. 35). In Grünberg (Zielona Góra) geht die wirtschaftliche Entwicklung neben dem Weinanbau v.a. auf die Tuchfabrikation zurück (Stein und Busse 1928:83). Bereits im 14. Jahrhundert entwickelten sich hier die Tuchmacherei und Weberei und hatten bis zum 30-jährigen Krieg ihre Blüte erfahren mit ca. 700 Tuchmachern auf 10.000 Einwohner:innen im Jahr 1630 (ebd.: 84). Dann erfuhr die Stadt eine lange Zeit des Niedergangs, bis schließlich ab Ende des 18. Jahrhunderts eine neue Hochzeit einsetzte (ebd.: 85). So hat im 19. Jahrhundert die Familie Förster die Stadt mit der Mechanisierung der Textilindustrie geprägt und zu neuem Aufschwung verholfen. Als die „Schlesische Tuchfabrik R. Wolff“ und die „Wollwaren Manufaktur“ der Engländer John Oldroy und Georg Blakeley 1914 zur „Manufaktur“ fusionierten, wurde ein neuer Meilenstein erreicht. Im Zuge der Konsolidierung und Zentralisierung entstand ein großer Betrieb, der zwischen 1920-1926 erbaut wurde. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde der Betrieb in „Wolle“ umbenannt. Heute beherbergt dieses Gebäude das Einkaufszentrum Focus Mall. (Belzyt u. a. 2016)

Im Zuge der industriellen Entwicklung Deutschlands sind weitere Industriezweige nach Grünberg gekommen. So entstand beispielsweise ab Mitte des 19. Jahrhunderts in Grünberg v.a. um das Unternehmen Beuchelt & Co eine Metall- und Maschinenindustrie, die zur zweitgrößten Branche heranwuchs und bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges bestand. Die unternehmerischen Tätigkeiten umfassten insbesondere die Brücken- und Stahlkonstruktion sowie den Waggonbau (Stein und Busse 1928:83). Auch wurde in der Region um Grünberg Braunkohle gefördert, jedoch in deutlich geringerem Maße als in der deutschen Lausitz und nur für industrielle Zwecke eingesetzt. Der Braunkohleabbau spielte deshalb eine untergeordnete Rolle. (Belzyt u. a. 2016)

Cottbus war ebenso von der Textilindustrie geprägt wie zahlreiche andere Städte der Niederlausitz. Die industrielle Textilindustrie bildete sich in den 1830er Jahren heraus und hielt bis in die 1990er Jahre an. Im Jahr 1925 gab es in der gesamten Niederlausitz 600 Tuchfabriken, davon ca. 300 in Forst und ca. 40 in Cottbus. Dies brachte etwa 42.900 Menschen eine Beschäftigung in der Textilindustrie (Flemming 2018:64f.). Ab dem Jahr 1930 sorgte die Weltwirtschaftskrise für starke Umsatzeinbrüche in der Branche und ein Großteil der Beschäftigten wurde arbeitslos. Anfang der 1950er Jahre wurden Textilfabriken zusammengelegt und schließlich wurde im Jahr 1954 der VEB Textilbetrieb Cottbus gegründet. 1968 folgte dann der Aufbau des Textilkombinats Cottbus (TKC) (ebd.). Mit dem Ende der deutschen Teilung ist die Textilindustrie aus Cottbus und anderen Städten der Niederlausitz fast vollständig verschwunden (siehe Abb. 34).

Entwicklung der Beschäftigten in der Textilindustrie in Cottbus

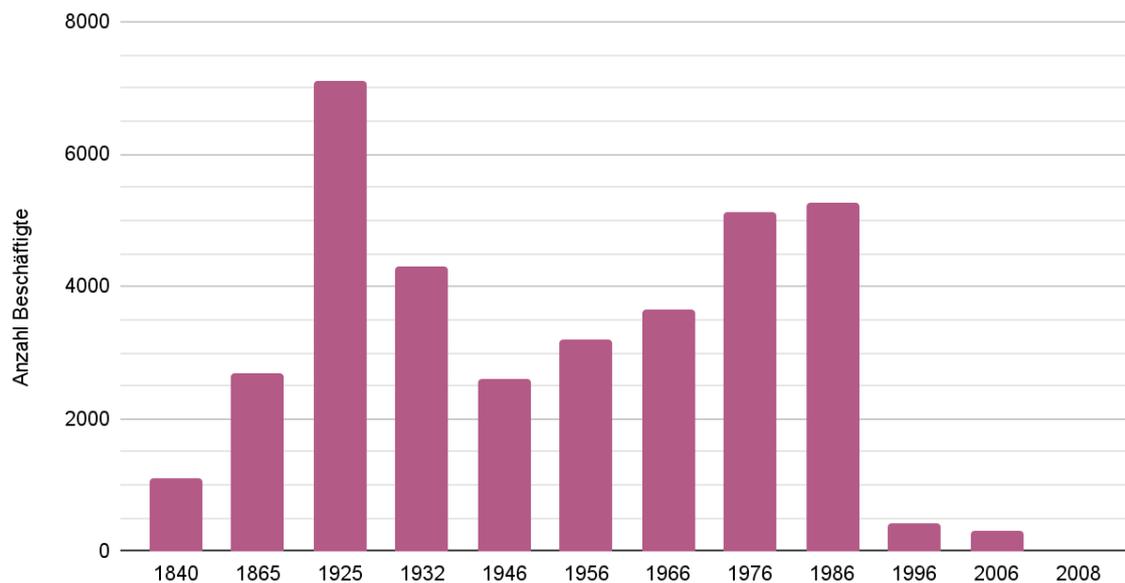


Abb. 34: Entwicklung der Beschäftigten in der Textilindustrie in Cottbus.

Unbequemes Erbe

Es ist anzumerken, dass nicht alle Orte nationalsozialistischer Verbrechen aufgenommen und dokumentiert werden konnten. An dieser Stelle soll jedoch ein Beispiel angeführt werden, dem in der Erinnerungskultur bisher nur wenig Beachtung geschenkt wurde. In Christanstadt (heute Krzystkowice), ein Stadtteil von Nowogród Bobrzański, errichteten in den 1930er Jahren die Nationalsozialisten die vermutlich größte Sprengstofffabrik des Dritten Reiches mit etwa 800 Gebäuden, eigenen Kraftwerken, Schienen und Straßen innerhalb eines 17 km langen Zaunes, eingebettet in dichten und großflächigen Wald (Mühle 2014:198–

190). Der Bau und Betrieb erfolgte durch die Deutsche Sprengchemie Berlin GmbH, Tochtergesellschaft der Dynamit AG (DAG), wiederum Tochtergesellschaft der IG-Farben. Ab 1943 wurden dort über 10.000 Arbeiter:innen zu schwerer, gesundheitsgefährdender und lebensgefährlicher Arbeit gezwungen (ebd.). Darunter befanden sich 800 bis 1000 jüdische Frauen, die in das Außenlager Christianstadt des KZ Groß Rosen deportiert wurden (Brenner u. a. 2018:533). Kurz vor Kriegsende wurden die Arbeiter:innen evakuiert, deportiert oder auf Todesmärsche geschickt. Der Todesmarsch aus Christianstadt führte vermutlich an Sorau (Żary) vorbei nach Muskau und dann über Weißwasser weiter Richtung Bautzen. 621 Frauen kamen nach über sechs Wochen am 6. März im Arbeitslager Helmbrechts des KZ Flossenbürg in der Oberpfalz an. Durch Christianstadt verliefen auch die Todesmärsche der KZ-Außenlager Grünberg (Zielona Góra), Neusalz (Nowa Sól) und Schlesiersee (Ślawa) (ebd.: 534-41). Ein sowjetisches Ehrenmal erinnert auf dem Friedhof in Nowogród Bobrzański an die Soldaten der Roten Armee, ein Hinweisschild o.ä. fehlt jedoch (Mühle 2014:190). Außerdem gibt es ein virtuelles Museum (dag-krzystkowice.pl) in polnischer Sprache, das über die Sprengstofffabrik informiert und an die Opfer erinnert (Gobelny o.J.). In Brożek (südöstlich von Forst) wurde 1939 ein weiteres Werk der Sprengstoffindustrie der DAG mit etwa 400 teils unterirdischen Gebäuden gebaut, in denen ebenfalls ausländische Arbeiter:innen zur Arbeit gezwungen wurden. Gegenwärtig ist das Areal noch immer stark von Altlasten betroffen, wodurch es bereits einige tödliche Unfälle gegeben hat. Von einem Besuch wird dringend abgeraten. (Mühle 2014:189–90)

Darüber hinaus ist das "Lausitzer Freilichtmuseum" in Buczyny zu erwähnen, das verschiedene authentische Blockhäuser der Niederlausitz und Ostpolens sowie die sorbische Lebensweise zeigt (Tourismus-Marketing Brandenburg o.J.).

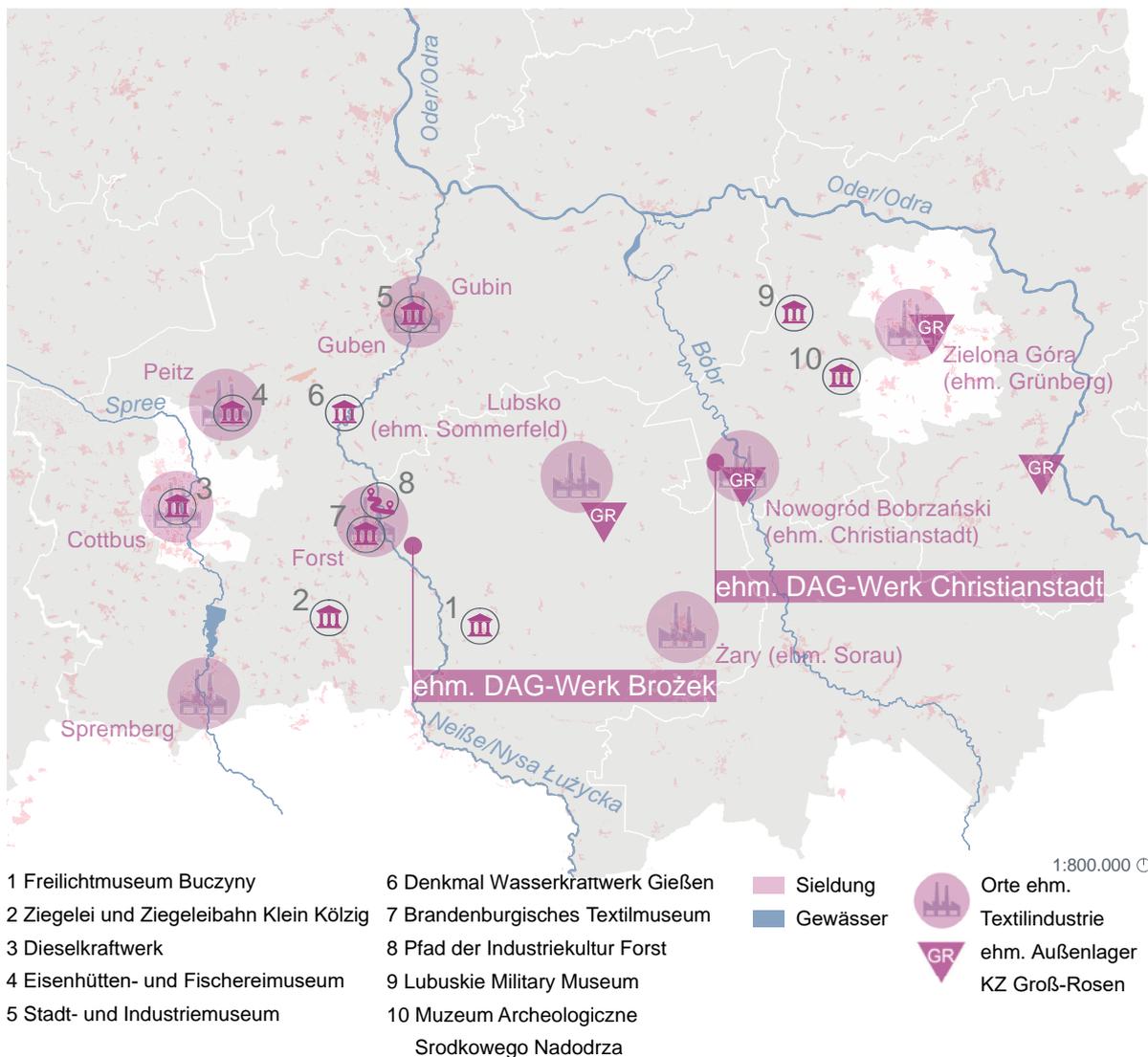


Abb. 35: Verortung Industrie- und Erinnerungskultur.

2.5.4.3 Alltagskultur

Die Alltagskultur wird bereits als wesentliches Merkmal der regionalen Identität gesehen, weshalb es sich lohnt, einen genaueren Blick auf die Angebote sowie Merkmale in Cottbus und Zielona Góra und im Raum dazwischen zu werfen, die den Anwohner:innen verschiedene Möglichkeiten zum Freizeitausgleich, aber auch touristischen Zwecken dienen können. Vor allem Theater, Kinos und Bibliotheken sowie Feste und Festivals bieten den Anwohner:innen und Tourist:innen ein kulturelles Angebot im Fokusraum.

Theater

Cottbus ist mit seinem „Staatstheater Cottbus“ nicht nur regional bekannt, sondern etablierte sich in der Vergangenheit auch als Aushängeschild für die Stadt Cottbus in ganz Brandenburg und anderen Bundesländern. Die Spielstätten des Staatstheaters bieten dem Publikum

nicht nur mit dem Großen Haus, der Kammerbühne, dem Piccolo Theater und der Theater-scheune Bühnen im Innenbereich, sondern auch Bühnen im Außenbereich wie dem Sommertheater im Kasernenhof. Die gespielten Stücke werden vorrangig in deutscher Sprache aufgeführt, wobei dies auch von der Sparte abhängig ist (Staatstheater Cottbus o.J.). Das „Lubuski Teatr w Zielonej Górze“, welches sich in Zielona Góra in der bekannten Fußgänger:innenpassage „al. Niepodległości“ (deut. Straße der Unabhängigkeit) befindet, pflegt seit 2024 eine Theaterpartnerschaft mit dem Piccolotheater, welches zum Staatstheater Cottbus gehört. Die Zusammenarbeit der Theater soll nicht nur einen Mehrwert im Bereich Theatererfahrung und Bau von Puppentheaterkulissen bieten, sondern auch die europäischen Werte wie Toleranz, Offenheit und Völkerfreundschaft in die nun bestehende Bindung integrieren und nach außen ausstrahlen. Neben dem Programm für Kinder und Jugendliche bietet das Lubuski Teatr auch viele Stücke für Erwachsene an (Lubuskie Teatr 2024).

Die umfangreichen Angebote in den Theatern in Cottbus und Zielona Góra decken gleichzeitig die Nachfrage im jeweiligen Umkreis der Städte ab. In Cottbus wird das Filmtheater mit dem UCI und dem Weltspiegel als lokale Kinos bedient. Weitere kleinere Kinos sind zum Beispiel in Spremberg (DE) oder Żary (PL) zu finden. Zielona Góra als größere Stadt bietet darüber hinaus ein breiteres Angebot an Filmtheatern.

Museen

Genauso bedeutsam für den kulturellen Sektor ist das Angebot an Museen verschiedener Art. In der Doppelstadt-Region befinden sich viele verschiedene Museen. Vor allem in den urbanen Räumen wie Cottbus und Zielona Góra ist ein breites Angebot vorzufinden.

In Cottbus sind das Stadtmuseum sowie das Flugplatzmuseum bekannte Anlaufpunkte, um zum einen die Geschichte der Stadt aufzuarbeiten, aber auch um mehr über die Fliegerei in der Vergangenheit zu erfahren. Ebenfalls sind das Apothekenmuseum und das Planetarium beliebte Ausflugsziele in der Stadt. Das Brandenburgische Landesmuseum für moderne Kunst ist besonders bekannt durch seine wechselnden Ausstellungen, die meist einen regionalen Bezug für Besucher:innen darstellen. Um die kulturelle Minderheit der Sorb:innen in die Stadt- und Regionalgeschichte einzubeziehen sowie die Traditionen und Bräuche des Volkes einzubeziehen, kann das Wendische Museum besucht werden. (Google Maps 2025b)

Der Landkreis Spree-Neiße trägt mit weiteren Museen zur Aufarbeitung der sorbisch bzw. wendischen Kultur bei. In Felixsee kann das „Niederlausitzer Sorbisches Museumsdorf Bloischdorf e. V.“ besucht werden. Weitere Einrichtungen zur sorbischen Minderheit sind fast ausschließlich auf deutscher Seite zu finden, außer das Lausitzer Freilichtmuseum Buczyny. In der Nähe des Felixsees ist außerdem in der Alten Ziegelei in Klein Kölzig eine Ausstellung

zum Muskauer Faltenbogen zu finden. Der Muskauer Faltenbogen ist eine bekannte grenzüberschreitende Naturlandschaft, welche vor allem Wander- und Radtourist:innen in den warmen Monaten anzieht. (Google Maps 2025b)

In und um Zielona Góra sind Museen angesiedelt, die sich vor allem mit militärgeschichtlichen Inhalten auseinandersetzen. Beispielsweise kann das Lubuskie Military Museum oder das Muzeum Archeologiczne Środkowego Nadodrza in Świdnica mit archäologischem Schwerpunkt besucht werden. In Zielona Góra selbst sind die Museen „Museum des Lebusener Landes“ und das „Muzeum Książki Środkowego Nadodrza“ angesiedelt. Viele weitere kleinere Museen zu den Themen Technik und Weinherstellung sind ebenfalls im Stadtraum zu finden. (Google Maps 2025b)

Veranstaltungen

Vor allem im Sommer laden die bedeutenden Outdoor-Veranstaltungsorte wie beispielsweise die großen Parklandschaften auf deutscher, aber auch polnischer Seite zu verschiedenen Veranstaltungen ein. In Cottbus ist im Sommer besonders der Spreeauenpark für Konzerte oder andere Outdoor-Veranstaltungen wie die Cottbuser Filmnächte bekannt. Ergänzt wird das Angebot vom Branitzer Park, der zwischen 1845 und 1871 als englischer Garten vom regional bekannten Botaniker Hermann Fürst von Pückler-Muskau geplant wurde und mit seiner atemberaubenden Größe sowie inszenierten Sichtachsen Besucher:innen bis heute begeistert. Besonders der Branitzer Park stellt mit der Mitgliedschaft im Europäischen Parkverbund eine bedeutende Verbindung zu Polen dar. Als Best-Practice-Beziehung wird in folgender Analyse dieser Akteur näher betrachtet. (Stadt Cottbus o.J.b)

Die bestehende Städtepartnerschaft zwischen Cottbus und Zielona Góra findet sich auch in kleineren Projekten immer wieder. Somit kooperierten der Cottbuser Tierpark und der Minizoo in Zielona Góra in der Vergangenheit. Somit wurde im Namen des INTERREG-Programms VA Brandenburg von 2014 bis 2020 eine gemeinsame Verbindung durch den „Zoo der Euroregion“ geschaffen. Im Zuge der Förderung konnten der zweite Bauabschnitt des Raubtierhauses im Cottbuser Tierpark realisiert und gleichzeitig der Minizoo in Zielona Góra ausgebaut werden. (Stadt Cottbus und Stadt Zielona Góra 2017)

Des Weiteren sind auch in und um Zielona Góra attraktive Veranstaltungsorte im Grünen zu finden. Im Zentrum von Zielona Góra befindet sich der historische Weinberg mit integriertem Palmenhaus „Park Winny“. Hinter dem Palmenhaus im angrenzenden „Sky Park“ befindet sich ein kleiner Spielplatz mit einem tollen Ausblick auf die Stadt. Etwas weiter außerhalb der Stadt befindet sich der herzogliche Park Zatonie mit seinem Schloss. Mit Hilfe des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung wurde im Rahmen des Kooperationsprogramms INTERREG VA Brandenburg-Polen der herzogliche Park Zatonie nach der historischen

Parkgestaltung und dem historischen Wegesystem in der Förderperiode 2014–2020 wiederhergestellt. Ebenfalls wurden die historische Rosenlaube und ein Pavillon restauriert und für Besucher:innen wieder zugänglich gemacht. In der Förderperiode sollten auch das Orange-Gebäude saniert und ein Gebäude für einen Informationspunkt gebaut werden. Die Revitalisierung des Parks soll nicht nur Besucher:innen vor Ort anlocken, sondern gemeinsam mit dem Branitzer Park das Angebot von kulturhistorischen Stätten zwischen Brandenburg und Polen erweitern. Eine deutsch-polnische Vermarktungskampagne soll zukünftig die Zahl der Besucher:innen steigern und ein wichtiger Verknüpfungspunkt in der grenzübergreifenden touristischen Zusammenarbeit sein. (Stadt Cottbus o.J.c)

Best-Practice Veranstaltung: Lausitzfestival

Zu den Best-Practice Veranstaltungen im deutsch-polnischen Raum gehört auch das Lausitzfestival. Das Lausitzfestival, welches sich „von Brandenburg über Sachsen bis ins polnische Grenzland erstreckt“, bietet den Besucher:innen von Ende August bis Mitte September ein vielfältiges und internationales Programm. Seit dem Jahr 2020 hat sich das Festival als jährliches überregionales Fest etabliert und erlangt durch seine verschiedenen Kooperationspartner:innen wie regionale Museen, Theater, Kulturstiftungen und Hochschulen weitere Aufmerksamkeit. Vor allem bekannte Schloss- und Parkanlagen, Filmtheater, Industriedenkmäler und Kirchen werden als Ausstellungsräume für zeitgenössische Kunst genutzt und mit der Geschichte der Lausitz in Verbindung gebracht.

Ein jährliches Inspirationswort, worum sich das Programm dreht, greift nicht nur gesellschaftspolitische Themen auf, sondern garantiert auch einen roten Faden.

Die Beauftragten der Bundesregierung für Kunst und Medien fördern seit 2018 die Entwicklung eines länder- und spartenübergreifenden Festivals, das durch kulturelle Beiträge den Strukturwandel im Grenzraum unterstützen soll. (Lausitz Festival gGmbH o.J.)

Best-Practice Veranstaltung: Pückler-Karawane

Die Pückler-Karawane war im Juni 2021 ein weiteres grenzüberschreitendes Modellprojekt, welches die Vernetzung und Imagebildung der Region voranbringen sollte. An verschiedenen Tagen wurden in Zielona Góra, Lauchhammer, Forst, Branitz, Kromlau und Altdöbern in und an Schlössern, Gärten, Industriebauten und Bergbaufolgelandschaften Bühnen aufgebaut. Die lebhaften Orte lockten mit ihrem besonderen Programm viele Kunst- und Kulturinteressierte an. Mit der einzigartigen Karawane, die von Ort zu Ort zog, sollten Grenzen überschritten werden und die Lausitz in Bewegung gebracht werden (Stadt Cottbus 2021).

2.5.4.4 Sprachen, Brauchtum und Tradition

Die Betrachtung der Sprachen, des Brauchtums und der Tradition in der Doppelstadt-Region ist eng an die regionale Identität gebunden und kann auch innerhalb der Imagebildung eine wesentliche Position einnehmen.

Ein besonders wichtiger Punkt in der Lausitz und auch innerhalb der Imagebildung ist die heutige Minderheit der Sorb:innen bzw. Wend:innen mit ihren Traditionen und Bräuchen. Vor rund 1500 Jahren wurde die Lausitz (Oberlausitz – sächsischer Teil und Niederlausitz – brandenburgischer Teil) vom sorbischen Volk besiedelt, das ursprünglich aus dem nordöstlichen Gebiet der Karpaten stammt. Ihre Traditionen, Bräuche und andere kulturelle Eigenarten wurden über Jahrhunderte bewahrt. Bereits die Römer:innen bezeichneten die damals schon unbekannt Stämme im Osten mit dem Begriff „Veneti“, woraus später in der deutschen Sprache der Begriff „Wende“ gemacht wurde. (Die Beauftragte der Bundesregierung für Aussiedlerfragen und nationale Minderheiten o.J.)

In den Gemeinden im Umkreis von Cottbus sowie in der Stadt selbst gibt es noch wenige sorbische Muttersprachler:innen. Durch sorbische bzw. wendische Traditionen wie die Zapust, das zugehörige Zampern sowie die Vogelhochzeit, das Osterfeuer und das Bemalen sorbischer Ostereier, das Maibaumaufstellen, das Erntedankfest sowie das Hahnrupfen werden in die Alltagskultur der Lausitzer:innen integriert. Die Stadt Cottbus betont, dass die Angebote, um mehr über die sorbische Kultur zu erfahren, vor allem das Interesse der slawischen Nachbarländer wecken. (Stadt Cottbus o.J.d)

In der Niederlausitz, welche den nördlichen Teil der Lausitz eingrenzt, wird Niedersorbisch (dolnosorbšćina) gesprochen. Auffällig im sorbischen Siedlungsgebiet sind die zweisprachigen Ortsschilder und Straßennamen in deutscher und sorbischer Sprache. (Sächsische Staatsministerin für Kultur und Tourismus o.J.)

Heute fasst die „Domowina“, der Bund der Lausitzer Sorb:innen, weitere regionale Vereinigungen und kulturelle, sprachliche, berufliche und religiöse Ausrichtungen zusammen. Unter dem Ziel, die sorbische Sprache, Kultur und Tradition zu wahren, wird auch daran gearbeitet, dassorbische beziehungsweise wendische Kulturgut als Alleinstellungsmerkmal in die Lausitz einzubringen. (Die Beauftragte der Bundesregierung für Aussiedlerfragen und nationale Minderheiten o.J.)

Vor allem die Bundesländer Brandenburg und Sachsen haben seit der Jahrtausendwende durch diverse Maßnahmen versucht, die Minderheitenkultur der Sorb:innen und Wend:innen in der Lausitz zu wahren und als Alleinstellungsmerkmal für die Region herauszustellen. Im Allgemeinen wird die Sprachbarriere innerhalb des grenzüberschreitenden Raums immer

wieder vor allem auf der Governance-Ebene sichtbar. Der EVTZ Geopark Muskauer Faltenbogen mbH als Best-Practice-Beispiel im grenzüberschreitenden Raum versucht, interne Sprachbarrieren durch zweisprachige Mitarbeiter:innen zu mindern. Alternativ wird im Alltag die englische Sprache verwendet. Unterstützt wird in dieser Hinsicht auch der grenzüberschreitende Tourismus durch mehrsprachige Beschilderungen und Broschüren an den Sehenswürdigkeiten des Muskauer Faltenbogens (Experteninterview EVTZ Geopark Muskauer Faltenbogen mbH: Minute 27,00). Ebenso tragen die Partnerstädte mit ihren zweisprachigen Websites zur Minderung der Sprachbarriere im Tourismus bei. Vor allem die Institution Visit Zielona Góra produziert mehrsprachige Informationsbroschüren zu lokalen Sehenswürdigkeiten in Polnisch, Deutsch und Englisch, um ein breites internationales Publikum anzusprechen.

2.5.4.5 Mentalität

Deutsche und polnische Bürger:innen ähneln sich in ihrem Individualismus. Beide Gesellschaften legen Wert auf die persönliche Unabhängigkeit, eigene Leistungen und eine klare Rollenverteilung zwischen den Geschlechtern. Dennoch gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Völkern. Während Polen stärker auf klare Hierarchien setzt, bevorzugen die Deutschen das partnerschaftliche Miteinander mit dem Gedanken, dass alle gleich sind. Auch in der Zeitplanung unterscheiden sich ihre Ansichten. In Deutschland denken die Menschen langfristiger, während die polnischen Bürger:innen eher kurzfristig orientiert sind. Außerdem sind Deutsche offener für Innovationen, dagegen vertraut man in Polen stärker auf Bewährtes. In Konfliktsituationen neigen deutsche Bürger:innen eher zum Nachgeben, während die polnische Gesellschaft disziplinierter und zurückhaltender agiert. (Euroregion Spree-Neiße-Naber 2022:18–21)

Polen und Deutsche weisen in ihrem Verhalten einige Gemeinsamkeiten auf, doch es gibt auch markante Unterschiede. Während Höflichkeit ein wichtiger Bestandteil der polnischen Mentalität ist, zeichnen sich Polen durch eine stärkere Hierarchieorientierung, Disziplin und eine eher reservierte Haltung aus. Im Gegensatz zu den Deutschen, die Wert auf klare Strukturen legen. Bei Meinungsverschiedenheiten lässt sich aus polnischer Sicht kaum die Sachebene von der Beziehungsebene trennen. Ein weiterer Unterschied ist, dass die Menschen in Polen zu den polychronen Kulturen gehören. Das bedeutet, mehrere Aufgaben werden gleichzeitig erledigt, und es bleibt Spielraum für Unvorhergesehenes. Dies zeigt sich auch in der Planung: Meetings haben oft keine feste Agenda und Informationen werden spontan weitergegeben, da nicht gerne in die Zukunft geplant wird. Dies erschwert den Deutschen oft eine klare Zusammenfassung und es ist für sie schwierig, alle wichtigen Details aufzunehmen. (Katrin Koll Prakoonwit o.J.) Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal liegt in

der Geschäftskultur. In Polen gilt das Prinzip der Holschuld, wo jeder selbst für fehlende Informationen verantwortlich ist. Deutsche hingegen erwarten, dass relevante Informationen aktiv weitergegeben werden. Zudem hat das Familienleben in Polen einen hohen Stellenwert, weshalb Beruf und Privatleben eng miteinander verknüpft sind, ebenso wie Rolle und Person. So nimmt der Chef auch außerhalb des Unternehmens eine führende Position ein, was sich beispielsweise darin zeigt, dass er sich bei einem erkrankten Mitarbeiter regelmäßig persönlich nach dessen Befinden erkundigt. Dieser hohe Stellenwert der Familie in der polnischen Kultur wird durch den sozialen Zusammenhalt zusätzlich gestärkt. (Katrin Koll Pra-koonwit o.J.)

Wichtig für die Zusammenarbeit zwischen beiden Völkern ist der gegenseitige Respekt und die Sensibilität für die Kultur der anderen Seite. Dabei ist es auch wichtig zu verstehen, wie Organisationen auf der jeweiligen Seite arbeiten und wie Entscheidungen getroffen werden. Zur deutsch-polnischen Zusammenarbeit gehören viel Handarbeit und Geduld. Außerdem ist die regelmäßige Kommunikation auf Augenhöhe entscheidend (Experteninterview EVTZ Geopark Muskauer Faltenbogen mbH).

2.5.5 Kunst im öffentlichen Raum

Galerien und Kunstmuseen konzentrieren sich insbesondere auf Cottbus und Zielona Góra, weshalb an dieser Stelle ein Fokus auf die beiden Städte gelegt wird. Die meisten Kunstwerke im öffentlichen Raum in der Stadt Cottbus stammen aus der DDR-Zeit, wie das Betonrelief "Geschichte der Arbeiterbewegung im Bezirk Cottbus" von Rudolf Sitte (1969) oder die Stele "Energetische Reflexionen" von Manfred Vollmert und Heinz Gardzella (1985-88) (Sperling und Kuczer 2015). Auch sorbische Kunst ist im öffentlichen Raum von Cottbus präsent, wobei auch hier die meisten Werke aus den 1970er und 1980er Jahren stammen, wie das Wandmosaik "Sorbische Marktszene" von Dieter Dressler (1970) oder das Keramikwandbild "Sorbischer Hochzeitszug" von Sergej Michailjuk (1987) (Jacobs, Schneider, und Wellpott 2023:11–14). Eine Kunst- und Kulturroute soll in Cottbus ab Mai 2025 zum Wochenende der offenen Ateliers über Kunst im öffentlichen Raum in der Innenstadt von Cottbus informieren. Dazu sollen umfassende Informationen und Daten zu den Kunstwerken gesammelt werden, die digital abrufbar sein sollen. Außerdem werden thematische Stadtrundgänge entwickelt (Stadt Cottbus o.J.d). Das Geoportal der Stadt Cottbus liefert bereits zahlreiche Daten zu Kunstwerken im öffentlichen Raum und Galerien und Kunstmuseen, wie dem Brandenburgisches Landesmuseum für moderne Kunst im Dieselkraftwerk. (Stadt Cottbus 2025b)

In Zielona Góra ist ein großes Bacchus-Denkmal als Symbol für den Weinbau in der Innenstadt zu finden, das als beliebtes Motiv für Selfies genutzt wird. Darüber hinaus wurden seit

2005 über 60 Bacchus-Figuren im öffentlichen Raum zu einer Bacchus-Route aufgestellt. Eine digitale Übersicht über öffentliche Kunst (siehe: sztukawzielonejgorze.pl), Galerien und weitere Orte Kunstschafter hat das Biuro Wystaw Artystycznych (dt. Büro für Kunstaustellungen) bereitgestellt. Dort findet sich beispielsweise das Kultur-Museum des Lebusener Landes wieder, das u.a. auch über den Weinbau der Stadt informiert. Außerdem sind u.a. Galerien, Ateliers, Kinos, Wandgemälde und Skulpturen abgebildet. (Biuro Wystaw Artystycznych o.J.)

2.5.6 Fazit und SWOT-Analyse

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen der Lausitz und der Woiwodschaft Lubuskie, insbesondere mit der Region Zielona Góra, hat bereits beeindruckende Projekte hervorgebracht. Erfolgreiche Verbünde wie der Parkverbund Lausitz oder der Muskauer Faltenbogen haben wesentlich zur positiven Entwicklung von Kultur und Tourismus beigetragen. In diesen Kooperationen steckt noch viel ungenutztes Potenzial, das künftig stärker ausgeschöpft werden muss. Dadurch wird die Region weiter gestärkt und ihre kulturelle Identität bewahrt. Beide Regionen verfügen über eine einzigartige Identität und Kultur, die es zu schützen gilt. Eine künstliche Vermischung wäre kontraproduktiv. Stattdessen sollte die Vielfalt erhalten und als Alleinstellungsmerkmal nach außen präsentiert werden. Förderprogramme wie INTERREG spielen dabei eine entscheidende Rolle, um neue Projekte anzustoßen und langfristige Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern. Vor allem im Bereich Kunst und Kultur ist die Finanzierung stark von diesen projektbezogenen Programmen abhängig. Um die Zusammenarbeit weiter zu intensivieren, ist es essentiell, die kulturellen Unterschiede beider Länder stärker zu berücksichtigen. Ein tieferes Verständnis für den jeweiligen Partner hilft, Missverständnisse zu vermeiden und eine erfolgreiche Kooperation auf Augenhöhe zu ermöglichen. Best-Practice Beispiele wie der Parkverbund Lausitz oder der Muskauer Faltenbogen zeigen, dass eine funktionierende grenzüberschreitende Zusammenarbeit möglich ist und als Vorbild für weitere Projekte dienen kann.

Letztlich ist jede erfolgreiche Kooperation von der Initiative der beteiligten Akteure abhängig. Dennoch ist es wichtig, strukturelle Rahmenbedingungen zu hinterfragen, Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten und Entwicklungspotenziale sichtbar zu machen. In Zukunft sollten grenzüberschreitende Konzepte geschaffen werden, die eine gemeinsame Förderung, klare Kommunikationswege und ein vertieftes gegenseitiges Verständnis unterstützen. Die Region besitzt das Potenzial, kulturell und touristisch stärker wahrgenommen zu werden. Um dies zu erreichen, müssen bestehende und künftige Entwicklungsmöglichkeiten sichtbar gemacht und gezielt an relevante Akteur:innen herangetragen werden.

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> ● Weinanbau und ehemalige Textilindustrie als verbindendes Element ● ausgeprägte Park- und Schlösserlandschaft ● Einzigartigkeit der sorbischen Minderheitenkultur und -sprache ● kulturelle und sprachliche Vielfalt durch Menschen unterschiedlicher Herkunft ● Einführung und Ausbau mehrsprachiger digitaler Plattformen
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> ● unzureichende Kulturangebote im ländlichen Raum ● zu wenig Mittel für Marketing ● sorbische Kultur kaum bekannt ● Vernachlässigung des unbequemen Erbes ● Industriekultur häufig im ländlichen Raum und daher wenig Nachnutzungsperspektiven ● schwache Ausbildung der Identität
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> ● Anstieg von Übernachtungen in den attraktiven Urlaubsregionen in der gesamten Lausitz z.B. Spreewald ● Wille und Offenheit der Polen für grenzüberschreitende Zusammenarbeit
Bedrohungen	<ul style="list-style-type: none"> ● Missverständnisse in der Kommunikation und Koordination ● demografischer Wandel als Herausforderung für Kulturangebote sowie Kulturakteur:innen ● unterschiedliche Richtlinien in kultureller Förderung ● Problem des Image in Außenwahrnehmung

Tab. 13: SWOT-Analyse im Handlungsfeld Kunst, Kultur und Tourismus.

2.6 Zusammenfassende SWOT-Analyse

Stärken	<ul style="list-style-type: none"> ● Fördermittel für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, wie INTERREG und EFRE, stehen für die Städte und das Umland zur Verfügung ● vielfältige Kultur- und Naturlandschaft, die mit besonderer Industriekultur, der sorbischen Minderheit, dem Erbe der Tuchmacherei und dem Weinanbau heraussticht ● vorhandene langjährige Kooperationen zwischen Institutionen und Akteur:innen ● Städte haben als Standort für Bildung und Daseinsvorsorge eine hohe Bedeutung für das Umland
Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> ● unterschiedliche Governance-Strukturen ● Fachkräftemangel ● Sprachbarriere ● unterschiedlich ausgeprägter Ausbau der Infrastrukturen ● stellenweise fehlende oder mangelhafte Kenntnisse und Interesse der Akteur:innen über Möglichkeiten und Chancen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ● fehlende Anschubs- oder Anschlussfinanzierung sowie ungeklärte Zuständigkeitsfragen in grenzüberschreitenden Initiativen und Projekten führen zu deren Scheitern oder Pausierung
Chancen	<ul style="list-style-type: none"> ● Strukturwandel als Motor für Innovationen ● zahlreiche Anlaufstellen für die Beratung und Unterstützung für grenzüberschreitende Projekte stehen zur Verfügung ● Best - Practice Projekte der langjährigen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit können als Orientierung und zum Austausch dienen ● Zuwanderung aus Syrien und der Ukraine und Integration können den demografischen Wandel, einschließlich Fachkräftemangel, abschwächen ● Kooperation kann kostenintensive Projekte durch Kostenaufteilung ermöglichen
Bedrohungen	<ul style="list-style-type: none"> ● Klimawandel ● politische Unsicherheiten & erstarkender Nationalismus in Deutschland ● Flächendeckende Wiedereinführung von (ständigen) Grenzkontrollen ● Finanzierung und Gewinnbeteiligung von grenzüberschreitenden Projekten ● Abwanderung und demografischer Wandel kann den Fachkräftemangel verschärfen

Tab. 14: Zusammenfassende SWOT-Analyse.

3. Das Konzept

Auf der Grundlage der sektorspezifischen Analysen können nun Entwicklungsziele abgeleitet werden, welche sich im Kern auf die relevantesten Themen des Konzepts beziehen. Mit der Beschreibung der Förderkulisse werden wichtige Finanzierungsansätze für bereits existierende Projekte, aber auch zukünftige Projekte dargestellt. Darüber hinaus gibt die Auflistung von grenzüberschreitenden Schlüsselakteur:innen einen ersten Einblick in die wichtigsten Beteiligten innerhalb des Maßnahmenkatalogs. Mit der Entwicklung von zehn Strategiebausteinen, welche aus den Entwicklungszielen generiert wurden, werden die wichtigsten Handlungsfelder adressiert. Aufbauend auf ihnen wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog mit Schlüssel- sowie kleineren Maßnahmen entwickelt. Die Priorisierung und Phasierung der Strategiebausteine ordnet die Umsetzung der Maßnahmen künftig ein und schließt das Konzeptkapitel ab.

3.1 Entwicklungsziele

Die Entwicklungsziele der Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra basieren auf der gemeinsamen Vision „Grenzen überwinden und Zukunft gestalten - gemeinsam für eine nachhaltige, innovative und transformative Doppelstadt“. Diese Vision bildet die Grundlage für eine enge und zukunftsorientierte Zusammenarbeit der beiden Städte.

Um aus dieser Vision konkrete Handlungsansätze abzuleiten, wurden die Entwicklungsziele erarbeitet. Sie bieten eine strategische Orientierung für die Zusammenarbeit beider Städte und ermöglichen eine zielgerichtete Umsetzung von Maßnahmen in zentralen Handlungsfeldern wie Mobilität, Wirtschaft, soziale Infrastruktur und Tourismus. Dabei sind die Entwicklungsziele den Strategiebausteinen übergeordnet, um einen ganzheitlichen, sektorübergreifenden Ansatz zu gewährleisten. Während die Strategiebausteine spezifische Schwerpunkte setzen, bilden die Entwicklungsziele eine übergeordnete inhaltliche Klammer, die sicherstellt, dass alle Maßnahmen langfristig zur Umsetzung der Doppelstadt-Strategie beitragen.

Durch die konsequente Verfolgung der Vision und Werte der Doppelstadt können nicht nur innovative Projekte entstehen, sondern auch nachhaltige Strukturen geschaffen werden, die langfristig zur positiven Entwicklung der gesamten Region beitragen. Durch die enge Zusammenarbeit und die Nutzung gemeinsamer Potenziale wird die Doppelstadt zu einem Modell für grenzüberschreitende Zusammenarbeit, das auch für andere europäische Städte als Vorbild dienen kann.

1 | Nachhaltiges transformatives Denken - Gemeinsame Wirtschaftsförderung und Innovationsräume schaffen



Nachhaltiges und transformatives Denken ist einer der Schlüssel zu einer zukunftsorientierten Entwicklung der Doppelstadt Cottbus–Zielona Góra. Dieses Denken bedeutet, traditionelle Ansätze zu hinterfragen, neue Perspektiven zu entwickeln und innovative Wege zu gehen, um eine lebenswerte und resiliente Zukunft zu gestalten. Ziel ist es, durch eine grenzübergreifende Zusammenarbeit die Doppelstadt nicht nur für die aktuellen Herausforderungen, sondern auch für kommende Generationen nachhaltig und zukunftsfähig aufzustellen. Eine der größten Herausforderungen ist der Klimawandel, dem mit nachhaltigem und innovativem Denken begegnet werden kann, um die Resilienz zu stärken. Dieser zukunftsgerichtete Ansatz bildet die Grundlage für eine fortschrittliche wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung. Nachhaltigkeit wird dabei verstanden als ein Handeln, welches generationsübergreifende Gerechtigkeit fördert und alle Bereiche der Strategie umfasst. Es soll somit ein entscheidender Beitrag zur Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft geleistet werden.

Dabei geht es nicht nur um die wirtschaftliche Stärkung einzelner Akteur:innen, sondern um die Gestaltung eines Ökosystems, das langfristig tragfähige und soziale Innovationen ermöglicht. Innovationsräume können den Wissensaustausch, die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle sowie die Umsetzung nachhaltiger Technologien fördern. Gemeinsam können somit Wirtschaftsräume gestaltet werden, die nicht nur den heutigen Anforderungen gerecht werden, sondern auch zukünftige Generationen in den Blick nehmen. Eine verstärkte Zusammenarbeit in der Forschung und bei der Vernetzung von Akteuren spielt somit eine wichtige Rolle.

Dieses Entwicklungsziel kann für die Doppelstadt Cottbus–Zielona Góra eine Chance sein, einen zukunftssicheren und resilienten Ansatz zu verfolgen und zeigen, wie transformatives und nachhaltiges Denken konsequent umgesetzt werden kann. Dabei sind jedoch eine enge Zusammenarbeit und gegenseitiges Verständnis notwendig, um das Gelingen sicherzustellen.

2 | Sicherung der Daseinsvorsorge durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit



Eine funktionierende Daseinsvorsorge als Grundlage für die Teilhabe, wird von staatlichen Stellen bereitgestellt. Insbesondere in grenznahen Regionen, wie zwischen Cottbus und Zielona Góra, ist eine sektorübergreifende und grenzüberschreitende Betrachtung und Planung wichtig. Die Partnerstädte können hier voneinander lernen und gemeinsame Vorhaben initiieren, um den Herausforderungen schrumpfender Regionen – insbesondere

dem demografischen Wandel, der Zersiedelung und den Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur – proaktiv zu begegnen. Wie stellen wir die Gesundheit bis ins hohe Alter und für vulnerable Gruppen sicher? Wie können Cottbus und Zielona Góra zu attraktiven Standorten der Schul-, Aus- und universitären Bildung im Bereich grüne Technologien, Digitalisierung und Gesundheit für die einheimische Bevölkerung und die der umliegenden Landkreise und der Woiwodschaft Lubuskie werden? Unsere Antwort: gemeinsam, gemeinwohlorientiert und innovationsfreudig. Die grenzübergreifende Entwicklung und Implementierung von Modellprojekten und der Etablierung von Organisations- und Arbeitsstrukturen zwischen Einrichtungen, vor allem im Bereich Gesundheit, Bildung und Mobilität, sollen zu einer besseren Daseinsvorsorge in der deutsch-polnischen Nachbarschaft führen.

Hierbei spielen digitale Lösungen eine entscheidende Rolle, zum Beispiel im Bereich digitaler Gesundheit oder smarterer Mobilitätskonzepte. Denn sie vereinfachen Prozesse, ermöglichen eine Bereitstellung wichtiger Gesundheitsdienstleistungen über größere Reichweite und bilden eine gute Grundlage für soziale und politische Teilhabe.

Grenzüberschreitende Kooperationen in der Wirtschaft und Wissenschaft bilden dabei die Grundlage, um regionales Know-how und eine grüne und digitale Region aufzubauen. Ein bedeutender Schritt ist die Schaffung eines gemeinsamen Bildungsraums zwischen Cottbus und Zielona Góra mit Schul- und Ausbildungspartnerschaften in MINT - Fächern und einer engen Zusammenarbeit zwischen den Universitäten in der 360°-Doppelstadt.

Ein weiteres zentrales Handlungsfeld ist die Mobilität. Diese stellt einen elementaren Baustein in der 360°-Doppelstadt-Region dar und fördert einen regen Austausch von Menschen und Gütern sowie die Leistungen der Daseinsvorsorge. Die Förderung einer ökologisch und sozial nachhaltigen Mobilität ist dabei das Ziel, sodass mobile Angebote von allen genutzt werden können.

3 | Regionale Identität und Nachbarschaftsbeziehungen fördern

Das dritte Entwicklungsziel, welches in dieser Projektarbeit herausgebildet werden konnte, betrifft die Aspekte Regionalisierung, Identität und Nähe. So soll ein gemeinsames Identitätsgerüst geschaffen werden, welches den Raum nicht nur als Nachbarschaft, sondern als gemeinsame Entität versteht. Dabei soll eine Ausprägung der Regionalisierung forciert werden, die Besonderheiten und Charakteristika beiderseits der Grenze anerkennt, aufgreift und in der gesamten Region fördert. Im Ergebnis sollen die Vorteile lokaler Netzwerke erhalten und durch regionale Einbettung erweitert werden. Identität soll sinnstiftend und inklusiv ausgestaltet und nicht zur Abgrenzung und Isolation verwendet werden. Die heutige strukturschwache Grenzregion soll zu einem zusammenhängenden grenzüberschreitenden Gebietsverbund werden.



Die Steigerung von Nähe berücksichtigt neben der räumlichen Nähe auch die kulturelle, sprachliche, wirtschaftliche und edukative Ebene. Dabei ist Kooperation und Vernetzung auf allen Ebenen gemeint. Mit verstärkter Internalisierung lassen sich die Nachteile peripherer und strukturschwacher Gegenden mindern und gleichzeitig Synergien zwischen der Doppelstadt, beispielsweise durch gemeinsame Einrichtungen und Institutionen, nutzen. Wichtig ist hierbei auch, dass bestehende interregionale Beziehungen und Aktivitäten erhalten bleiben sollen und nicht unter der intensiveren strategischen Ausrichtung zum polnischen Nachbargebiet leiden sollen, während gleichzeitig die regionale Integration vorangetrieben werden soll.

Hierfür ist allen voran eine Diversifizierung der Regionalität sinnvoll, durch die sich verschiedene Subkulturen als Bestandteil dieser regionalen Identität sehen und sich gegenseitig ergänzen, dies kann und soll dann langfristig zur Annäherung in Identitätsfragen führen. Regionalität soll nicht nur nachhaltig sein, sondern auch identitätsstiftend sein und zu einem Aha-Effekt führen: „Diese Potenziale lagen die ganze Zeit in unmittelbarer Nähe und blieben ungenutzt? Wie konnten wir das nicht sehen?!“

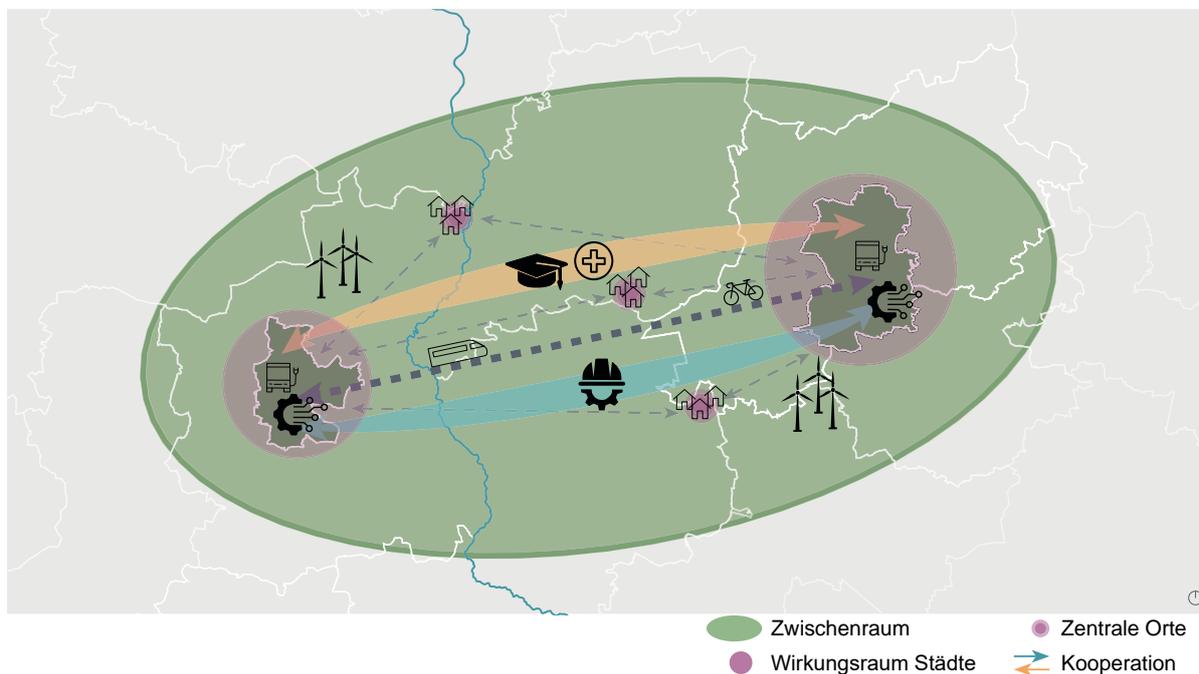


Abb. 36: Rahmenplan.

3.2 Förderkulisse

Im Folgenden soll auf die Förderkulisse eingegangen werden, welche für die Umsetzung der Maßnahmen angedacht werden soll. Als Förderkulisse verstehen wir spezielle Strukturen oder Systeme, die zur Unterstützung und Förderung von Projekten, Ideen oder Initiativen dienen.

EFRE

Eines der wichtigsten Finanzierungsinstrumente der Kohäsionspolitik der Europäischen Union ist EFRE. Die Hauptziele dieses Fonds sind der Ausgleich der unterschiedlichen Entwicklungsstände der EU-Mitgliedstaaten sowie die Verbesserung der Lebensbedingungen in den strukturschwächsten Regionen. Diese Ziele sollen durch gezielte Investitionen in Wachstum und Arbeitsplätze sowie durch die Förderung der europäischen territorialen Zusammenarbeit erreicht werden. EFRE wurde 1975 eingerichtet und basiert auf den Rechtsgrundlagen der Artikel 174 bis 178 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). (Schwarz 2024)

Der aktuelle Programmzeitraum erstreckt sich von 2021 bis 2027, und das gesamte Fondsvolumen beläuft sich auf 226 Milliarden Euro. Die Förderregionen werden in drei Kategorien eingeteilt:

1. Stärker entwickelte Regionen (Pro-Kopf-BIP über 100% des EU-Durchschnitts) können bis zu 50% der Projektkosten aus EFRE-Mitteln beziehen, wie beispielsweise in Deutschland.
2. Übergangsregionen (Pro-Kopf-BIP zwischen 75% und 100% des EU-Durchschnitts) haben Anspruch auf bis zu 60 % der Projektkosten aus EFRE-Mitteln.
3. Weniger entwickelte Regionen (Pro-Kopf-BIP unter 75% des EU-Durchschnitts) können bis zu 85% der Projektkosten aus EFRE-Mitteln erhalten, wie es in Polen der Fall ist.

Die politischen Ziele des EFRE für den Zeitraum 2021-2027 umfassen: ein intelligenteres Europa, das einen innovativen und intelligenten wirtschaftlichen Wandel fördert (PZ1); ein grüneres, CO₂-armes Europa (PZ2); ein stärker vernetztes Europa, das Mobilität und regionale IKT-Konnektivität verbessert (PZ3); ein sozialeres Europa, das die Umsetzung der europäischen Säule sozialer Rechte vorantreibt (PZ4); sowie ein bürgernahes Europa, das die nachhaltige und integrierte Entwicklung von städtischen, ländlichen Gegenden und Küstengegenden durch lokale Initiativen unterstützt (PZ5).

INTERREG

Ein weiteres Förderungsinstrument ist das Interreg-Programm. Das Interreg A Förderprogramm zielt darauf ab, die Zusammenarbeit zwischen benachbarten Grenzregionen, in diesem Fall zwischen Brandenburg und der Woiwodschaft Lubuskie in Polen, zu stärken. Es umfasst eine Fläche von über 20.000 km² und hat etwa 1,65 Millionen Einwohner, wobei Polen den Großteil der Fläche und der Bevölkerung ausmacht. Die wichtigsten Städte in diesem Fördergebiet sind auf der deutschen Seite Cottbus und Frankfurt (Oder), während auf der polnischen Seite Zielona Góra und Gorzów Wielkopolski hervorzuheben sind. (Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg. o.J.)

Das Programm hat vier Hauptprioritäten:

1. Ein innovativer Grenzraum – Hierbei geht es um den Wissens- und Technologietransfer, um innovative Lösungen zu fördern.
2. Ein resilienter und nachhaltiger Grenzraum – Diese Priorität konzentriert sich auf den Klimawandel und den Erhalt der biologischen Vielfalt.
3. Ein attraktiver Grenzraum – Bildung, Kultur und Tourismus stehen im Mittelpunkt dieser Priorität.
4. Ein dialogorientierter Grenzraum – Die Zusammenarbeit zwischen Institutionen und der Bevölkerung wird hier gefördert.

Für die Förderperiode von 2021 bis 2027 stehen insgesamt 88,3 Millionen Euro an Fördermitteln aus EFRE zur Verfügung, wobei über die Hälfte dieser Mittel der Priorität 3, also Bildung, Kultur und Tourismus, zugutekommen (ebd.). Im Rahmen des Interreg-Programms Brandenburg – Polen können Vorhaben mit einem Wert zwischen 50.000 und 200.000 Euro sowie Projekte, die über 200.000 Euro kosten, gefördert werden. Die Bewilligung dieser Projekte erfolgt durch den Begleitausschuss des Programms. Dabei sind Projekte in allen vier Prioritäten des Programms förderfähig, was eine breite Palette an Möglichkeiten für die Zusammenarbeit und Entwicklung in der Grenzregion eröffnet. Diese Flexibilität ermöglicht es, verschiedene Initiativen zu unterstützen, die zur Stärkung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit beitragen (ebd.). Das Interreg-Programm bietet auch einen Kleinprojektfond für verschiedene Projekte. Diese Projekte fallen unter die Prioritäten 3 und 4, die sich mit Bildung, Kultur, Tourismus sowie der Zusammenarbeit von Einwohnern und Institutionen im Grenzraum befassen. Die maximale Förderung für ein Kleinprojekt beträgt 50.000 Euro. Förderfähige Träger sind grenzüberschreitende juristische Personen, wie beispielsweise ein Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit oder andere Einrichtungen mit Rechtspersönlichkeit, die aus Polen und Brandenburg bestehen. (ebd.)

Stiftung für Deutsch-Polnische Zusammenarbeit

Ein weiteres Förderungsinstrument ist die Stiftung für Deutsch-Polnische Zusammenarbeit. Die Einrichtung für die deutsch-polnische Zusammenarbeit hat sich zum Ziel gesetzt, finanzielle Mittel für verschiedene Projekte bereitzustellen, insbesondere im Bereich der Bildung. Die Schwerpunkte dieser Förderung liegen in den Bereichen Bildung, Medien und Öffentlichkeit, Wissen, Kultur sowie Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt. Die Zuschüsse können bis zu 20.000 Euro betragen und decken maximal 60% der Projektkosten. Zu den Beispielprojekten, die gefördert werden können, zählen Studienreisen, Stipendienprogramme und Publikationen. Die Antragstellung erfolgt über ein Online-Portal, das eine einfache und effiziente Beantragung der Fördermittel ermöglicht. (SdpZ 2014)

Andere Initiativen

Neben den oben genannten umfangreichen Förderprogrammen gibt es auch kleinere, lokale Initiativen wie die Just-Transition-Förderung aus dem Sektor Wirtschaft und Innovation. Ein Beispiel ist das "Startgeld Lausitz", das als Teil des Just Transition Fonds (JTF) gezielt vom Strukturwandel betroffene Regionen unterstützt. Im Rahmen des EU Green Deals fördert der Fonds den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft, ohne soziale und wirtschaftliche Nachteile zu verursachen. Schwerpunkte sind Digitalisierung, Kreislaufwirtschaft und der Erhalt von Arbeitsplätzen. Besonders wichtig ist die Verbindung von Klimazielen und sozialer Gerechtigkeit, um sowohl CO₂-Reduzierung als auch einen nachhaltigen Wandel für Beschäftigte zu gewährleisten. (Everts 2024)

Ergänzend dazu gibt es das Enterprise Europe Network (EEN) und das Förderprogramm „Erneuerbare Energien Brandenburg“, das durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) unterstützt wird. Förderfähig sind Investitionsvorhaben ab 200.000 Euro, wobei insgesamt 25,3 Millionen Euro zur Verfügung stehen. (Mingentec o.J.)

Ein weiteres Förderprogramm aus dem Sektor der Mobilität ist das Programm Kolej Plus. Das Kolej Plus-Programm wurde von der ehemaligen polnischen PIS-Regierung in die Wege geleitet und soll bis zum Jahr 2029 laufen. Es zielt darauf ab, die Schieneninfrastruktur auszubauen und dadurch insbesondere Städte mit über 10.000 Einwohner:innen, die bis jetzt keinen oder einen nur mangelhaften Anschluss an das Eisenbahnnetz haben, besser mit dem schienengebundenen ÖPNV anzubinden. In diesem Zusammenhang soll insbesondere die Mobilität in ländlichen und weniger erschlossenen Regionen verbessert werden, um den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu erleichtern und die Lebensqualität der Bewohner:innen zu steigern. Organisiert und baulich umgesetzt wird das Programm von PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dem Netzbetreiber der polnischen Schieneninfrastruktur (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o. J.).

Besonders im Bereich Radverkehr stehen die Mittel des Bundesverkehrsministeriums für innovative Modellprojekte im Radverkehr (Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2021) sowie ein Förderkredit der Europäischen Investitionsbank zur Verfügung (Europäische Investitionsbank 2022).

Im Sektor Kunst, Kultur und Tourismus werden besonders Projekte durch Kleinprojektfonds aus EFRE-Mitteln gefördert, aber auch beispielsweise durch den Projektfonds des Kulturplan Lausitz, der im Rahmen des Investitionsgesetz Kohleregionen aufgesetzt wurde. (Ministerium der Finanzen und für Europa o.J.; Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kultur 2024:2). Vor dem Hintergrund des Kohleausstiegs und des einhergehenden Investitionsgesetz Kohleregion ist das „Investitionsprogramm Industriekultur“ (InKult) zu nennen, das „zum Erhalt und zur Umgestaltung herausragender Industriegebäude und -anlagen zu lebendigen Kulturdenkmälern“ aufgesetzt wurde und insbesondere Maßnahmen der Sanierung, Modernisierung und Restaurierung dient (Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur o.J.).

3.3 Schlüsselakteur:innen

Im Folgenden werden die Schlüsselakteur:innen für eine Doppelstadt-Strategie vorgestellt. Die Schlüsselakteur:innen sind dabei Akteur:innen, die aufgrund ihrer Erfahrung, Kompetenzen oder ihrem Know-How besonders wichtig für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit sind. In welchen Punkten diese besonderen Erfahrungswerte und Kompetenzen liegen, wird in diesem Kapitel erläutert. Zudem erfolgt eine Einordnung der Akteur:innen entsprechend ihrer Governance-Ebene, Zuständigkeit und Trägerschaft.

Name/ Organisation	Land Brandenburg
Governance-Ebene	Ebene 1 (überregional)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Koordination der Landesministerien - Landes-Entwicklungsaufgaben - administrative Verwaltungsaufgaben auf Landesebene
öffentlich/privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Bereitstellung von Fördermitteln - Zusammenarbeit mit Landesbehörden (z.B. Industrieaufsichtsbehörden, Straßenbau-, Forst-, Finanz-, Bergbau- und Schulämter usw.)
Name/ Organisation	Woiwodschaft Lubuskie
Governance-Ebene	Ebene 1 (überregional)

Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Erfüllen von quantitativen Vorgaben für Einheiten der zweiten Hierarchieebene - Anspruch auf Finanzhilfen aus Strukturfonds zur Restrukturierung und Modernisierung der regionalen Wirtschaft - Ausgleich von Missverhältnissen zu anderen Woiwodschaften
öffentlich/privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Bereitstellung von Finanzmitteln - Entwicklung von grenzüberschreitenden Projekten
Name/ Organisation	Landkreis Spree-Neiße
Governance-Ebene	Ebene 2 (regional)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - administrative Verwaltungsaufgaben auf Landkreisebene - Regionalentwicklung, Trägerschaft von öffentlichen Einrichtungen
öffentlich/privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Bereitstellung von Finanzmitteln - Entwicklung von grenzüberschreitenden Projekten
Name/ Organisation	Powiat Zielonogórski
Governance-Ebene	Ebene 2 (regional)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - territoriale Verwaltungseinheit unter der Woiwodschaft und über den Gemeinden - administrative Verwaltungsaufgaben
öffentlich/privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	<ul style="list-style-type: none"> - relevant für grenzüberschreitende Projekte im Umland von Zielone Góra
Name/ Organisation	Stadtverwaltung Cottbus
Governance-Ebene	Ebene 3 (lokal)
Zuständigkeit	Verwaltungsaufgaben auf städtischer Ebene, Aufgaben der Stadtentwicklung
öffentlich/privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Koordination der Städtepartnerschaft - Städtepartnerschaft weiter ausbauen - Anstoßen und Koordination von gemeinsamen Projekten mit CB
Name/ Organisation	Stadtverwaltung Zielona Góra

Governance-Ebene	Ebene 3 (lokal)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Verwaltungsaufgaben auf städtischer Ebene, Aufgaben der Stadtentwicklung
Öffentlich/Privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Koordination der Städtepartnerschaft - Städtepartnerschaft weiter ausbauen - Anstoßen und Koordination von gemeinsamen Projekten mit CB
Name/ Organisation	bestehende Städtepartnerschaft
Governance-Ebene	Ebene 2 (überregional)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Förderung gemeinsamer Projekte und grenzüberschreitender Zusammenarbeit durch INTERREG VI A
öffentlich/privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Erweiterung der institutionellen Zusammenarbeit - Aufbau eines gemeinsamen Stadtentwicklungsplans
Name/ Organisation	IHK Cottbus
Governance-Ebene	Ebene 2 (überregional)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Interessenvertretung für Wirtschaft
öffentlich/privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung und weitere Vernetzung von Unternehmen - Entwicklung eines grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes - Schaffung eines binationalen Wirtschaftsraums
Name/ Organisation	Euroregion Spree-Neiße-Bober
Governance-Ebene	Ebene 1 (überregional)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Finanzmittelgeber (z.B. für das deutsch-polnische Jugendwerk) - Vermittlung und Begleitung von deutsch-polnischen Partnerschaften - Öffentlichkeitsarbeit
öffentlich/privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung eines gemeinsamen Verwaltungs- und Governance-Modells z. B. durch ein gemeinsames Stadtbüro - Bereitstellung von Finanzmitteln

Name/ Organisation	Wirtschaftsregion Lausitz
Governance-Ebene	Ebene 1 (überregional)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Landesstrukturentwicklungsgesellschaft für den brandenburgischen Teil der Lausitz (Landkreise Dahme-Spreewald, Spree-Neiße, Oberspreewald-Lausitz, Elbe-Elster, kreisfreie Stadt Cottbus) - Organisation, Koordination und Steuerung kommunaler Projekte, Einbindung von Expert:innen aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft - Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Lausitz
öffentlich/privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Etablierung eines gemeinsamen Wirtschafts- und Fördergebiets – Harmonisierung von Fördermitteln, Steuervorteilen und Investitionsanreizen - Schaffung eines grenzüberschreitenden Fachkräftemarktes
Name/ Organisation	Universität Zielona Góra
Governance-Ebene	Ebene 1 (überregional)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbildung von hochqualifizierten Fachkräften - Durchführung von Forschungsprojekten - Akteur:innen aus dem wissenschaftlichen Bereich
öffentlich/privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Forschungsk Kooperationen und Innovationszentren – Schaffung gemeinsamer Forschungsinstitute zu Zukunftsthemen wie Wasserstofftechnologie, Kreislaufwirtschaft oder Digitalisierung - Stärkung der grenzüberschreitenden Studierendenmobilität – Vereinfachung von Anerkennungsverfahren, Förderung eines gemeinsamen Campus-Lebens und Ausbau bilingualer Lehrangebote - Akteur:innen aus dem Bereich Wissenschaft bei Projekten
Name/ Organisation	BTU Cottbus-Senftenberg
Governance-Ebene	Ebene 1 (überregional)
Zuständigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbildung von hochqualifizierten Fachkräften - Durchführung von Forschungsprojekten - Akteur:innen aus dem wissenschaftlichen Bereich
öffentlich/privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung der grenzüberschreitenden Studierendenmobilität – Vereinfachung von Anerkennungsverfahren, Förderung eines

	gemeinsamen Campus-Lebens und Ausbau bilingualer Lehrangebote - Akteur:innen aus dem Bereich Wissenschaft bei Projekten
Name/ Organisation	Medizinische Universität Carl Thiem
Governance-Ebene	Ebene 1 (überregional)
Zuständigkeit	- Ausbildung von hochqualifizierten Fachkräften - Durchführung von Forschungsprojekten - Akteur:innen aus dem wissenschaftlichen Bereich
öffentlich/privat	öffentlich
Potential für die Doppelstadt	- Ausbildung von Ärzt:innen, Mangel an medizinischem Fachpersonal entgegenwirken - Angebot von Austauschprogrammen, Fortbildungen im medizinischen Bereich

Tab. 15: Übersicht der Schlüsselakteur:innen.

Die obige Tabelle gibt einen Überblick über die vorhandenen Schlüsselakteur:innen sowie ihre Zuständigkeitsbereiche und ihr Potenzial für eine Doppelstadt. Zudem geht aus der Tabelle hervor, auf welcher Governance-Ebene die Akteur:innen agieren.

Die Entwicklung von Cottbus und Zielona Góra zu einer eng verflochtenen Doppelstadt ist ein vielschichtiger Prozess, der unterschiedliche wirtschaftliche, soziale und infrastrukturelle Aspekte umfasst. Das Konzept zur Doppelstadt zeigt deutlich, dass diese Transformation nicht allein durch politische Absichtserklärungen gelingen kann, sondern eine koordinierte Zusammenarbeit zahlreicher Schlüsselakteur:innen erfordert.

Die bestehende Städtepartnerschaft legt mit ihrer langjährigen Kooperation den Grundstein für eine intensivere Zusammenarbeit, bedarf aber einer strategischen Weiterentwicklung, um über symbolische Projekte hinaus eine echte institutionelle Verzahnung zu erreichen. Die IHK Cottbus kann mit ihren Netzwerken und Förderprogrammen einen grenzüberschreitenden Wirtschaftsraum etablieren, der Investitionen und Fachkräfte in die Region zieht.

Die Euroregion Spree-Neiße-Bober spielt eine entscheidende Rolle bei der strukturellen und finanziellen Unterstützung gemeinsamer Projekte, insbesondere im Bereich der Infrastruktur und der kulturellen Integration. Die Wirtschaftsregion Lausitz bietet die Chance, die Doppelstadt als Innovationsstandort zu positionieren und Unternehmen und Forschungseinrichtungen beiderseits der Grenze gezielt zu vernetzen. Zudem verfügen die Euroregion Spree-Neiße-Bober und die Wirtschaftsregion Lausitz über ein breites Netzwerk von Akteur:innen im Bereich Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft, auf welches bei zu-

künftigen Projekten zurückgegriffen werden kann. Des Weiteren bringen diese Schlüsselakteur:innen durch ihre bisherige Arbeit in der Region Kompetenzen im Bereich der Organisation, Koordination und Betreuung von Projekten mit sich.

Ein Schlüssel für die nachhaltige Transformation der Region liegt in der wissenschaftlichen Zusammenarbeit zwischen der Universität Zielona Góra (UZ) und der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg (BTU). Durch gemeinsame Forschungsprojekte, interdisziplinäre Studiengänge und grenzüberschreitende Innovationszentren können die Hochschulen die Grundlagen für eine wissensbasierte und zukunftsorientierte Doppelstadt legen.



Abb. 37: Verortung der Schlüsselakteure.

Nachdem die Tabelle einen Überblick über die Schlüsselakteur:innen gegeben hat, verortet die obige Karte diese und zeigt den jeweiligen Wirkungsbereich der Akteur:innen auf. Zudem gibt die Karte einen Überblick darüber, auf welcher Governance-Ebene die jeweiligen Akteur:innen fungieren. Die Städte Cottbus und Zielona Góra arbeiten auf kommunaler Ebene, während die anderen Akteur:innen regional oder überregional agieren. Anhand der Karte

lassen sich besonders die Wirkungsbereiche der Wirtschaftsregion Lausitz und der Euroregion Spree-Neiße-Bober gut nachvollziehen. So zeigt die Karte, dass die Wirtschaftsregion eher den Austausch von Brandenburger Akteur:innen mit sächsischen Akteur:innen fördert, während die Euroregion über die Landesgrenze hinausgeht und so auch auf internationaler Ebene Menschen verbindet. Anhand der Wappen werden die verschiedenen Verwaltungsstrukturen wie Stadt, Landkreis, Powiat, Bundesland und Woiwodschaft dargestellt.

Insgesamt zeigen die Tabelle und die Karte, dass alle Schlüsselakteur:innen bereits aktiv an der Entwicklung der Region beteiligt sind. Um den nächsten Schritt in Richtung einer vollwertigen Doppelstadt zu gehen, bedarf es jedoch einer stärkeren institutionellen Verzahnung, gemeinsamer Strategien und langfristiger politischer Unterstützung. Die Herausforderung besteht darin, die bestehenden Kooperationen in verbindliche Strukturen zu überführen, die wirtschaftliche, wissenschaftliche und soziale Synergien schaffen und so die Doppelstadt nachhaltig voranbringen.

3.4 Strategiebausteine und Maßnahmenkatalog

In diesem Kapitel werden Handlungsempfehlungen zusammengestellt, welche die Zusammenarbeit der beiden Städte stärken und zukunftsfähig gestalten. Die Strategie basiert auf den identifizierten Potenzialen der Analysethemen und wird durch spezifische Strategiebausteine thematisch strukturiert, die den Rahmen für die Umsetzung bilden. Diese ergeben sich aus Synergien der jeweiligen Analysethemen und setzen so einen Fokus auf die relevantesten Handlungsbereiche. Erst durch eine solch umfassende, sektorübergreifende Betrachtung können zukunftsorientierte und erfolgreiche Strategien umgesetzt werden.

Um die Machbarkeit der identifizierten Bausteine zu gewährleisten und eine praxisnahe Strategie zu erstellen, erhält man durch konkrete Kriterien der Planungspraxis wie Phasierung, Finanzierungsrahmen oder Priorisierung eine genauere Beschreibung. Einen zentraler Erfolgsfaktor hierbei bildet zudem die Einbringung relevanter Akteur:innen, die in kooperative Governance-Strukturen eingebettet werden müssen. Diese koordinierte Zusammenarbeit stellt sicher, dass die Ziele von allen Beteiligten unterstützt und vorangetrieben werden. Die für die Umsetzung der jeweiligen Maßnahme relevanten Akteur:innen werden in einer extra Spalte aufgeführt. Die wichtigsten Akteur:innen, die in mehreren Maßnahmen eine Schlüsselrolle spielen und maßgeblich für die Koordinierung zuständig sind, wurden bereits in Kapitel 3.3 Schlüsselakteur:innen beschrieben. Zur besseren Übersicht wurden sie in der Maßnahmentabelle teilweise ausgeblendet und nur an entscheidenden Stellen beibehalten.

Neben der Priorisierung von Maßnahmen wurden während eines Abstimmungsprozesses bedeutende Schlüsselmaßnahmen in jedem Strategiebaustein hierarchisch hervorgehoben. Bei diesen gekennzeichneten Maßnahmen wird eine besondere Handlungsempfehlung ausgesprochen, da sie eine hohe Relevanz für die Umsetzung der Doppelstadt-Strategie aufweisen. Ihre Priorisierung dient als gezielte Empfehlung, um eine erfolgreiche Umsetzung der Strategie sicherzustellen.

Alle Maßnahmen sind eng mit den zuvor beschriebenen Entwicklungszielen verknüpft. Um diese Verbindung klar darzustellen, werden zu Beginn jedes Strategiebausteins die zugehörigen Symbole der Entwicklungsziele angezeigt.

Tabellenbeschreibung - Maßnahmenkatalog

Räumliche Zuordnung	Hierbei wurden die Maßnahmen in Stadt-Stadt (St-St) und Stadt-Umland (S-U) geteilt, um eine Übersichtlichkeit der räumlichen Zuordnung zu schaffen.
St+St	Stadt-Stadt
St+Um	Stadt-Umland
Sektor	Die Maßnahmen wurden verschiedenen Sektoren, die zuvor in der Analyse beschrieben wurden, zugeordnet.
M	Mobilität und Siedlungsentwicklung
W	Wirtschaft und Innovation
S	Soziale Infrastruktur
K	Kunst, Kultur und Tourismus
Priorisierung hoch mittel niedrig	Mit der Priorisierung wurde die Wichtigkeit der Maßnahmen in hoch, mittel und niedrig eingeordnet, wobei die Schlüsselmaßnahmen immer hoch priorisiert sind.
Zeiteinordnung kurzfristig mittelfristig langfristig	Mit der Zeiteinordnung wurde markiert, inwiefern der Umsetzungszeitraum erwartet wird. Dabei wurde eingeteilt, ob die Maßnahme kurz-, mittel- oder langfristig umgesetzt wird, aufgrund des Umfangs oder der Beteiligung verschiedener Akteur:innen.
Beteiligte	Hierbei wurden wichtige Akteur:innen, die sich innerhalb der Maßnahmen beteiligen können, aufgeführt.

Schlüsselmaßnahmen

Innerhalb der Schlüsselmaßnahmen sind besonders zentrale Maßnahmen verortet, die entweder entscheidend sind, um die definierten Ziele zu erreichen, oder sich durch einen minimalen Umsetzungsaufwand und Wirkungsgrad auszeichnen. Ihnen wird innerhalb des Konzepts eine hohe Relevanz und Priorisierung zugesprochen, weil sie durch die bevorzugte Umsetzung Hebelwirkungen erzielen kann.

Maßnahme

Innerhalb der Maßnahmen wurden alle weiteren Maßnahmen aufgelistet, welche auch mittel- oder niedrigpriorisiert sein können.



Symbol Entwicklungsziel 1: Nachhaltiges transformatives Denken - Gemeinsame Wirtschaftsförderung und Innovationsräume schaffen



Symbol Entwicklungsziel 2: Sicherung der Daseinsvorsorge durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit



Symbol Entwicklungsziel 3: Regionale Identität und Nachbarschaftsbeziehungen fördern



Strategiebaustein A

Region als attraktiven Ausbildungs- und Weiterbildungsstandort etablieren und gemeinsames Lernen ermöglichen

Die Region strebt die Etablierung als attraktiven Ausbildungs- und Weiterbildungsstandort an, dessen Fokus auf der Förderung gemeinschaftlichen Lernens sowie einer engen Zusammenarbeit zwischen den relevanten Akteur:innen liegt. Um dieses Ziel zu erreichen, ist ein breit gefächertes Bildungs- und Ausbildungsangebot notwendig, das sowohl qualitativ hochwertig als auch zukunftsorientiert ist. Ein besonderes Augenmerk gilt der Schaffung eines gemeinsamen Lehrangebots, insbesondere im Bereich Gesundheit, mit dem Ziel, den Austausch und das Wissen über Grenzen hinweg zu stärken. Die Region soll somit zu einem Knotenpunkt für gemeinsames Lernen und Weiterentwicklung werden, in dem Menschen voneinander lernen und einander kennenlernen. Das erworbene Wissen soll in die Entwicklung der Zukunft investiert werden, um innovative Lösungen und Fortschritte zu erzielen. Ein wichtiger Aspekt ist dabei die Förderung des Austauschs zwischen den verschiedenen Akteur:innen der Bildungs- und Forschungslandschaften sowie zwischen Auszubildenden, Studierenden und Fachkräften. Dies zieht nicht nur junge Menschen in die Region, sondern stärkt auch die lokale Wirtschaft und den Fachkräftemarkt, indem Talente gezielt angesprochen und gehalten werden.

Räumliche Zuordnung	Sektor	Beschreibung	Priorisierung	Zeiteinordnung	Beteiligte
Schlüsselmaßnahmen					
St-Um	K	<p>Planen und Umsetzen von Bildungsrouten und Rundgängen in der Textilindustrie sowie Aufnahme von Museen als Routenpunkte</p> <p>Die Gestaltung von Bildungsrouten und Rundgängen zur Textilindustrie sowie die Einbindung von Museen und der Textilroute in Forst macht die industrielle Geschichte der Region erlebbar und erkennbar. Ziel ist es, die bedeutsame Tradition und Entwicklung der Textilbranche zu vermitteln und das kulturelle Erbe</p>	hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Brandenburgischer Museumsverband • Deutsch-polnische Stiftung für Kulturpflege und Denkmalschutz • Brandenburgisches Textilmuseum • Stadt Forst

		zu bewahren. Dies fördert zudem das Interesse an der regionalen Geschichte und steigert die Attraktivität der Region für Einheimische und Besucher. So wird Aufmerksamkeit auf den herausfordernden Umgang mit der ehemaligen Textilindustrie in einer ländlich geprägten Region gelenkt, im Sinne der Entwicklung und Förderung nachhaltiger Lösungen für den Erhalt der Industriekultur.			<ul style="list-style-type: none"> • Brandenburgischer Museumsverband • Polnisch-Deutsches Zentrum für Tourismusmarketing
St-St	S	<p>Grenzüberschreitende Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten für junge Menschen aufbauen</p> <p>In Berufsausbildung und Studium werden Möglichkeiten geschaffen, in Cottbus und Zielona Góra Auslands- und Berufserfahrungen zu sammeln. Ein zentraler Bestandteil ist die Ausweitung dualer Studiengänge an beiden Universitäten mit regionalen Unternehmen. Die Netzwerktreffen innerhalb der Energietechnologie und Workshops als Angebote für Studierende (Cebra - Projekte) sollten auf Zielona Góra erweitert werden. Die Etablierung grenzüberschreitender Lehre und Vernetzung erstreckt sich auch auf die gemeinsame Ausbildung von Medizinstudierenden durch die Etablierung einer Summer School ab dem Sommersemester 2027 und grenzüberschreitender Praxisanteile von vier Wochen in der medizinischen Ausbildung.</p>	hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Medizinische Fakultät Zielona Góra • LEONARDO-Büro Brandenburg
Maßnahmen					
St-St	S	<p>Vernetzung der Studierendenschaft in Cottbus und Zielona Góra</p> <p>Fachschaften und studentische Vertretungen der Universitäten in Cottbus und Zielona Góra vernetzten sich. Gemeinsame Tref-</p>	hoch	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Fachschaftsräte verschiedener Studiengänge der BTU und UZ

		fen, Veranstaltungen und Projekte stärken den Dialog. Ein gemeinsamer Social-Media-Account dient als Plattform für den Austausch, die Bewerbung gemeinsamer Aktivitäten und die Vernetzung der Studierendenschaft. So wird die grenzüberschreitende Hochschulkooperation gefestigt und das studentische Engagement gestärkt.			
St-Um	S	<p>Aufbau einer operativen Zusammenarbeit der Feuerwehren</p> <p>Die operative Zusammenarbeit im Rettungswesen zwischen Cottbus, Zielona Góra und dem Umland soll durch regelmäßige, gemeinsame Einsatzübungen sowie öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen wie Wettbewerbe intensiviert werden. Dabei werden sowohl Berufs- als auch freiwillige Feuerwehren sowie die Jugendfeuerwehren beider Länder einbezogen. So wird die Einsatzfähigkeit im Falle von grenzüberschreitenden Notfällen verbessert und die Zusammenarbeit für die Bevölkerung sichtbar. Indem die Jugendfeuerwehren einbezogen werden, wird zudem der Nachwuchs gefördert und früh in die grenzüberschreitende Zusammenarbeit eingebunden. Ergänzend finden jährliche Austauschtreffen der Feuerwehrleitungen, relevanter Rettungsstellen sowie kommunaler Verantwortlicher statt, um Erfahrungen aus den Übungen zu reflektieren und gemeinsam Lösungen für bestehende Herausforderungen zu entwickeln. Dies soll in Handlungsleitfäden für bestimmte Notfallsituationen münden. Ziel ist die Schaffung einer von Deutschland und Polen getragenen Struktur, die unter anderem den Investitionsbedarf, gemeinsame Beschaffung und Wartung von Geräten und eine gemeinsame Ausbildung koordiniert und umsetzt.</p>	hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Leitstelle Lausitz (Deutscher Feuerwehrverband) • Freiwillige Feuerwehren in Deutschland und Polen • Deutsche Jugendfeuerwehr • Deutsch-Polnisches Jugendwerk (DPJW)
St-Um	W	<p>Austauschprogramme zwischen Auszubildenden und Arbeitnehmer:innen</p>	hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Bundesagentur für Arbeit

		Es soll ein Austauschprogramm entwickelt werden, das sich als grenzüberschreitend und zusammenführend erweist. Hierbei soll sich ein grenzüberschreitendes Netzwerk zwischen den Fachkräften entwickeln, wodurch ein Wissensaustausch zwischen den beiden Ländern generiert werden soll.			<ul style="list-style-type: none"> • APS Profit Polska GmbH
St-Um	K	<p>Erarbeitung eines Gedenkstättenkonzepts</p> <p>Im Rahmen einer Summer School oder eines Studienprojekts wird zum Thema Zwangsarbeit ein Gedenkstättenkonzept für die KZ-Außenlager der Dynamit AG in Nowogród Bobrzański und Brozek (bei Forst) erarbeitet. Das bereits vorhandene polnische virtuelle Museum vor Ort wird mit einem mehrsprachigen Angebot ergänzt.</p>	mittel	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Virtuelles Museum DAG Fabrik Christia- nstadt



Strategiebaustein B

Neue Lösungen für demografische Herausforderungen schaffen

Der Strategiebaustein „Neue Lösungen für demografische Herausforderungen schaffen“ hat das übergeordnete Ziel, die Lebensqualität in der Region nachhaltig zu verbessern und sie sowohl für die derzeitige Bevölkerung als auch für potenzielle Neubürger:innen attraktiv zu machen. Angesichts des demografischen Wandels ist es essentiell, Rahmenbedingungen zu schaffen, die insbesondere junge Menschen dazu ermutigen, in der Region zu bleiben oder sich neu anzusiedeln. Durch eine enge Zusammenarbeit zwischen Bildungseinrichtungen, Unternehmen und politischen Akteur:innen soll sichergestellt werden, dass Menschen in der Region die bestmöglichen Chancen auf eine erfolgreiche berufliche Zukunft erhalten. Gleichzeitig trägt ein attraktives Bildungsangebot dazu bei, die Region auch für Fachkräfte und Familien interessanter zu machen. Um den Auswirkungen des demografischen Wandels aktiv entgegenzuwirken, werden die bestehenden Maßnahmen fortlaufend überprüft, weiterentwickelt und an aktuelle Entwicklungen angepasst. Dabei stehen sowohl die Förderung von Wohn- und Freizeitangeboten als auch die Verbesserung der Infrastruktur im Fokus, um eine hohe Lebensqualität für alle Generationen zu gewährleisten. Darüber hinaus spielt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Fachkräftemarkt eine entscheidende Rolle. Durch Kooperationen mit Nachbarregionen können Synergien geschaffen und dem Fachkräftemangel wirksam entgegengewirkt werden. Der Austausch von Wissen, die gegenseitige Anerkennung von Qualifikationen und die gezielte Förderung von Fachkräften über nationale Grenzen hinweg tragen dazu bei, langfristig eine stabile und wettbewerbsfähige Wirtschaft in der Region zu sichern.

Räumliche Zuordnung	Sektor	Maßnahmen	Priorisierung	Zeiteinordnung	Beteiligte
Schlüsselmaßnahmen					
St-Um	W	Schaffung eines grenzüberschreitenden Fachkräftemarkts	mittel	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Deutsch-Polnische Handelskammer • Bundesagentur für Arbeit

		Durch die Schaffung eines grenzüberschreitenden Fachkräftemarkts soll die Sicherung von Fachkräften für beide Länder gewährleistet werden. Das Fachkräfteeinwanderungsgesetz bietet hierbei eine Grundlage für den gezielten Austausch von Fachkräften für Deutschland. Dieses Konzept muss langfristig auch für Polen übertragen werden.			<ul style="list-style-type: none"> • APS Profit Polska GmbH • Arbeitgeberverband Lubuskie
Maßnahmen					
St-Um	S	<p>Erfahrungsaustausch und Beratungskoope- ration zur grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung mit Best-Practice Projektträgern</p> <p>Die Doppelstadt sucht die Beratung und Unterstützung durch eine Euroregion und Grenzregion, die bereits in der grenzüberschreitenden Kooperation im Bereich Gesundheit vorangeschritten ist. Hierfür bieten sich die Euroregion Pomerania (telemedizinische Zusammenarbeit zwischen Krankenhäusern) und die Healthacross Initiative an der österreichisch-tschechischen Grenze Gmünd/České Velenice (grenzüberschreitende Gesundheitsdienstleistungen im Umland in Kooperation mit Fachkrankenhäusern) an.</p>	hoch	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Euroregion Pomerania • Healthacross Initiative
St-Um	S	<p>Modellregion Gesundheit Lausitz: Deutsch-polnische Modellprojekte mit Polen entwickeln</p> <p>Die Modellregion Gesundheit Lausitz erforscht und erprobt digitale und innovative Ansätze der Gesundheitsversorgung von morgen, die u.a. die teilweise Substitution von ärztlichem Personal vorsieht. Die Modellregion soll mittels Modellprojekten im Bereich der Vorsorgeuntersuchungen und anderer ausgewählter Krankheiten wie Diabetes von der</p>	mittel	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Mitglieder der Modellregion Gesundheit Lausitz (Innovations- und Netzwerkrat des MuL CT) • Medizinisches Krankenhaus • Krankenhäuser Żarksi, Zielona Góra • Powiat Krośnieński -

		Brandenburger Lausitz auf die Woiwodschaft Lubuskie ausgeweitet werden.			Żarki - Zielonogórski <ul style="list-style-type: none"> • Polish Chamber of Physicians and Dentists
St-Um	W	Rechtliche Erleichterungen für Pendler:innen zur Bekämpfung des Fachkräftemangels Durch das Fachkräfteeinwanderungsgesetz in Deutschland wurden Grenzpendler:innen der Grenzübertritt als täglicher Arbeitsweg deutlich erleichtert. In Polen gibt es derzeit noch kein vergleichbares Gesetz, sodass der strukturierte Fachkräfteaustausch gehemmt ist. Für eine langfristige Fachkräftesicherung ist das Ziel, Grenzpendler:innen zu sichern, und bürokratische Hemmnisse müssen weiterhin abgebaut werden.	niedrig	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Land Brandenburg • Woiwodschaft Lubuskie



Strategiebaustein C

Gemeinsame Förderungen erweitern

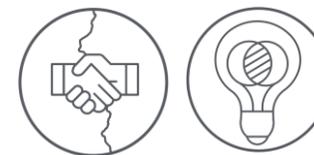
Um die gemeinsame Förderung zu erweitern, sollen die Nachbarschaftsbeziehungen auf institutioneller und gesellschaftlicher Ebene gestärkt werden. Durch die Institutionalisierung geeigneter Einrichtungen können Projekte effizienter initiiert und umgesetzt werden. Zudem sollen Förderprogramme genutzt werden, um innovative Ideen der Bevölkerung zu realisieren. Eine enge Kommunikation und Beratung zwischen den Städten und Akteur:innen spielen dabei eine zentrale Rolle.

Räumliche Zuordnung	Sektor	Maßnahmen	Priorisierung	Zeiteinordnung	Beteiligte
Schlüsselmaßnahmen					
St-Um	W	<p>Förderung von kleinen und mittelständischen Unternehmen</p> <p>Die gezielte Unterstützung kleiner und mittelständischer Unternehmen soll deren Wettbewerbsfähigkeit stärken und nachhaltige Transformationen erleichtern. Durch die Schaffung von Beratungsstellen erhalten Unternehmen fachkundige Unterstützung bei strategischen Entscheidungen und Innovationsprozessen. Zusätzlich wird Startkapital bereitgestellt, um Neugründungen und Wachstum zu fördern. Finanzielle Anreize und Förderprogramme erleichtern den Umstieg auf umweltfreundliche Technologien und nachhaltige Produktionsprozesse. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, KMUs in ihrer Entwicklung zu unterstützen und die wirtschaftliche Resilienz der Region zu erhöhen.</p>	hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • IHK Cottbus • Park Technologii Kosmicznych (Startup Center) • EuroRegion (Kleinprojektfonds) • Land Brandenburg • Woiwodschaft Lubuskie • Stadt Cottbus • Stadt Zielona Gora
Maßnahmen					

St-St	K	<p>Durchführung einer Informationskampagne zum Thema Finanzierung</p> <p>Durch unterschiedliche Governance-Strukturen und Möglichkeiten der Co-Finanzierung von Projekten kann eine Informationskampagne helfen, die komplexen Governance-Strukturen zu überwinden. Potenzielle Projektpartner:innen, die an den Veranstaltungen teilnehmen, können zur Erweiterung des deutsch-polnischen Netzwerks beitragen.</p>	hoch	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Lausitz-Kultur Koordinierungsstelle • Muskauer Faltenbogen mbH
St-Um	S	<p>Machbarkeitsstudie zu Lösungen in der grenzüberschreitenden Bereitstellung und Inanspruchnahme von Gesundheitsdienstleistungen</p> <p>Zur Vermeidung der Aushöhlung und Unterfinanzierung der nationalen Gesundheitssysteme und mit dem Ziel einer besseren Versorgung der Bevölkerung im ländlichen, peripheren Grenzraum wird eine Machbarkeitsstudie durch fachlich fähige Expert:innen im Bereich Gesundheit und Gesundheitsökonomie durchgeführt. Diese Studie wird Empfehlungen für das räumliche Umfeld und spezielle Gesundheitsdienstleistungen aussprechen, die für eine grenzüberschreitende Gesundheitsversorgung ohne Zusatzleistungen durch die Patient:innen in Frage kommen. Hierbei wird auch untersucht, wie die medizinischen Krankenhäuser in Cottbus und Zielona Góra als Ausgangs- und Angelpunkt für hochwertige Behandlungen in den Städten und im Umland eine zentrale Rolle spielen können.</p>	hoch	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Nationale Gesundheitsfonds PLN • Verbände der gesetzlichen Krankenkassen • Ministerium für Gesundheit (Brandenburg, Zentralstaat Polen) • Medizinische Fakultät Zielona Góra • Gesundheits Campus Lausitz (Naemi-Wilke Stift)
St-Um	K	<p>Europäischen Parkverbund Lausitz zu einer Institution entwickeln</p> <p>Zukünftig könnte die Entwicklung einer Institution aus dem Europäischen Parkverbund Lausitz heraus die Eingliederung neuer</p>	niedrig	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Europäischer Parkverbund

		<p>Parkanlagen erleichtern. Ebenfalls soll diese Maßnahme den Parkverbund unterstützen, um sich künftig zu vergrößern, mehr Projekte umzusetzen und gleichzeitig seine regionale Bekanntheit zu erhöhen. Darüber hinaus kann er sich als Best-Practice Beispiel für grenzüberschreitende Zusammenarbeit etablieren und Ansprechpartner für kleinere Akteur:innen in der Region sein.</p>			
--	--	--	--	--	--

Strategiebaustein D



Neue Strukturen zur nachhaltigen Zusammenarbeit als Möglichkeits- und Innovationsräume entwickeln

Um die grenzüberschreitende Zusammenarbeit langfristig zu stärken, sollen neue Strukturen geschaffen werden, die als Möglichkeits- und Innovationsräume dienen. Dies bedeutet, dass bestehende Netzwerke nicht nur ausgebaut, sondern auch durch neue Kooperationsformen ergänzt werden, die über nationale und institutionelle Grenzen hinausgehen. Eine verstärkte Vernetzung der Akteur:innen auf kommunaler, regionaler und überregionaler Ebene ermöglicht es, Synergien zu nutzen und neue, nachhaltige Lösungsansätze für gemeinsame Herausforderungen zu entwickeln. Die Schaffung stabiler Strukturen in der Grenzregion trägt maßgeblich zur positiven Entwicklung der Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra bei. Sie erleichtert die Umsetzung grenzüberschreitender Modellprojekte und schafft Raum für Innovationen. In diesen neuen Strukturen können nicht nur bewährte Kooperationen vertieft, sondern auch neue Akteur:innen eingebunden werden, um die Zukunftsfähigkeit der Region nachhaltig zu sichern.

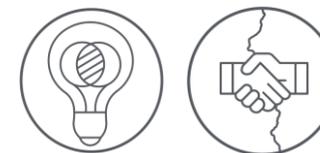
Räumliche Zuordnung	Sektor	Maßnahmen	Priorisierung	Zeiteinordnung	Beteiligte
Schlüsselmaßnahmen					
St-St	W	<p>Neue Arbeitsstelle in der Stadtverwaltung für die Betreuung der Doppelstadt-Strategie</p> <p>Durch das Entwickeln einer neuen Arbeitsstelle mit konkret definierten Aufgaben wird das Umsetzen der Doppelstadt-Strategie sichergestellt. Bisher sind Projekte der Partnerstädte eher basierend auf Freiwilligkeit und Engagement. Mit einer neuen, genau auf die Partnerschaft zwischen den beiden Städten abgestimmten Arbeitsstelle wird die Zusammenarbeit verbindlich und das Umsetzen der entwickelten Strategie sichergestellt.</p>	hoch	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung Cottbus • Stadtverwaltung Zielona Góra

St-St	S	<p>Schaffung eines Organisationsrahmens für die fachliche Zusammenarbeit zwischen den medizinischen Universitäten und Krankenhäusern in Cottbus und Zielona Góra</p> <p>Ein formeller Organisationsrahmen zwischen den medizinischen Universitäten und Krankenhäusern wird zur Förderung der Zusammenarbeit geschaffen. Arbeitsgruppen koordinieren den fachlichen Austausch in Medizin und Forschung, organisieren gemeinsame Lehrangebote für Studierende sowie Konsultationen im Falle der Behandlung von schwierigen Krankheitsverläufen. Zudem dient sie als Grundlage für größere Förder- und Kooperationsprojekte, um langfristig innovative Projekte in der Medizin und Gesundheitsversorgung zu schaffen.</p>	hoch	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Medizinische Fakultät Zielona Góra • Medizinische Universität Lausitz - Carl Thiem
Maßnahmen					
St-St	W	<p>Sensibilisierungsprogramme zum nachhaltigen Umgang mit Ressourcen</p> <p>Hierfür soll eine große Sensibilisierungskampagne in der Doppelstadt Cottbus - Zielona Góra gestartet werden. Im Fokus stehen gemeinsame Recycling- und Abfallwirtschaftsprogramme. Durch Bildungsangebote, Workshops und visuelle Kampagnen in den Bereichen Abfall-, Energie- und Kreislaufwirtschaft soll die Bevölkerung im Umgang mit Ressourcen geschult werden. Zudem werden gemeinsame Initiativen zur Wiederverwertung vorangetrieben, um einen geschlossenen Ressourcenkreislauf in der gesamten Region zu etablieren. Geplant ist auch die Schaffung eines grenzüberschreitend nutzbaren Recyclinghofs sowie der Ausbau von „Zero-Waste“-Modellen. Unternehmen, die innovative Technologien zur Ressourcenschonung entwickeln, sollen gezielt gefördert werden, um die Region als Vorreiter für nachhaltiges Wirtschaften zu positionieren.</p>	mittel	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • BUND • Schulen + Berufsbildungszentren • Bürgerinitiativen • Vereine und soziale Einrichtungen • Repair Café • Selbstmachwerkstätten • aspn (Abfallwirtschaft Spree-Neiße) • Klaster gospodarki odpadami (Initiative, Cluster der Abfallwirtschaft)

St-St	S	<p>Medizinischen Fachaustausch zwischen Cottbus und Zielona Góra zu Gesundheitsrisiken etablieren, mit gemeinsamen Präventionsprogrammen</p> <p>Mithilfe gemeinsamer, koordinierter Präventions- und Vorsorgeprogramme sollen häufig vorkommende verhaltensbedingte Krankheiten wie Diabetes in der 360 Grad Doppelstadt und Krebserkrankungen bekämpft werden.</p>	mittel	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> ● Szpital Uniwersytecki im. Karola Marcinkowskiego w Zielonej Górze (Krankenhaus ZG) ● Naëmi-Wilke-Stift Guben ● Lausitz-Klinik Forst ● Sana Kliniken Cottbus und Senftenberg ● MVZ Cottbus
St-Um	K	<p>Veranstaltungsreihe „Kulturelles Erbe“</p> <p>Mit Hilfe einer grenzüberschreitenden Veranstaltungsreihe sollen Akteur:innen in der Region für das Schützen und Aufarbeiten des kulturellen Erbes sensibilisiert werden. Der Europäische Parkverbund Lausitz kann als Initiator und Wissensvermittler fungieren und interessierte Akteur:innen zusammenbringen.</p>	mittel	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> ● Europäischer Parkverbund ● EVTZ Muskauer Faltenbogen mbH
St-Um	W	<p>Grenzüberschreitende Systeme für Klimaschutz und -anpassung</p> <p>Diese Maßnahme beinhaltet unter anderem ein grenzüberschreitendes Überwachungssystem der Luftqualität, das zur Gesundheitsvorsorge beiträgt und die Emissionen sowie Abgaswerte kontinuierlich überwacht. Zudem spielen grenzüberschreitende Schutzgebiete eine wichtige Rolle, da sie dazu beitragen, natürliche Lebensräume zu erhalten und Umweltbelastungen zu minimieren.</p>	niedrig	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> ● Umweltbehörden ● Europäische Umweltschutzagentur EEA ● Fraunhofer UMSICHT BUND

Strategiebaustein E

Barrieren verringern und Inklusion fördern



Die spezifischen Bedürfnisse von Menschen, die sich in einer besonders verletzlichen Position befinden, unterrepräsentiert sind oder von Benachteiligungen betroffen sind, müssen in besonderer Weise berücksichtigt werden, um eine ganzheitliche Unterstützung zu gewährleisten. Diese Notwendigkeit gewinnt insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der Alterung der Gesellschaft an großer Bedeutung. Die Gewährleistung von Barrierefreiheit in der Verkehrsinfrastruktur und im öffentlichen Nahverkehr ist dabei von essenzieller Bedeutung, um uneingeschränkte Mobilität für alle Menschen zu gewährleisten. Zudem darf keine gesellschaftliche Gruppe, wie etwa die Sorb:innen, von der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen werden. Sprachliche und kulturelle Unterschiede sollen überwunden und das gegenseitige Verständnis gestärkt werden. Die territoriale Grenze zwischen Deutschland und Polen soll keine Barriere für die Menschen darstellen, sondern vielmehr ein Symbol für gelebte Inklusion sein. Durch eine enge Zusammenarbeit kann das Gefühl der peripheren Lage überwunden und der Zwischenraum als gemeinsame Region gestärkt werden. Besonders die Mehrsprachigkeit stellt eine große Chance dar, die aktiv gefördert und wertgeschätzt werden sollte. Jede Person sollte die Möglichkeit haben, die regionale Sprache zu erlernen – auch außerhalb von Schulen und Universitäten. Dies trägt dazu bei, dass sich Bewohner:innen aus Cottbus und Zielona Góra in beiden Städten sowie auf dem Weg dorthin problemlos orientieren und miteinander kommunizieren können.

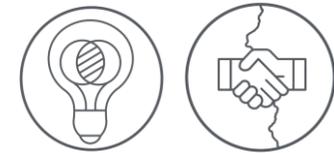
Räumliche Zuordnung	Sektor	Maßnahmen	Priorisierung	Zeiteinordnung	Beteiligte
Schlüsselmaßnahme					
St-Um	M K	<p>Mehrsprachige Informationen auf Bahnhöfen und im Tourismusbereich</p> <p>Zu einem funktionsfähigen öffentlichen Nahverkehr gehören die Informationssysteme, sowohl an den Stationen als auch in den Fahrzeugen. Gerade mit Blick auf die 360°-Doppelstadt ist die</p>	hoch	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> ● DBInfraGo ● Polregio ● PKP Polskie ● Linie Kolejowe S.A. ● Cottbusverkehr ● PKS

		Mehrsprachigkeit (Deutsch, Polnisch, Englisch) aller Informationsschilder und -tafeln von besonders hoher Bedeutung. Ziel dieser Maßnahme ist, sämtliche relevante Bereiche für Verbindungen und den Tourismus im 360°-Doppelstadt-Raum zur Verfügung zu stellen.			<ul style="list-style-type: none"> • Muskauer Faltenbogen • mbH • Schulen in der Grenzregion
St-Um	S	<p>Förderung des deutsch-polnischen Sprachenlernens im Bildungsbereich</p> <p>Zur Stärkung der sprachlichen und kulturellen Verbindung in der Grenzregion wird die deutsch-polnische Sprachförderung ausgebaut. Bereits in Kindergärten sollen bilinguale Angebote etabliert werden, um frühzeitig Sprachkompetenzen zu fördern. Zusätzlich wird das Angebot an Sprachkursen an Volkshochschulen verbessert, um Jugendlichen und Erwachsenen den Zugang zur jeweils anderen Sprache zu erleichtern. Regelmäßige Schüleraustausche, gemeinsame Reisen und Schulpartnerschaften fördern den interkulturellen Austausch und tragen zur langfristigen Vernetzung zwischen Bildungseinrichtungen in Deutschland und Polen bei.</p>	hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Schulen in der Grenzregion • Träger der Schulen: Stadt Cottbus, Stadt Zielona Góra, Landkreis Spree-Neiße, Woiwodschaft Lubusz, Freie Träger, Kirchliche Träger; • Schulleiter:innen • Deutsch-polnisches Jugendwerk (DPJW) • Deutsch-polnischer Verein Cottbus e.V., • Deutsch-polnisches Jugendwerk
Maßnahmen					
St-Um	K	<p>Bereitstellen von Möglichkeiten für kostenlose Übersetzungsleistungen für Unternehmungen zur Überwindung der Sprachbarriere</p> <p>Das Angebot (simultaner) Übersetzungsleistungen soll wegen der erwartbar höheren Nachfrage im Zuge der Umsetzung der Dop-</p>	hoch	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Land Brandenburg • Woiwodschaft Lubuskie • Stadt Cottbus • Stadt Zielona Gora

		<p>pelstadt-Strategie ausgebaut werden. Die Angebote sollen in bestehende Strukturen und Netzwerke, z.B. der Euroregion, eingebettet und der Zugang niedrigschwelliger werden. Außerdem sind digitale und smarte Angebote vorstellbar, die in einen gemeinsamen Online-Auftritt eingebunden werden könnten.</p>			
St-Um	S	<p>Koordinierungsstelle für sichere Schwangerschaftsabbrüche und Versorgung schwangerer Personen</p> <p>Zur Verbesserung der medizinischen Versorgung und Beratung in der Doppelstadt-Region wird eine Koordinierungsstelle eingerichtet. Grundlage ist eine wissenschaftliche Studie zur Bestandsaufnahme und Bedarfsermittlung. Ein Wissensspeicher informiert medizinisches Personal und Beratungsstellen über die rechtlichen und medizinischen Rahmenbedingungen in Deutschland und Polen. Darüber hinaus werden Informationen über sichere und legale Abbruchmöglichkeiten für Betroffene bereitgestellt. Ein Unterstützungsfonds soll finanzielle Hürden abbauen. Grenzüberschreitende Aus- und Weiterbildungen für Ärzt:innen und medizinisches Personal fördern eine qualifizierte Versorgung. Eine binationale Arbeitsgruppe aus medizinischen Einrichtungen, sozialen Trägern und Aktivist:innen unterstützt den Wissenstransfer und fördert gemeinsame Lösungsansätze.</p>	mittel	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> ● Caritas-Region CB, ● DRK ● Lila Villa ● Demokratischer Frauenbund Brandenburg ● Sozialpädagogen ● Naëmi-Wilke-Stift ● Doctors for Choice ● abortion without borders ● EU4Health ● Polskie Towarzystwo Seksuologiczne (Polnische Gesellschaft für Sexualmedizin)
St-Um	K	<p>Sorbische Traditionen in das Tourismusmarketing integrieren</p> <p>Die sorbische Kultur mit ihren Bräuchen und Traditionen soll grundsätzlich in das Tourismusmarketing integriert werden. Durch das Aufnehmen von sorbischen Festen in den Kulturkalender, Workshops zum sorbischen Kunsthandwerk, z.B. Ostereierverzieren, oder virtuelle Führungen durch die Landschaft zeichnet sich</p>	mittel	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> ● Domowina, ● Sorbisches Institut e. V. / Serbski institut z.t ● Stiftung für das sorbische Volk

		die Kultur langfristig als Alleinstellungsmerkmal für die Region aus und lockt nachhaltig interessierte Tourist:innen an.			
St-St	K	<p>Kunstroute durch die Städte Cottbus und Zielona Góra</p> <p>In Cottbus sollen erfasste und dokumentierte Daten zur öffentlichen Kunst der Innenstadt so digital aufbereitet werden, dass sich Besuchende und Interessierte über entsprechende Kunstwerke informieren können. Die Dokumentation soll letztendlich die Grundlage für eine Kunst- und Kulturroute sein, an der auch Stadtrundgänge durchgeführt werden können, so auch Anfang Mai zu den Tagen der offenen Ateliers. In Zielona Góra könnte ebenfalls eine Kunst- und Kulturroute geplant werden; als Grundlage können dabei beispielsweise die Bacchus-Route und die digitale Übersicht zur Kunst- und Kultur Zielona Góras des Büros für Kunstausstellungen dienen. Die Routen können u.a. Teil eines Reiseführers sein. Die Digitalisierung des Angebotes ermöglicht zudem das virtuelle "Durchlaufen" der Route.</p>	niedrig	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Stadt Cottbus • Stadt Zielona Góra • Georg Käppler in Cottbus • Biuro Wystaw Artystycznych (BWA)
St-Um	K	<p>Entwicklung eines Handwörterbuches für Ämter (z.B. Stadtentwicklungsamt und Rathäuser)</p> <p>Ein (digitales) Handwörterbuch kann als Leitfaden für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit verstanden werden, das unterschiedliche Governance-Strukturen sowie Fach- und Planungsbegriffe erklärt und auf Besonderheiten der grenzüberschreitenden Projektarbeit eingeht. Sie sind auf die jeweilige Sprache angepasst und können in den Arbeitsabläufen eingesetzt werden.</p>	niedrig	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperation der Schlüsselakteur:innen

Strategiebaustein F



Infrastruktur als Wirtschaftsmotor entwickeln und ausbauen

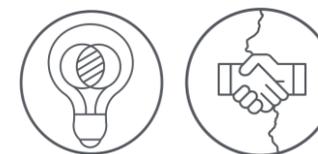
Infrastruktur ist die Grundlage jeder Wirtschaftsregion. Die größte Rolle spielt die Verkehrsinfrastruktur, welche einen effizienten Austausch von Personen und Gütern ermöglicht, egal ob regional, überregional oder international. Dafür bedarf es eines modernen, dichten und tragfähigen Verkehrsnetzes, welches nicht nur Straßen, sondern besonders auch Schienen und Wasserstraßen beinhaltet. Neben wirtschaftlichem Wachstum fördert eine ausgebaute Verkehrsinfrastruktur natürlich auch die Siedlungsentwicklung, den Tourismus und die Daseinsvorsorge. Der Tourismus profitiert vor allem durch die Erschließung oder bessere Erreichbarkeit neuer Ziele, welche auch die Wirtschaft ankurbeln. Neben der Verkehrsinfrastruktur sind auch die Energieinfrastruktur, die finanzielle Infrastruktur, die soziale Infrastruktur und die Kommunikationsinfrastruktur essentiell für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region.

Räumliche Zuordnung	Sektor	Maßnahmen	Priorisierung	Zeiteinordnung	Beteiligte
Schlüsselmaßnahmen					
St-Um	W	<p>Ausbau und Etablierung des Innovationskorridors von Berlin nach Cottbus, perspektivisch bis nach Zielona Góra</p> <p>Um die Achse Berlin – Lausitz – Zielona Góra im deutsch-polnischen Verflechtungsraum zu etablieren, sind gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und der wirtschaftlichen Zusammenarbeit erforderlich. Die enge Vernetzung mit Berlin kann langfristig wirtschaftliches Wachstum fördern und die Lausitz als Standort für Innovationen und nachhaltige Entwicklung stärken. Um regionale Akteur:innen einzubinden, ist wieder ein gutes Clustermanagement erforderlich.</p> <p>Ein zentraler Aspekt ist der zweigleisige Ausbau der Bahnstrecke zwischen Berlin und der Lausitz, um den Pendlerverkehr zu erleichtern und die Logistik zu stärken. Perspektivisch sollte Zielona</p>	hoch	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftsregion Lausitz • WISTA Technologiepark • Land Brandenburg • Woiwodschaft Lubuskie • Flughafen Berlin Brandenburg • BTU • Technische Hochschule Wildau

		<p>Góra in den Innovationskorridor eingebunden werden, um eine leistungsfähige Verbindung nach Breslau und darüber hinaus zu schaffen.</p> <p>Diese Maßnahme erfordert eine intensive Planung und enge politische Abstimmung, insbesondere im Hinblick auf Infrastrukturfinanzierung. Sie sollte daher mit hoher Priorität umgesetzt werden.</p>			<ul style="list-style-type: none"> • Industriepark Schwarze Pumpe • BASF
St-Um	M	<p>Stärkung des ÖV zwischen Cottbus und Zielona Góra durch eine Regionalzugverbindung</p> <p>Die Maßnahme beschreibt die Stärkung des ÖV zwischen Cottbus und Zielona Góra unter Berücksichtigung der Optimierungspotenziale. Hierzu sollen vor allem eine durchgehende Regionalzugverbindung zwischen beiden Städten geschaffen bzw. reaktiviert werden sowie effektivere und attraktivere Lösungen hinsichtlich der Zugklassen und -kapazität gefunden werden. Zur Einbeziehung des Zwischenraums sollen zudem weitere Haltepunkte errichtet werden. Dieser Teil der Maßnahme ist in der Umsetzung eng und konsistent mit der Schlüsselmaßnahme zur transit-orientierten Siedlungsentwicklung abzustimmen.</p>	hoch	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. • Polregio • PKP Intercity • VBB • DB Regio • proBahn • DB InfraGo (ehemals DB Netz)
St-Um	K	<p>Erstellung eines Tourismus-Guide</p> <p>Dieser soll wichtige Sehenswürdigkeiten und Aktivitäten sowie ein kleines Sprachwörterbuch enthalten, welches wichtige Wörter und Sätze enthält, die das Reisen vereinfachen könnten.</p>	hoch	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Visit Zielona Góra • BoomTown Cottbus
St-Um	M	<p>Modernisierung der Schieneninfrastruktur</p> <p>Mit dieser Maßnahme soll die Modernisierung der Schieneninfrastruktur für einen effizienten, sicheren und nachhaltigen Personen- und Güterverkehr vorangebracht werden. Hierbei sollen ins-</p>	mittel	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. • Polregio • VBB • DB Regio • PKP

		<p>besondere Gleiskörper, Signaltechnik und Streckenelektrifizierung auf aktuelle Standards gehoben, verbessert und erweitert werden. Die Maßnahme schafft die Grundlage zur optimalen Umsetzung einer Schlüsselmaßnahme des Handlungsfeldes Mobilität - die Schaffung durchgehender Zugverbindungen ohne Umstieg zwischen Cottbus und Zielona Góra mit schnellen und effizienten Zugklassen. Diese beiden Maßnahmen sind eng miteinander abzustimmen. Zudem kann mithilfe dieser Maßnahme auch der Güterverkehr effizienter gestaltet werden, weshalb auch im Handlungsfeld Wirtschaft und Innovation mit erheblichen Fortschritten zu rechnen ist.</p>			<ul style="list-style-type: none"> ● Intercity ● proBahn ● DB InfraGo (ehemals DB Netz)
--	--	--	--	--	--

Strategiebaustein G



Erreichbarkeit und Zugänglichkeit optimieren

Der Fokus dieses Strategiebausteins liegt darauf, die Doppelstadt, die Ortschaften im Zwischenraum und ihre Points of Interest für alle gut erreichbar zu machen. Priorität hat dabei die einfache Erreichbarkeit mittels Umweltverbund, welche aktuell sowohl zwischen Cottbus und Zielona Góra selbst als auch den dazwischen liegenden Orten nicht gegeben ist. Um die Region nachhaltiger zu gestalten, muss es auch in den ländlichen Gebieten Alternativen zum MIV geben. Außerdem fördert der Ausbau des öffentlichen Verkehrs die Daseinsvorsorge, da besonders junge und ältere Menschen mobiler werden und z. B. die Zugänglichkeit von Bildungseinrichtungen oder Ärztehäusern verbessert wird. Die Wirtschaft profitiert ebenfalls stark von guter Erreichbarkeit, da ein effizienter Austausch von Personen und Gütern gewährleistet wird und sich daher mehr neue Unternehmen ansiedeln. In Bezug auf den Tourismus werden erholsame, kulturelle und geschichtsträchtige Orte durch den Ausbau von Tourismusrouten und Wegenetzen besser oder neu zugänglich gemacht.

Räumliche Zuordnung	Sektor	Maßnahmen	Priorisierung	Zeiteinordnung	Beteiligte
Schlüsselmaßnahmen					
St-Um	M	<p>Ausbau und Erweiterung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur insbesondere auf polnischer Seite</p> <p>Die Radverkehrsinfrastruktur auf polnischer Seite ist im ländlichen Bereich größtenteils nicht vorhanden, sanierungsbedürftig oder für einen sicheren, komfortablen und effizienten Radverkehr nicht ausreichend. Auch auf deutscher Seite fehlt es stellenweise an Radwegen, wodurch eine gefährliche Mischnutzung mit dem MIV entsteht.</p>	hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Marschallamt Lubuskie • ADFC • OderVelo

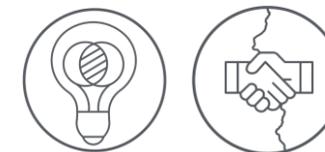
		Um die klimaneutrale Mobilität und den Tourismus in der Region voranzutreiben, muss das Radwegenetz insbesondere in Polen flächendeckend saniert und die zahlreichen Lücken müssen geschlossen werden.			
St-Um	K	<p>Aktivtourismus in der Doppelstadt-Region gemeinsam vermarkten, bewerben und fördern</p> <p>Dabei werden insbesondere die Weinkulturlandschaften um Zielona Gora und die Tagebaufolgelandschaften zwischen Cottbus und Forst einbezogen, die als besondere Kulturlandschaften zu verstehen sind.</p> <p>Durch verbindende Rad-, Wander- oder Themenrouten können Brücken zwischen den Kulturlandschaften geschaffen werden. Dabei müssen Routen nicht zwingend den gesamten geografischen Raum durchqueren, sondern können durch nachhaltige Mobilitätsangebote ergänzt und unterstützt werden. Außerdem sollten vorhandene Routen, wie die Wein- und Honigroute Lubuskie, eingebettet werden. Darüber hinaus kann eine Vermarktung durch eine Verknüpfung mit der Website für die Doppelstadt-Region erfolgen.</p>	hoch	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Regionaldirektion der Staatsforste in Zielona Góra • Komplex der Landschaftsparks der Woiwodschaft Lebus • Gubener Weinbau e. V. • Weinverband Zielona Góra • EVTZ Muskauer Faltenbogen mbH • Stadt Cottbus • Stadt Zielona Góra • Visit Zielona Góra • BoomTown Cottbus
Maßnahmen					
St-Um	M	<p>Bessere Verknüpfung der ÖPNV-Netze von Deutschland und Polen an der Schnittstelle Guben-Gubin</p> <p>Die Verknüpfung soll mithilfe eines optimierten Pendelverkehrs mittels Stadtbussen zwischen Bahnhof Guben und Busbahnhof Gubin sowie Anschluss und Verknüpfung beider Stadtzentren mit dieser Buslinie erfolgen. Für die grenzüberschreitende Stadtbuslinie wäre ein einheitlicher Tarif auf deutscher und polnischer Seite sinnvoll, zudem ist eine Abstimmung der Fahrzeiten und Takte auf</p>	hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung Guben • Stadtverwaltung Gubin • VBB • Cottbusverkehr • Spree-Neiße Cottbusverkehr GmbH • PKS Zielona Góra

		<p>ankommende und abfahrende Bahn- und Buslinien von und nach Cottbus und Zielona Góra sind vonnöten, um die Umsteigezeiten zwischen deutschen und polnischen ÖV-Verbindungen zu minimieren und die Reisezeiten insgesamt zu senken. Die Aufgabe der Pendelbuslinie ist, deutsche und polnische ÖV-Verbindungen an der Schnittstelle Guben-Gubin bestmöglich miteinander zu verknüpfen.</p> <p>Darauf aufbauend wäre in einer weiteren Etappe die Verschmelzung des Stadtbusnetzes Guben mit der Stadtbuslinie in Gubin zu einem zusammenhängenden Netz mit einheitlichem Tarif für die Doppelstadt nach Vorbild des „EuropastadtTickets“ aus Görlitz-Zgorzelec denkbar.</p>			
St-Um	M	<p>Ortsumfahrung zur Entlastung der Landstraße 32 in Polen sowie zur Lärminderung für Anwohnende</p> <p>Bau einer Ortsumfahrung zur Verlagerung des grenzüberschreitenden LKW-Verkehrs aus den Ortschaften entlang der Landstraße 32 in Polen mit dem Ziel einer Lärm- und Emissionsreduzierung für die Anwohnenden.</p> <p>Eine Entlastung wäre insbesondere auf dem östlichen Abschnitt der Landstraße 32 zwischen Zielona Góra und der Anschlussstelle der Landstraßen 32 und 29 vonnöten. Dadurch würden folgende Ortschaften entlang des östlichen Abschnitts der L32 von einer verkehrlichen Entlastung profitieren: Dąbie, Pław, Gronów, Łagów, Leśniów Wielki</p> <p>Der Verlauf der neuen Ortsumfahrungsstraße ist dabei so zu planen, dass diese in ausreichender Entfernung von bestehenden Ortschaften verläuft, um den Anforderungen an den Lärmschutz gerecht zu werden. Gleichzeitig können neue Ortschaften von einer indirekten Anbindung an die Kernstadt Zielona Góra profitieren, auch mittels ÖPNV.</p>	mittel	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsministerium des Landes Polen und der Woiwodschaft

St-Um	M	<p>Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie für Reaktivierung und Neubau von Schieneninfrastruktur und Verkehrsflächen zwischen Cottbus und Zielona Góra</p> <p>Die Maßnahme beinhaltet die Durchführung einer Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie bezüglich Reaktivierung und Neubau von Schieneninfrastruktur und Verkehrsflächen zwischen Cottbus und Zielona Góra. Hierdurch sollen insbesondere Potenziale zur Erweiterung von Schieneninfrastruktur erkannt und bereits gewidmete Verkehrsflächen für Schieneninfrastruktur hinsichtlich ihres Reaktivierungspotenzials bewertet werden. Schieneninfrastrukturmaßnahmen, die kürzere bzw. direktere Schienenverkehrswege zwischen Cottbus und Zielona Góra ermöglichen könnten, sollen festgestellt und bezüglich ihrer Machbarkeit geprüft und erörtert werden.</p>	niedrig	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald • VBB • Gemeinsame Landesplanung Berlin Brandenburg • beauftragtes freies Planungsbüro
-------	---	--	---------	-------------	--

Strategiebaustein H

Digitalisierung für das Gemeinwohl nutzen



Die zunehmende Digitalisierung betrifft verschiedene Bereiche des Lebens. Sie bietet zukünftig die Chance, gesellschaftliche Herausforderungen effizienter und nachhaltiger zu bewältigen. In der Doppelstadt soll die Digitalisierung eine Verbesserung in den Bereichen der Gesundheitsvorsorge, der Bildung und der Mobilität herbeiführen, um so zukünftig eine soziale Teilhabe der Gesellschaft gewährleisten zu können.

Durch den Einsatz intelligenter Technologien kann eine bessere Datengrundlage für Entscheidungen geschaffen werden, Bürokratie reduziert werden und schnellere, transparente Verwaltungsprozesse ermöglicht werden. In grenzüberschreitenden Regionen wie Cottbus und Zielona Góra kann die Digitalisierung dazu beitragen, Barrieren abzubauen, die regionale Vernetzung zu stärken und innovative Lösungen für eine lebenswerte Zukunft zu entwickeln.

Räumliche Zuordnung	Sektor	Maßnahmen	Priorisierung	Zeiteinordnung	Beteiligte
Schlüsselmaßnahmen					
St-Um	K	<p>Mehrsprachige Website mit eigenem Logo und Kulturkalender für Cottbus, Zielona Góra und die Doppelstadt-Region</p> <p>Eine gemeinsame Website kann als erster Anlaufpunkt, als Informationsportal, für Öffentlichkeitsarbeit o.ä. genutzt werden. In Verbindung mit einem Logo, das konsequent genutzt werden sollte, kann eine Marke für die Doppelstadt-Region hergestellt und etabliert werden. Ein passendes Beispiel für solch eine Marke kann die Namensgebung „Laubiskie“ sein, eine Wortkreuzung aus „Lausitz“ und „“. Die Bildung und Etablierung einer Marke trägt sowohl zur Innen- als auch zur Außenwahrnehmung bei und kann zur touristi-</p>	mittel	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Land Brandenburg • Woiwodschaft Lubuskie • Wirtschaftsregion Lausitz • BoomTown Cottbus • Stadt Cottbus • Stadt Zielona Góra • Regionales Produktzentrum Lubuskie

		<p>schen Werbung genutzt werden. Beispielsweise könnte das Regionale Produktionszentrum Lubuskie (LCPR) in diesem Rahmen seine Tätigkeiten auf die deutsche Seite der Doppelstadt-Region ausweiten, insbesondere die Vermarktung regionaler Produkte. In der weiteren Entwicklung ist eine Erweiterung der Webseite des LCPRs denkbar, die neben kulturellen Angeboten (z.B. Kulturkalender, Routen, Veranstaltungen etc.) einen Online-Marktplatz integriert, der von regionalen Produzenten genutzt werden kann. Neben den beiden Städten profitiert hier auch der ländliche Raum der Doppelstadt-Region.</p>			
Maßnahmen					
St-Um	M	<p>Erweiterung der von VisitZielonaGóra erarbeiteten App mit wichtigen Verkehrsinformationen im gesamten Gebiet zwischen Cottbus und Zielona Góra</p> <p>Die von VisitZielonaGóra erarbeitete App ist eine ideale Plattform, um dort Verkehrsinformationen aus dem gesamten Doppelstadt-raum zu integrieren. Dies ist in Form einer interaktiven Karte denkbar. In der App können Streckenführungen für den Radverkehr, Parkplätze und Stationen sowie Routen des öffentlichen Verkehrs integriert werden. Die Integration und Aktualisierung neuer Informationen ist durch das digitale Format jederzeit möglich.</p>	hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • VisitZielonaGóra • VBB, Cottbusverkehr • MZK Zielona Góra • DB • PKS Zielona Góra • Polregio
St-St	S	<p>Schaffung einer gemeinsamen Datengrundlage und Monitoring im Bereich Gesundheit</p> <p>Mittels der Datengrundlage können gesundheitliche Trends und Versorgungsbedarfe beiderseits der Grenze besser erkannt, Maßnahmen abgestimmt und die Kooperation zwischen Gesundheitseinrichtungen optimiert werden. Ein gemeinsames Monitoring fördert zudem die Transparenz und erleichtert die Evaluation grenzüberschreitender Projekte, was langfristig die Versorgungsqualität</p>	mittel	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • MUL CT • Medizinische Fakultät Zielona Góra • Universität Zielona Góra • Gematik GmbH

		und die Krisenreaktion verbessert.			<ul style="list-style-type: none"> • Centrum e-Zdrowia (e-Gesundheit) • European Health Data Space
St-St	S	<p>Gemeinsame Lehr- und Konsultationsangebote zwischen den medizinischen Krankenhäusern schaffen</p> <p>Der Einsatz von Telemedizin und Digitalisierungen vernetzt die Krankenhäuser enger und ermöglicht Wissenstransfer und Zusammenarbeit. Zudem werden in Kooperation mit der Modellregion Gesundheit Lausitz innovative digitale Plattformen und Formate entwickelt, die es ermöglichen, medizinisches Personal standortübergreifend zu vernetzen. So können Fachärzt:innen unterschiedlicher Kliniken gemeinsam an Fallbesprechungen teilnehmen, Zweitmeinungen einholen und Fachwissen teilen – unabhängig von ihrem jeweiligen Standort.</p>	mittel	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Medizinische Universität Lausitz - Carl Thiem • Medizinische Fakultät Zielona Góra
St-St	W	<p>Abbau von bürokratischen Hürden</p> <p>Die Optimierung digitaler Verwaltungsstrukturen soll bürokratische Hürden abbauen und behördliche Verfahren beschleunigen. Ein zentraler Aspekt dabei ist die Verbesserung der digitalen Kompetenzen in der Verwaltung, um eine effiziente und nutzerfreundliche Digitalisierung sicherzustellen. Zudem wird das digitale Angebot für Unternehmen bei behördlichen Vorgängen, wie Antragsstellungen und Genehmigungsverfahren, ausgebaut, um Abläufe zu vereinfachen. Durch die Einführung sicherer digitaler Speicherlösungen wird eine verlässliche Datensicherung gewährleistet, wodurch der Papierverbrauch reduziert und ressourcenschonendes Arbeiten gefördert wird. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, Prozesse effizienter zu gestalten und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu erleichtern.</p>	hoch	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung und Technologie (Ministerstwo Rozwoju i Technologii, MRiT) • Ministerium für europäische Fonds und Regionalpolitik (Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, MFiPR)

					<ul style="list-style-type: none">• Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Klimaschutz (Brandenburg)
--	--	--	--	--	---



Strategiebaustein I

Eine grüne Modellregion mithilfe eines Innovationsclusters entwickeln

Die Doppelstadt-Region soll als „grüne Modellregion“ für Nachhaltigkeit und Innovation etabliert werden, um eine positive Identität nach außen zu vermitteln und damit den Standort weiter zu stärken. Die Nachhaltigkeit soll dabei aus ökologischer, ökonomischer und sozialer Perspektive bestehen. Die überregionale Etablierung dieses Leitbildes fördert die Ansiedlung innovativer Unternehmen und die Durchführung von Modellprojekten. Ein Schwerpunktthema wird dabei der Ausbau erneuerbarer Energien und die Überwindung des fossilen Zeitalters sein, was besonders in der Lausitz als Energieregion eine große Rolle spielt. Die dazu bestehenden Netzwerke von Unternehmen und Institutionen müssen dabei insgesamt ausgebaut und nach Zielona Góra erweitert werden, um die Zusammenarbeit im Bereich der klimafreundlichen Ressourcennutzung zu optimieren und die positiven Effekte eines Innovationsclusters für die wirtschaftliche Entwicklung der Region zu nutzen. Ein weiteres großes Thema ist die Förderung und Entwicklung von klimafreundlichen Antriebssystemen, welche im ÖPNV beider Städte bereits im Gange ist. Cottbus besitzt durch den Straßenbahnbetrieb eine klimafreundliche Grundlage des ÖPNV und vollendet diese mit dem Umstieg von Diesel- auf Wasserstoffbusse. Zielona Góra setzt hingegen auf elektrisch betriebene Busse und hat bereits den Großteil ihrer Flotte ausgetauscht. Diese Entwicklungen und weitere Forschungen sollen durch das Innovationscluster vorangetrieben werden.

Räumliche Zuordnung	Sektor	Maßnahmen	Priorisierung	Zeiteinordnung	Beteiligte
Schlüsselmaßnahme					
St-Um	M	<p>Mobilität an geeigneten Orten verknüpfen für die Forcierung transit-orientierter Siedlungsentwicklung</p> <p>Die Verknüpfung der Mobilität führt zu einer Effizienzsteigerung aller Mobilitätssysteme. An geeigneten Standorten sowohl in Zielona Góra und Cottbus als auch im Zwischenraum wird ein schnelles, bequemes und sicheres Umsteigen zwischen ÖV, Fahrrad und Auto ermöglicht. Diese Standorte, die nun als Mobilitätszentren</p>	hoch	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> Marschallamt Lubuskie

		fungieren, bieten sich für eine darauf ausgerichtete Siedlungsentwicklung an. Der urbane Charakter wird gestärkt, indem unterschiedliche Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe und Freizeit symbiotisch zusammengeführt werden.			
St-Um	W	<p>Aktive Förderung beim Ausbau und Management wirtschaftlicher Cluster mit besonderem Fokus auf “grüne Technologien”. Entwicklung einer gemeinsamen Strategie für Cluster-Management und -Entwicklung.</p> <p>Durch gezielte Förderung wirtschaftlicher Cluster soll insbesondere der Bereich “grüner Technologien” gestärkt werden. Als “grüne Technologien” werden Technologien verstanden, die nachhaltig und klimaneutral sind, wie erneuerbare Energien oder Wasserstofftechnologien. Eine gemeinsame Strategie soll den Aufbau und die Weiterentwicklung bestehender Cluster unterstützen. Diese gemeinsame Strategie unterstützt den Aufbau und die Weiterentwicklung durch Zusammenarbeit, Beratungsstellen, Netzwerktreffen und finanzielle Anreize. Neue Unternehmen werden durch Beratungsstellen und finanzielle Förderung bei der Ansiedlung unterstützt. Netzwerktreffen zwischen Akteur:innen und Clustermanagement fördern Austausch und Kooperation. Bestehende Cluster wie der Klaster Energii Odnawialnej „LUB-BRAN“ und der Cluster Energietechnik Berlin-Brandenburg werden vernetzt, während relevante Akteur:innen wie LEAG aktiv eingebunden werden, um ein starkes Innovationsnetzwerk aufzubauen.</p>	hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Land Brandenburg, Woiwodschaft Lubuskie • IHK • Wirtschaftsregion Lausitz • Stadt Cottbus • Stadt Zielona Gora • Klaster Energii Odnawialnej „LUB-BRAN“ • Zielonogórski Klaster Energii • Cluster Energietechnik Berlin-Brandenburg
Maßnahmen					
St-Um	W	<p>Ausbau erneuerbarer Energien mit einem gemeinsamen Klimaschutzkonzept</p>	hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald • LEAG Renewables

		<p>Der Ausbau von Wind- und Photovoltaikanlagen sowie die Produktion von grünem Wasserstoff sind zentral wichtig für eine nachhaltige Energieversorgung. Die Regionalplanung spielt eine zentrale Rolle, indem sie gezielt Potenzialflächen für erneuerbare Energien aufweist. Dies soll durch einen grenzüberschreitenden Regionalplan unterstützt werden, der Klimaschutzflächen und Gebiete für den Ausbau erneuerbarer Energien integriert. Ergänzende Maßnahmen stärken die Widerstandsfähigkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels. Dazu gehören unter anderem Netzwerktreffen zwischen Projekten, die den Austausch fördern und innovative Lösungen vorantreiben, sowie ein gemeinsames Klimaschutzkonzept mit gezielten Anpassungsmaßnahmen.</p>			<p>GmbH</p> <ul style="list-style-type: none"> • Klaster Energii Odnawialnej „LUB-BRAN“ • Zielonogórski Klaster Energii • Cluster Energietechnik Berlin-Brandenburg • Stadtverwaltung Cottbus • Stadtverwaltung Zielona Góra
St-Um	M	<p>Offizielle Ausweisung einer durchgängigen, touristischen Radwegeverbindung zwischen Cottbus und Zielona Góra</p> <p>Um die beiden Städte besser touristisch zu verbinden und den Zwischenraum als Tourismusregion zu fördern, soll eine lückenlose Verbindung aus sicheren und komfortablen Radwegen entstehen, welche die zahlreichen touristischen Ziele entlang der Route mit einbindet. Aktuell gibt es auf knapp der Hälfte der Strecke keine Radwege, weshalb großangelegter Neubau vonnöten ist. Die Verbindung soll außerdem gut ausgeschildert und an andere Radfernwanderwege angeschlossen werden.</p>	mittel	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Marschallamt Lubuskie • ADFC • Odra Velo
St-St	W	<p>Gemeinsame Forschung der Universitäten</p> <p>Grenzüberschreitende Forschungsprojekte zwischen Universitäten stärken die Zusammenarbeit in Energie, Klimaschutz und Digitalisierung. Neue Technologien werden erprobt und durch Beratungsstellen für Universitäts-Start-ups in die Praxis überführt. Modellprojekte und Reallabore im Bereich Wasserstoff oder innovative Techniken fördern die Integration dieser Technologie in den</p>	mittel	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • BTU insb. Fakultät 1 und 3 • Uniwersytet Zielonogórski • Instytut Inżynierii Środowiska UZ

		Alltag und steigern die Akzeptanz nachhaltiger Energieträger. Auch in anderen Fachdisziplinen ist eine Zusammenarbeit ratsam, um Forschungsergebnisse auszutauschen und um effektives Arbeiten zu verbessern.			<ul style="list-style-type: none"> ● Instytut Automatyki i Elektrotechniki ● IHK Cottbus
St-Um	M	<p>Gemeinsame Entwicklung und Durchführung alternativer Mobilitätssysteme bzw. Antriebssysteme bei ÖV und MIV</p> <p>Nutzung deutscher Wasserstoff-Betankungsinfrastruktur für ÖPNV und MIV am zentral gelegenen Standort Guben bzw. Forst (Umsetzung durch Cottbusverkehr bereits in Planung) auch von polnischer Seite, um z. B. Wasserstoffbusse auf polnischer Seite betreiben zu können. In diesem Zusammenhang kann ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch im Bereich Wasserstoffantrieb zwischen deutschen und polnischen Akteur:innen, Verkehrsbetrieben und wissenschaftlichen Einrichtungen von Nutzen sein, um die Technik kontinuierlich zu verbessern. Darüber hinaus wäre die Verknüpfung der geplanten Wasserstoffbetankungsvorrichtung in Guben mit einem Mobility Hub zur Bündelung verschiedener verkehrsrelevanter Funktionen und zur Reduzierung von Verkehr (Fahrten zum Tanken) sinnvoll. Nicht zuletzt ist Wasserstoff auch als Treibstoff für den Zugverkehr nutzbar, um einen emissionsfreien Betrieb nicht elektrifizierter Strecken (z. B. Guben-Zielona Góra) zu ermöglichen.</p>	mittel	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> ● Cottbusverkehr ● DB ● BTU Cottbus ● -Senftenberg ● PKS Zielona Góra ● MZK Zielona Góra ● DB ● Uniwersytet Zielonogórski (Universität Zielona Góra)

Strategiebaustein J



Image verstetigen und sichern sowie eine gemeinsame Region vermarkten

Die langfristige Etablierung und Sicherung des Images der Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra ist ein zentraler Faktor für die erfolgreiche Entwicklung der Region. Dies erfordert eine gezielte Vermarktung als gemeinsame Region, in der kulturelles Erbe, Traditionen und landschaftliche Besonderheiten nicht nur bewahrt, sondern auch aktiv in den Mittelpunkt gestellt werden. Um dieses Erbe lebendig zu halten, muss es nicht nur geschützt, sondern auch attraktiver gestaltet und für Bewohner:innen sowie Besucher:innen zugänglich gemacht werden. Die reiche Geschichte der Region bildet eine Brücke zwischen Vergangenheit und Zukunft und bietet großes Potenzial für touristische und kulturelle Initiativen. Durch eine verstärkte gemeinsame Vermarktung und gezielte Kampagnen soll die öffentliche Wahrnehmung für den wirtschaftlichen und kulturellen Wert der Doppelstadt gesteigert werden. Um die Region als innovativen, lebenswerten und wirtschaftlich attraktiven Standort zu positionieren, hilft eine abgestimmte Kommunikationsstrategie. Insbesondere die Entwicklung eines einheitlichen Markenbildes kann dazu beitragen, die Region als „grüne Modellregion“ mit nachhaltigem Wachstumspotenzial zu etablieren.

Die Identifikation der Bevölkerung mit ihrer eigenen Kultur und den regionalen Bräuchen spielt eine wesentliche Rolle in diesem Prozess. Durch die Betonung dieser Aspekte kann das Bewusstsein für die Einzigartigkeit der Region gestärkt und ihr Image als dynamischer, lebenswerter und zukunftsorientierter Standort gefestigt werden.

Räumliche Zuordnung	Sektor	Maßnahmen	Priorisierung	Zeiteinordnung	Beteiligte
Schlüsselmaßnahme					
St-Um	K	<p>Zugängliche und ansprechende Öffentlichkeitsarbeit für touristische und Freizeitaktivitäten für Cottbus - Zielona Góra und die Doppelstadt-Region erstellen</p> <p>Durch die Erstellung eines Reiseführers werden die kulturellen und</p>	hoch	langfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Muskauer Faltenbogen mbH • LOTUR • polnisch-deutsches Zent-

		landschaftlichen Highlights der Doppelstadt-Region gezielt präsentiert, um sowohl den Bewohner:innen ein attraktives Freizeitangebot zu bieten als auch Tourist:innen anzuziehen. Besonders digitale Plattformen wie Instagram, YouTube oder ein regionaler Podcast erreichen jüngere Zielgruppen und machen die Region für sie erlebbar. So wird das Tourismusmarketing modern ausgerichtet und spricht auch die jüngere Generation gezielt an.			<p>rum für Tourismusmarketing</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lausitz-Kultur-Koordinierungsstelle • Visit Zielona Góra
Maßnahmen					
	M	<p>Grenzüberschreitendes Mobilitäts- und Kulturticket nach südtiroler Vorbild GuestPass</p> <p>Die Maßnahme beschreibt die Einführung eines grenzüberschreitenden Mobilitäts- und Kulturtickets in der deutsch-polnischen Grenzregion. Hierdurch soll Menschen, die in unmittelbarer Grenznähe wohnen, die uneingeschränkte Nutzung des grenzüberschreitenden Verflechtungsraums ermöglicht werden sowie dessen synergetische Weiterentwicklung.</p> <p>Die Maßnahme soll neben der Steigerung von Mobilität und ÖPNV-Nutzung in der Peripherie auch den Zielen in anderen Handlungsfeldern, insbesondere sozialer Infrastruktur (Einrichtungen der Daseinsvorsorge) sowie Kunst, Kultur und Tourismus (gemeinsame Identität und touristische Attraktivität), zuarbeiten und dortigen Maßnahmen zur Umsetzung verhelfen.</p>	hoch	mittelfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Marschallamt Lubuskie • VBB • kulturelle Institutionen und Akteure • gemeinsames deutsch-polnisches Tourismusunternehmen
St-Um	W	<p>Gemeinsame Kampagne - Potenziale der Region sichtbar machen</p> <p>Durch die Vermarktung wirtschaftlicher, kultureller und infrastruktureller Stärken wird die Region zum attraktiven Standort für Unternehmen und Investitionen. Gleichzeitig soll die Kampagne dazu</p>	mittel	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • Boomtown Cottbus

		beitragen, neue Bewohner:innen und damit mehr Fachkräfte für die Region zu gewinnen, indem sie die hohe Lebensqualität und Zukunftsperspektiven in der Lausitz und Lubuskie herausstellt.			
St-St	K	<p>Erstellung eines Konzepts zur schrittweisen Erweiterung des FilmFestivals Cottbus auf Zielona Góra</p> <p>Im Rahmen des FilmFestivals Cottbus, das den Schwerpunkt auf osteuropäische Produktionen legt, soll eine Ausdehnung nach Zielona Góra stattfinden. Dabei wird dort deutschen Filmemacher:innen eine Bühne geboten, um den gegenseitigen Austausch zu fördern.</p>	niedrig	kurzfristig	<ul style="list-style-type: none"> • CFF GmbH & Co. KG • Cottbus • Kozzi Film- und Theaterfestival des Lebusser Landes

3.5 Priorisierung und Phasierung

Zur Einordnung in eine ganzheitliche Betrachtungsweise und mit Hinblick auf die Realisierung der Vorhaben lassen sich die zentralen Schlüsselmaßnahmen anhand der nötigen Vorlaufzeit (Phasierung) und der Relevanz (Priorisierung) in eine zeitliche Abfolge einordnen. Diese Informationen wurden in einer Darstellung zusammengeführt, welche die Schlüsselmaßnahmen entsprechend ihrer Priorität und ihres Umsetzungszeitraums und unter Rücksichtnahme der dazugehörigen Entwicklungsziele (der Strategiebausteine) wiedergibt (siehe Abb. 38). Hieraus wird ersichtlich, dass insbesondere die Schlüsselmaßnahmen des 1. Entwicklungsziels dazu neigen in einem kurz- bis mittelfristigen zeitlichen Kontext umsetzbar zu sein, während die Schlüsselmaßnahmen des 2. und 3. Entwicklungsziels zu einer mittel- bis langfristigen Umsetzbarkeit tendieren. Hervorzuheben ist auch, dass den Schlüsselmaßnahmen bis auf eine Ausnahme allesamt eine hohe Priorität zugesprochen wurde. Mithilfe einer Phasierung und Priorisierung können zwar weder Fortschritte in Einzelmaßnahmen erreicht, noch erforderliche Anstrengungen gemindert werden, aber es ist unerlässlich um einer isolierten Betrachtung einzelner Maßnahmen vorzubeugen und Erfolge bzw. Etappenziele auf dem Weg zur Realisierung eines Entwicklungsziels zu deabstrahieren und sichtbar zu machen.

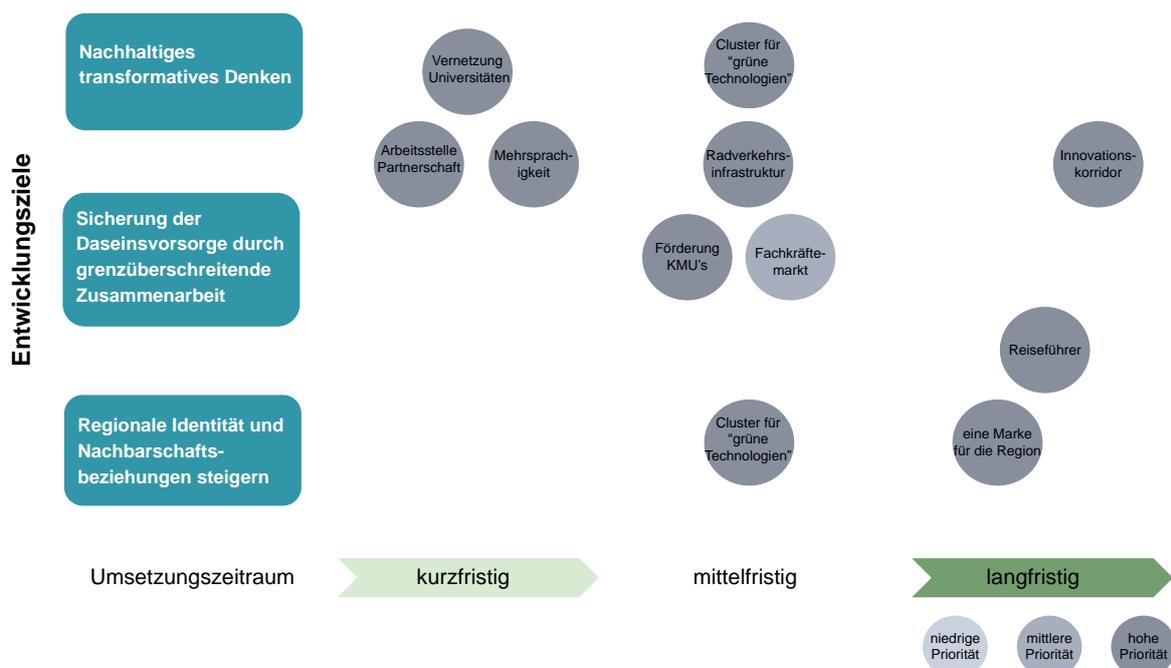


Abb. 38: Priorisierung und Phasierung der Schlüsselmaßnahmen.

Über die Priorisierung und Phasierung hinaus dient die Abbildung 39 als zusammenfassende Veranschaulichung zur Verortung der Schlüsselmaßnahmen:

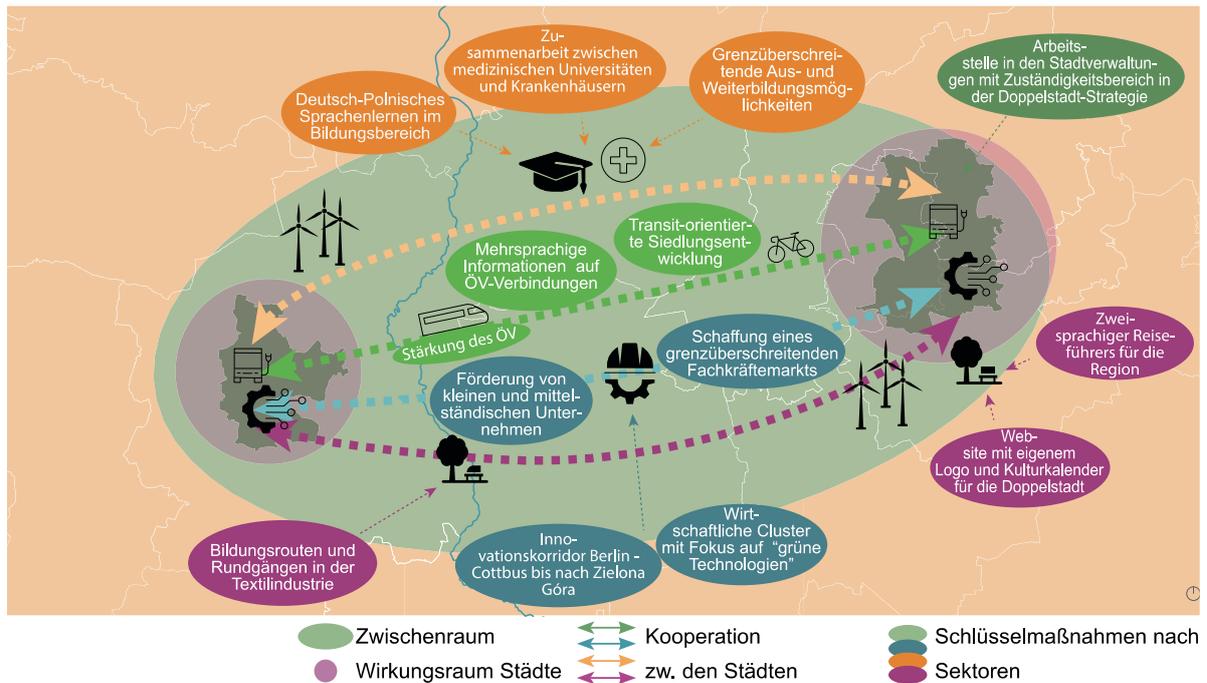


Abb. 39: Verortung Schlüsselmaßnahmen.

4. Fazit, Kritische Reflexion und Ausblick

Zusammenfassend befasste sich das Konzept mit Handlungsansätzen, welche die Entwicklung einer grenzüberschreitenden 360°-Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra ermöglichen und fördern sollen. Im Rahmen einer Clusterung in die Handlungsfelder Mobilität und Siedlungsentwicklung, Wirtschaft und Innovation, soziale Infrastruktur sowie Kunst, Kultur und Tourismus wurden ausführliche und zielgerichtete Analysen durchgeführt. Die dabei angewandten Methoden waren vor allem Literaturrecherchen, Interviews mit Expert:innen oder Ortsbegehungen. Die Analyseergebnisse wurden in sogenannten SWOT-Analysen gebündelt, welche die Stärken, Schwächen, Potenziale und Risiken der einzelnen Handlungsfelder enthalten.

Daraus wurden drei Entwicklungsziele abgeleitet, welche unterschiedliche Zielsetzungen haben, aber auch gemeinsame Bereiche abdecken. Erreicht werden sollen sie durch zehn Strategiebausteine, die jeweils ein bis zwei Entwicklungszielen zugeordnet sind. Die Strategiebausteine dienen als Zwischenstufe zwischen den Entwicklungszielen und dem Kernelement des Konzepts, dem Maßnahmenkatalog. Insgesamt wurden im Rahmen der vier Handlungsfelder 58 Maßnahmen ausgearbeitet, den Strategiebausteinen zugeordnet, in unterschiedliche Prioritäten und Zeiteinordnungen eingestuft und mit möglichen Akteur:innen bzw. Beteiligten versehen. 13 dieser Maßnahmen wurden als Schlüsselmaßnahmen bestimmt, das heißt, sie sind entscheidend für das Erreichen unserer Entwicklungsziele und die Entwicklung der Doppelstadt. Die Maßnahmen greifen zentrale Herausforderungen unserer Zeit auf, die nicht nur in der betrachteten Region eine Rolle spielen. Dazu gehören vor allem der Klimawandel und die damit verbundene Energie- und Verkehrswende, der Fachkräftemangel und die Daseinsvorsorge in allen Bereichen. Das Konzept vereint Lösungsansätze dieser zentralen Herausforderungen mit den Vorteilen, die die Doppelstadt als wirtschaftlich, sozial und kulturell starker deutsch-polnischer Verflechtungsraum hervorbringt.

Insgesamt betrachtet ist das Konzept keine Schritt-für-Schritt-Anleitung zur Entwicklung der Doppelstadt Cottbus-Zielona Góra, sondern zunächst eine Bestandsaufnahme zur aktuellen Situation in den wichtigsten Bereichen innerhalb der Städte, im Zwischenraum und den städtischen Kooperationen. Die daraus entwickelten Maßnahmen stellen Handlungsempfehlungen dar und deren Umsetzung wäre ein großer Schritt in Richtung Doppelstadt. Außerdem wird ein Überblick über die Vielzahl der zu beteiligenden Akteur:innen und Institutionen gegeben.

Das Projekt Doppelstadt Cottbus-Zielóna Gora stellte uns als Studierende vor viele neue und vielschichtige Herausforderungen, aus denen durch die Not neuer Betrachtungsweisen eine Unmenge neuer Erkenntnisse gewonnen werden konnte. Eine weitere Herausforderung stellten die Rahmenbedingungen des Projektes dar. Die Erarbeitung des Projektes fand in einer Großgruppe statt, wodurch sich gerade die Organisation herausfordernd darstellte. Dies haben wir jedoch erfolgreich gemeistert, wie am Ergebnis dieses Berichtes sichtbar wird. Die realitätsnahen Arbeitsverhältnisse durch die Großgruppe waren für viele im Studium bisher einzigartig und deshalb auch unglaublich lehrreich.

Bei der Betrachtung der gestellten Aufgabe erkannte man sehr schnell, dass es sich bei Cottbus und Zielóna Gora um keine typische Doppelstadt handelt. Zwischen ihnen liegt eine Entfernung von 70 Kilometern. Aufgrund dieser Entfernung war es grundlegend für ein erfolgreiches Projekt, den Zwischenraum mit einzubeziehen und diese Entfernung als zu lösende Aufgabe zu betrachten. Bei der Datenbeschaffung wurde die Methode der Expert:inneninterviews vermehrt genutzt. Dadurch ergab sich der Vorteil, dass Wissen und Sichtweisen erlangt wurden, die nur durch Erfahrung und Fachwissen entstehen können. Der Nachteil der vermehrten Nutzung von Expert:inneninterviews besteht darin, dass die Sichtweise der Allgemeinbevölkerung uns nicht zur Verfügung stand und deswegen auch wenig berücksichtigt wurde. Deshalb ist eine Beteiligung der Bevölkerung von nicht zu vernachlässigender Bedeutung. Auch der kurze Zeitraum, in dem die Analyse stattfinden musste, schränkte die Tiefe dieser ein. Dennoch schafften wir es, genug Informationen für eine fundierte Schwerpunktbildung zu erlangen und auszuwerten. Betroffen durch den engen Zeitrahmen war vor allem die Übersetzung polnischer Quellen. Die daraus entstandene Ungleichheit von deutschen und polnischen Quellen ist das Resultat, dem wir uns bewusst sind.

Der weitere Forschungs- und Handlungsbedarf erschließt sich aus den Zielstellungen. Wir wollen die allgemeine Mobilität verbessern und die nachhaltige Entwicklung zu einer Modellregion vorantreiben. Bildung und Wissenschaft sowie die verstärkte wirtschaftliche Zusammenarbeit sind dabei die Motoren für Innovation. All dies sind langfristige Ziele, die nur durch weitere Forschung außerhalb dessen, was für die Erstellung des Berichtes betrieben wurde, erreichbar sind. Außer der Forschung gibt es weiteren Handlungsbedarf, um eine zukünftige Weiterführung des Projektes vorzubereiten:

1. Die innerhalb des Berichtes gewonnenen Daten müssen evaluiert und überwacht werden. Diese wissenschaftliche Aufarbeitung ist elementar für eine Weiterführung des Projektes.

2. Das Projekt muss mit hoher Transparenz mit der Öffentlichkeit geteilt werden. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit und die damit ermöglichte Teilhabe ist für den Erfolg des Projektes elementar. Dafür müssen alle möglichen Kanäle, digital wie analog, genutzt werden, um eine möglichst breite Masse der Bevölkerung zu erreichen. Die Mehrsprachigkeit der Informationen muss dabei gewährleistet sein. Nur so schafft man eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung, welche ein stabiles Fundament für den Erfolg des Projektes darstellt.
3. Der Bericht muss so aufgearbeitet und übersetzt werden, dass in Polen damit gearbeitet werden kann. Wir freuen uns sehr, dass sich die Universität in Zielóna Góra für eine Weiterarbeit an diesem Projekt interessiert. Diese ist auch für den Erfolg des Projektes elementar. Bisher wurden hauptsächlich die deutsche Sichtweise auf das Projekt und alles was damit zusammenhängt als Basis für den Bericht genommen. Die polnische Sichtweise da zu ergänzen und gegenüberzustellen ist die Grundlage für das Doppelstadt-Projekt, was eine erfolgreiche Zusammenarbeit beider Länder auf Augenhöhe fokussiert.

Um den Forschungs- und Handlungsbedarf im Speziellen besser gliedern zu können, ist er hier in die jeweiligen Sektorgruppen unterteilt. Die weitere Forschung sehen wir als notwendig, um fundierte Entscheidungen zu treffen und bei Bedarf die Strategie weiterentwickeln zu können.

1. Sektor Mobilität und Siedlungsentwicklung

Der wichtigste zu untersuchende Faktor ist das Mobilitätsverhalten der Menschen in der Doppelstadt-Region. Nur wenn man weiß, wie, womit und warum sich die Menschen bewegen, kann man effektiv und bürgernah in die Mobilität mit Maßnahmen eingreifen. Des Weiteren müssen die rechtlichen Belange, die grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte in der Mobilität mit sich bringen, tiefer ergründet und aufgeschlüsselt werden. Ziel dabei ist, dass rechtliche Belange kein Hindernis bei der Planung grenzüberschreitender Mobilität darstellen.

2. Sektor Wirtschaft und Innovation

Hier spielt vor allem die große Transformation im Lausitzer Kohlerevier und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Wirtschaft und Prozesse der Nachhaltigkeit eine große Rolle. Dort muss eine akteur:innennahe Begleitforschung geführt werden. Zusätzlich dazu bedarf es noch eine detaillierte Analyse der Arbeitskraft und der Pendlerströme im Raum der Doppelstadt. Die hierbei gewonnenen Daten sind auch für den Sektor Mobilität und Siedlungsentwicklung von großer Bedeutung.

3. Sektor Soziale Infrastruktur

Für diesen Sektor spielt vor allem die grenzüberschreitende Zusammenarbeit eine überwiegende Rolle. Hierbei steht die fehlende Forschung zu den Auswirkungen grenzüberschreitender Projekte im Vordergrund. Durch die fehlende Forschung gibt es kaum grenzüberschreitende Projekte, weil die Akteur:innen Unklarheiten bei den Auswirkungen dieser sehen. Die Unklarheiten aus dem Weg zu schaffen ist oberste Priorität und eine Grundlage erfolgreicher grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Auch die Art und Weise, wie die beiden Länder Daten beschaffen, auswerten und öffentlich machen, sieht dieser Sektor als Problemstellung an. Der weitere Handlungsbedarf hier wäre eine Vereinheitlichung dieser Prozesse, um grenzüberschreitende Forschung stark zu erleichtern. Im Sinne der grenzüberschreitenden Forschung im sozialen Bereich ist auch die Auswertung von Best-Practice Beispielen ein wichtiges Forschungsthema. Im Allgemeinen muss die Forschung im sozialen Bereich deutlich stärker grenzüberschreitend zusammenarbeiten und das gegenseitige Wissen und Möglichkeiten nutzen.

4. Sektor Kunst, Kultur und Tourismus

Dieser Sektor sieht eine vertiefte Analyse der Akteur:innen als erstes Ziel weiterführender Forschung an. Hierbei sollen vor allem Akteur:innen aus dem polnischen Teil des Doppelstadt-Raumes genauer betrachtet und katalogisiert werden. Damit soll das touristische Potenzial der Region effektiver genutzt werden. Ein weiterer wichtiger Punkt stellt die sorbische Sprache dar und welche Rolle sie in der Kultur und Sprache im polnischen Teil der Doppelstadt spielt. Dort soll auch ergründet werden, ob es Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Ober- und Niedersorben gibt.

Die Zukunft der Doppelstadt Cottbus - Zielóna Gora muss durch eine vertiefte Zusammenarbeit über alle Akteur:innen hinweg geprägt sein. Prozesse dieser Größenordnung bedürfen viel Engagement und Hingabe. Der Wunsch aller sollte es sein, die Region und ihre Bevölkerung nachhaltig zusammenzubringen. Dem Einfluss politischer Trends wie Destabilisierung, Nationalismus und Rechtsdruck sind zu trotzen. Wirtschaftliche und soziale Entwicklungen wie der Kohleausstieg in der Lausitz sind zu nutzen und aufzugreifen, damit die Region stärker aus dieser Transformation hervorgeht. Durch die konzentrierte Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen sind die Grundsätze dieser Strategie zu einem großen Teil erreichbar. Aus diesem Umsetzungsprozess gewonnene Kenntnisse und Erfahrungen, gerade im Bereich der Zusammenarbeit von Akteur:innen und der Beteiligung der Öffentlichkeit, können

dann wieder dazu genutzt werden, die Strategie daraufhin anzupassen und gegebenenfalls zu erweitern. Die Ansätze, die diese Strategie liefert, sind als ein Grundgerüst zu sehen, was eine vertiefte und integrierte Zusammenarbeit zwischen den Städten Cottbus und Zielóna Gora mit Einbeziehung des Zwischenraumes ermöglicht.

VI Literaturverzeichnis

ADB Global. 2024. „ADB Global“. ADB. Abgerufen 11. Januar 2025 (<https://www.adbglobal.com/>).

ADB Global. o. J. „Contact ADB“. Abgerufen 16. März 2025 (<https://www.adbglobal.com/contact/>).

AdminStat Polonia. o.J. „Karten, Analysen und Statistiken zur ansässigen Bevölkerung - Gemeinde Zielona Góra“. *AdminStat Polonia*. Abgerufen 1. März 2025 (<https://ugeo.urbis-tat.com/AdminStat/de/pl/demografia/popolazione/zielona-gora/20626773/4>).

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V., Hrsg. 2023. „Fahrradklima-Test 2022, Auswertung Cottbus“.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. 2024a. „Außenhandel in Brandenburg im 1. Halbjahr 2024. Export und Import gesunken“. *statistik-berlin-brandenburg.de*. Abgerufen 15. März 2025 (<https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/138-2024>).

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg. 2024b. „Statistischer Bericht G IV 9 - j /23 Tourismus im Land Brandenburg nach Gemeinden“.

Ärzte Zeitung. 2024a. „Bedeutendes Projekt für Brandenburg und Sachsen Neue Modellregion Gesundheit Lausitz eröffnet“. Abgerufen (<https://www.aerztezeitung.de/Wirtschaft/Cottbus-Neue-Modellregion-Gesundheit-Lausitz-eroeffnet-452745.html>).

Ärzte Zeitung. 2024b. „ELSA-Studie: Abruptiones: Dichteste Versorgung mit Praxen im Osten“. Abgerufen (<https://www.aerztezeitung.de/Politik/Abruptiones-Dichteste-Versorgung-mit-Praxen-im-Osten-448659.html>).

Ärzte Zeitung. 2025. „Union, AfD, FDP und SPD streichen Gesetz von Tagesordnung Neuregelung Schwangerschaftsabbruch: Grünen-Vorstoß wird abgeblockt“. Abgerufen (<https://www.aerzteblatt.de/news/neuregelung-von-schwangerschaftsabbruechen-327-abgeordnete-unterstuetzten-antrag-im-bundestag-02e48384-ddbd-455a-9d88-3524727e0909>).

Aspern development AG. o. J. „Die Seestadt Wiens | aspern Die Seestadt Wiens“. *Seestadt Aspern*. Abgerufen 16. März 2025 (<https://www.aspern-seestadt.at/>).

Auswärtiges Amt. 2023. „Deutschland und Polen: Bilaterale Beziehungen“. *Auswärtiges Amt*. Abgerufen 19. Februar 2025 (<https://www.auswaertiges-amt.de/de/service/laender/polen-node/bilateral-199110>).

Autostrada Wielkopolska. o. J. „Aktualna sytuacja na A2“. Abgerufen 17. März 2025 (<https://www.autostrada-a2.pl/aktualna-sytuacja/>).

Bahnblogstelle. 2024. „Erste neue Straßenbahn für Cottbus eingetroffen“. Abgerufen 21. Januar 2025 (https://bahnblogstelle.com/217281/erste-neue-strassenbahn-fuer-cottbusverkehr-eingetroffen/#google_vignette).

Bakiewicz, Marta Jadwiga. 2016. „Vorwort: Kultur der Nachbarschaft“. S. 40–63 in *An der mittleren Oder. Eine Kulturlandschaft im Deutsch-Polnischen Grenzraum*, herausgegeben von M. J. Bakiewicz. Paderborn: Ferdinand Schöningh.

Bayerl, Günter. 2014. „Von der Lieberoser Heide zu den Weinbergen Zielona Góras. Erinnerungen an die Natur und das Agrarsystem“. S. 27–51 in *Adelslandschaft, Industrielandschaft, Zukunftslandschaft. Deutsch-polnische Touren in Geschichte und Gegenwart der Niederlausitz und südlichen Lubuskie. Zeit-Reise-Führer 1*, herausgegeben von G. Bayerls. Cottbus/Berlin: be.bra wissenschaft verlag GmbH.

BBSR. o.J. „IBA Fürst-Pückler-Land“. Abgerufen 4. März 2025 (<https://www.internationalebauausstellungen.de/geschichte/2000-2010-iba-fuerst-pueckler-land-werkstatt-fuer-neue-landschaften/>).

Belzyt, Leszek C., Tomasz Jedraszak, Tomasz Nodzyński, und Jolanta Skierska. 2016. „Industrialisierung und Kulturlandschaft in der südlichen Lubuskie“. S. 485–534 in *Handbuch zur Geschichte der Kulturlandschaft der Niederlausitz und südlichen Lubuskie*, herausgegeben von G. Bayerl, L. C. Belzyt, und A. Zutz. Cottbus/Berlin: be.bra wissenschaft verlag GmbH.

Benz, Arthur. 2004a. „Einleitung: Governance – Modebegriff oder nützliches sozialwissenschaftliches Konzept?“ S. 11–28 in *Governance – Regieren in komplexen Regelsystemen. Eine Einführung*, herausgegeben von A. Benz. Wiesbaden.

Benz, Arthur. 2004b. „Multilevel Governance - Governance im Mehrebenensystem“. S. 126–46 in *Governance – Regieren in komplexen Regelsystemen. Eine Einführung*, herausgegeben von A. Benz. Wiesbaden.

Bernhard, Iréne, Urban Gråsjö, und Charlie Karlsson. 2020. „Introduction: Diversity, Innovation and Clusters – Spatial Perspectives“. in *Diversity, Innovation and Clusters*, herausgegeben von I. Bernhard, U. Gråsjö, und C. Karlsson. Edward Elgar Publishing.

Berzi, Matteo, Antoni Durà, Francesco Camonita, und Andrea Noferini. 2020a. „Euroregion“. S. 384–86 in *Critical Dictionary on Borders, Cross-Border Cooperation and European Integration, Border Studies - Borders and European Integration*, herausgegeben von B. Wasenberg und B. Reitel. Brüssel.

Bildungsserver Berlin-Brandenburg. 2025. „Schulformen Brandenburg“. *Schulformen Brandenburg*. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://bildungsserver.berlin-brandenburg.de/schulformen-brb>).

Biuro Wystaw Artystycznych. o.J. „Interaktywna mapa sztuki w Zielonej Górze“. Abgerufen 4. März 2025 (<https://sztukawzielonejgorze.pl/>).

Błuś, Anna. 2024. „A year after Tusk came to power, why is access to safe and legal abortion still a distant dream in Poland?“ *Amnesty International*. Abgerufen 13. März 2025 (<https://www.amnesty.org/en/latest/news/2024/10/a-year-after-tusk-came-to-power-why-is-access-to-safe-and-legal-abortion-still-a-distant-dream-in-poland/>).

Brandenburgische Technische Universität Cottbus-Senftenberg. 2022. „Bereit für die Universitätsmedizin“. *BTU Cottbus-Senftenberg*. Abgerufen 7. Januar 2025 (<https://www.btu.de/news/artikel/22726-bereit-fuer-die-universitaetsmedizin>).

Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum. 2023. „Erfassungsprojekt Braunkohle-Kulturlandschaft“. Abgerufen 27. Januar 2025 (<https://bldam-brandenburg.de/arbeitsbereiche/bau-und-kunstdenkmalpflege/forschungen-und-projekte/lausitz-projekt/>).

Brenner, Hans, Wolfgang Heidrich, Klaus-Dieter Müller, und Dietmar Wendler. 2018. *NS-Terror und Verfolgung in Sachsen. Von den Frühen Konzentrationslagern bis zu den Todesmärschen*. Dresden: Sächsische Landeszentrale für politische Bildung.

Brinkhoff, Thomas. 2024. „Zielona Góra [Grünberg in Schlesien]“. Abgerufen (https://www.citypopulation.de/de/poland/localities/lubuskie/zielona_gora/0988313__zielona_gora/).

Brylla, Wolfgang. 2020. „Kulturelle Identitätstopographie(n). Die Stadt Zielona Góra zwischen ‚Entschlesierung‘ und rekonstruierter Kontinuität“. S. 77–88 in *30 Jahre germanistische Forschung in Polen und Deutschland. Reflexionen und Erinnerungen – Literaturwissenschaft*, herausgegeben von M. Brandt und M. Ossowski. Danzig.

BTU Cottbus-Senftenberg. 2025a. „Profil & BTU in Zahlen“. *Gemeinsam Zukunft gestalten*. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.b-tu.de/universitaet/profil/profil-btu-in-zahlen>).

BTU Cottbus-Senftenberg. 2025b. „Studiengänge von A-Z“. *Studienangebot*. Abgerufen 28. Februar 2025 (https://www.b-tu.de/studium/studienangebot/studiengaenge?amp%3BcHash=a201a13c6267255f3f29d1915ef3b986&tx_btucoursesofstudies_course%5Bfilter%5D%5BdegreeType%5D%5B0%5D=3&cHash=48f9c9245fde69dc6397c76de1cac376).

Bundesärztekammer. o. J. „Liste der Bundesärztekammer nach § 13 Abs. 3 Schwangerschafts-konfliktgesetz“. Abgerufen (<https://liste.bundesaeztekammer.de/suche>).

Bundesministerium für Arbeit und Soziales. 2022. „BMAS - Fachkräftestrategie der Bundesregierung“. *Webseite des Bundesministerium für Arbeit und Soziales*. Abgerufen 7. Januar 2025 (<https://www.bmas.de/DE/Arbeit/Fachkraeftesicherung/Fachkraeftestrategie/fachkraeftestrategie.html>).

Bundesministerium für Digitales und Verkehr. 2021. „BMDV unterstützt den Strukturwandel in Cottbus mit 4,6 Millionen Euro“. Abgerufen 10. März 2025 (<https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/foerderung-radwege-cottbus.html>).

Bundesministerium für Gesundheit. o. J. „Bundesklinikatlas. Carl-Thiel-Klinikum Cottbus gGmbH“. Abgerufen (<https://bundes-klinik-atlas.de/krankenhaussuche/krankenhause/773088/>).

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. o.J. „Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ)“. *Europäische Territoriale Zusammenarbeit (Interreg)*. Abgerufen 14. Januar 2025 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32006R1082>).

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. o. J. „Unsere Energiewende: sicher, sauber, bezahlbar“. *bmwk.de*. Abgerufen 7. Januar 2025 (<https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Dossier/energiewende.html>).

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMKW). 2024. *Gleichwertigkeitsbericht 2024*. Berlin.

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, BMWK-Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. 2025. „Kohleausstieg und Strukturwandel“. *Kohleausstieg und Strukturwandel*. Abgerufen 4. März 2025 (<https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Wirtschaft/kohleausstieg-und-strukturwandel.html>).

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, -Bundesministerium für Wirtschaft und. 2024. „Polen“. *Länderporträt Polen*. Abgerufen 7. Januar 2025 (<https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Dossier/20-Jahre-EU-Erweiterung-2004/Laenderportraits/polen.html>).

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB). 2023. „Gemeinsames Zukunftskonzept für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum Vision 2030“. Abgerufen 5. März 2025 (https://www.kooperation-ohne-grenzen.de/wp-content/uploads/2023/10/GZK2030_2016-2023_web-de.pdf).

Centrum Park Apartments. 2020. „Seenlandschaft Zielona Góra“. *Die schönsten Seen rund um Zielona Góra*. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://centrum-park.pl/de/die-schonsten-seen-rund-um-zielona-gora-teil-3/#:~:text=Wojnowskie%20See%20-%20in%20der%20Nähe%20von%20Zielona%20Góra&text=Die%20Seefläche%20beträgt%20229%20Hektar,von%20Wasservögeln%20und%20Tieren%20leben.>).

Cluster Dekarbonisierung der Industrie. o. J. „Das Cluster Dekarbonisierung der Industrie stellt sich vor“. *Cluster Dekarbonisierung der Industrie*. Abgerufen 11. Januar 2025 (<https://www.cluster-dekarbonisierung.de/de/ueber-uns.html>).

Cottbus Tourismus. o. J. „Willkommen in Cottbus“. Abgerufen 9. März 2025 (<https://cottbus-tourismus.de/de/sommer.html>).

Cottbusverkehr. o. J. „Cottbusverkehr_Unternehmen“. Abgerufen 9. März 2025 (<https://www.cottbusverkehr.de/unternehmen/>).

Cottbusverkehr GmbH. 2023. „120 Jahre Straßenbahn in Cottbus“. Abgerufen 21. Januar 2025 (https://www.cottbus.de/aktuelles/mitteilungen/2023-07/120_jahre_strassenbahn_in_cottbus.html#:~:text=Vor%20120%20Jahren%20%2D%20am%2018,Strecken-netz%20dehnte%20sich%20st%C3%A4ndig%20aus.).

Cottbusverkehr GmbH. 2024a. „Begrüßung der ersten neuen Straßenbahn“. Abgerufen 21. Januar 2025 (https://www.cottbus.de/aktuelles/mitteilungen/2024-06/begrueessung_der_ersten_neuen_strassenbahn.html).

Cottbusverkehr GmbH. 2024b. „PRESSEMITTEILUNG – 20. Dezember 2024“.

Cottbusverkehr GmbH. 2025. „Parkeisenbahn Cottbus“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.pe-cottbus.de/die-parkeisenbahn/>).

Cottbusverkehr GmbH. o. J. „Fahrplan Stadtverkehr“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.cottbusverkehr.de/fahrplan-stadtverkehr/>).

Dannenberg, Peter, und Lech Suwala. 2009. „Entwicklung von konsumorientierten Handel und Dienstleistungen im deutsch-polnischen Grenzraum am Beispiel von Frankfurt (Oder) / Slubice“. *Arbeitsberichte Geografisches Institut* (153):24–43.

DB Regio Nordost. o. J. „Mit dem Kulturlzug direkt nach Wrocław // Breslau“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.dbrégio-berlin-brandenburg.de/db-regio-no/Freizeit/Kulturlzug>).

Dehner, Jens. o.J. „Übersicht der Lausitzer Winzer und Weinbauern“. Abgerufen 19. März 2025 (<https://www.lausitzer-weinfreunde.de/winzer/>).

Deutsche Bahn AG. 2024. „Neuer Fahrplan mit mehr internationalen Angeboten, mehr Sprinter- und Direktverbindungen in Deutschland“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.deutschebahn.com/de/presse/presse-regional/pr-berlin-de/aktuell/presseinformationen/Neuer-Fahrplan-mit-mehr-internationalen-Angeboten-mehr-Sprinter-und-Direktverbindungen-in-Deutschland-13098458>).

Deutsche Bahn AG. 2025a. „Abfahrt Cottbus Hbf“. *bahnhof.de*. Abgerufen 21. Januar 2025 (https://www.bahnhof.de/downloads/schedule/Regeltafel_1077.pdf).

Deutsche Bahn AG. 2025b. „Neues Werk Cottbus. Allgemeine Projektinformationen“. *Neues Werk Cottbus*. Abgerufen 12. Januar 2025 (<https://www.db-neues-werk-cottbus.com/projekt/allgemeine-projektinformationen.html>).

Deutsche Bahn AG. 2025c. „Reiseauskunft“. *bahn.de*. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.bahn.de/service/fahrplaene/reiseauskunft>).

Deutscher Bundestag. 2024. „Neuregelung des Schwangerschaftsabbruch-Paragrafen umstritten“. *Deutscher Bundestag*. Abgerufen (<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2024/kw49-de-schwangerschaftsabbruch-1032654>).

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. 2023. „Einweihung der HepCo-Versuchsumgebung in Cottbus“. *dlr.de*. Abgerufen 10. März 2025 (<https://www.dlr.de/de/aktuelles/nachrichten/2023/04/einweihung-der-hepco-versuchsumgebung-in-cottbus>).

Deutsch-Polnisches Jugendwerk. 2025. „Bildungssystem in Polen - PNWM Perspektyw za-

wodowe“. *Bildungssystem in Polen*. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://beruflicheperspektiven.dpwjw.org/informationen-zur-bildung/bildungssystem/bildungssystem-in-polen/>).

Deutsch-Polnisches Raumordnungsportal. 2024a. „Doppelstädte“. Abgerufen 24. November 2024 (<https://kooperation-ohne-grenzen.de/de/instrumente-der-kooperation/doppelstaedte/>).

Deutsch-Polnisches Raumordnungsportal. 2024b. „Wojewodschaft Lubuskie“. Abgerufen 24. November 2024 (<https://kooperation-ohne-grenzen.de/de/raumordnungsausschuss/mitglieder/wojewodschaft-lubuskie/>).

Deutsch-Polnisches Raumordnungsportal. o. J. „Doppelstädte“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://kooperation-ohne-grenzen.de/de/instrumente-der-kooperation/doppelstaedte/>).

Diakonischen Werkes Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz e.V. 2025. „Pressemitteilung Naëmi-Wilke-Stift Guben Auf dem Weg zur grenzüberschreitenden Gesundheitskooperation“. Abgerufen (<https://www.diakonie-portal.de/aktuelles/alle-meldungen/auf-dem-weg-zur-grenzueberschreitenden-gesundheitskooperation>).

Die Beauftragte der Bundesregierung für Aussiedlerfragen und nationale Minderheiten. o.J. „Sorbisches Volk“. Abgerufen (<https://www.aussiedlerbeauftragte.de/Webs/AUSB/DE/themen/minderheiten-sprachgruppen/sorbisches-volk/sorbisches-volk.html>).

Die Bundesregierung, Hrsg. 2020a. *Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie*.

Die Bundesregierung. 2020b. *Zweiter Fortschrittsbericht zur Deutschen Anpassungsstrategie an den Klimawandel. Fortschrittsbericht*.

Die LION Unternehmensgruppe. 2021. „Projects“. *LION-Logistics*. Abgerufen 20. Januar 2025 (<https://www.lion-group.org/projects/>).

Diehl, Daniela. 2023. „E-Busse kommen langsam ins Rollen“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verkehrswende-e-busse-101.html>).

Diercke. o. J. „Deutschland - Wasserstoff als sekundärer Energieträger“.

Diller, Eichhorn. 2021. „PND – Transit-Oriented Development“. Abgerufen 16. März 2025 (<https://www.planung-neu-denken.de/2-2021-digital-citymakers/transit-oriented-development/>).

dpa. 2023. „Ärzterschaft Arztdichte in Brandenburg unter Durchschnitt“. *Deutsches Ärzteblatt*.

dpa. 2024. „Hochschulen Medizinische Uni soll Lausitz bessere Gesundheitsversorgung bringen“. *Deutsches Ärzteblatt*.

Dudka, Marta, und Artur Babicz. 2013. „Zielona Góra: Kostenloses Internet in jedem Bus“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://gazetalubuska.pl/zielona-gora-bezplatny-internet-w-kazdym-autobusie/ar/7969372>).

Dybalski, Jakub. 2018. „Zielona Góra. Do MZK przyjechał pierwszy elektrobus od Ursusa“. *Transport Publiczny*. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/zielona-gora-do-mzk-przyjechal-pierwszy-elektrobus-od-ursusa-59385.html>).

Ekonoenergetyka -Polska S.A. o. J. „Kontakt - siedziba glowna“. Abgerufen 16. März 2025 (<https://ekoenergetyka.com/pl/kontakt/>).

Ernst von Bergmann Gruppe. o. J. „Lausitz Klinik Forst“. Abgerufen (<https://www.evb-gesundheit.de/lausitzklinik>).

Ertico Politiknachrichten. 2017. „60 % der Busflotte von Zielona Góra wird elektrisch sein“. Abgerufen 21 Januar 2025 (<https://erticonetwork.com/zielona-gora-places-largest-electric-bus-order-in-polish-history/>).

Europäische Investitionsbank. 2022. „ZIELONA GORA MUNICIPAL INFRASTRUCTURE III“. *European Investment Bank*. Abgerufen 4. März 2025 (<https://www.eib.org/en/projects/all/20200859>).

Europäische Kommission. 2016. „Telemedizin Pomerania verbessert die medizinische Versorgung in dünn besiedelten Regionen“. *Regionalpolitik*. Abgerufen 13. März 2025 (https://ec.europa.eu/regional_policy/de/projects/germany/telemedicine-pomerania-improves-healthcare-in-sparsely-populated-regions).

Europäischer Parkverbund. o. J. „Europäischer Parkverbund Lausitz“. *Europäischer Parkverbund Lausitz*. Abgerufen (<https://www.parkverbund.eu>).

Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit mbH. o.J. „Europäischer Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) mbH“. Abgerufen 14. Januar 2025 (<https://www.muskauer-faltenbogen.de/europaeischer-verbund-fuer-territoriale-zusammenarbeit-evtz-mbh/>).

European Committee of the Regions. o.J. „Poland“. Abgerufen 19. November 2024 (<https://portal.cor.europa.eu/divisionpowers/Pages/Poland.aspx>).

Euroregion Spree-Neiße-Bober. 2025. „Über uns“. *Euroregion Spree-Neiße-Bober*. Abgerufen 3. März 2025 (<https://euroregion-snb.de/%C3%BCber%20uns>).

Euroregion Spree-Neiße-Bober. o. J. „Informationsbroschüre Verwaltung und Sicherheit“.

Euroregion Spree-Neisse-Bober e.V. o. J.-a. „Euroregion. Unsere Projekte“. Abgerufen (<https://euroregion-snb.de/projekte>).

Euroregion Spree-Neisse-Bober e.V. o. J.-b. „Vorsitz der polnischen Euroregionen“. Abgerufen (<https://euroregion-snb.de/neue-seite-5>).

Euroregion Spree-Neiße-Bober, und Euroregion PRO EUROPA VIADRINA, Hrsg. o.J. „Verwaltungsgliederung in Deutschland und Polen, Struktur und Arbeit der Sicherheitsbehörden in der Grenzregion“.

Euroregion Spree-Neiße-Bober e.V und Stowarzyszenie Gmin RP Euroregion „Sprowa-Nysa-Bóbr“, Hrsg. 2020. „Entwicklungs- und Handlungskonzept für die Euroregion Spree-Neiße-Bober 2021-2027“.

Euroregion Spree-Neiße-Bober, Lebuser Arbeitgeberverband, und Technologiezentrum Frankfurt (Oder). 2020. „Brandenburg–Lubusker Clusterinformatör“.

Euroregion Spree-Neiße-Bober. 2022. „5. Hinweise zu deutsch-polnischen Partnerschaften von den Projektpartnern“. 2022, 18 ff.

Everts, Prof. Dr. Jonathan. 2024. „Transformative Praxis im Strukturwandel: Das ‚European Centre for Just Transition Research and Impact-driven Transfer‘ als Intervention im Mitteldeutschen Revier“. Gehalten auf der Interuniversitäre Online-Ringvorlesung „Ressourcen, Konflikte, Gestaltung. Wissenschaftliche und anwendungsorientierte Perspektiven auf Strukturwandel und Transformation“, November 26, MLU Halle-Wittenberg.

F wie Kraft. o. J. „Gemeinsam den Strukturwandel in der Lausitz mit den Ländern Brandenburg und Sachsen gestalten“.

Fakultät 6. o. J. „Forschung. Schwerpunkte“. *BTU Cottbus-Senftenberg*. Abgerufen 7. Januar 2025 (<https://www.b-tu.de/fakultaet6/forschung/schwerpunkte>).

Fleischmann, Jens. 2009. „Gutachten empfiehlt Straßenbahn-Stilllegung in Cottbus“. *BahnInfo e. V.* Abgerufen 12. Januar 2025 (<https://www.bahninfo.de/artikel/8234/gutachten-empfehlt-strassenbahn-stilllegung-in-cottbus/>).

Flemming, Thomas. 2018. „Zwischen Historie und Herausforderung. Die IHK Cottbus 1851 – 2018“ herausgegeben von Industrie- und Handelskammer Cottbus.

FlixBus. 2025. „Günstige Fernbus-Reisen“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.flixbus.de/>).

Flixbus. o. J. „Bus von Cottbus nach Zielona Góra“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.flixbus.de/busverbindung/fernbus-cottbus-zielona-gora>).

Fornahl, Dirk, Thomas Heimer, Antje Campen, Larissa Talmon-Gros, Jérôme Treperman, Pascal Gerken, Sebastian Knop, Isa Reinecke, und Moritz Schrapers. 2015. „Cluster als Paradigma der Innovationspolitik: Eine erfolgreiche Anwendung von Theorie in der politischen Praxis?“ 2015(13):160.

Förster, Birte. 2020. „Ein Spießrutenlauf für die Frauen‘: In Brandenburg nehmen kaum Ärzte eine Abtreibung vor“. Abgerufen (<https://www.tagesspiegel.de/berlin/in-brandenburg-nehmen-kaum-arzte-eine-abtreibung-vor-4718332.html>).

Franke, Matthias. o. J. „EuropaPromenade Heringsdorf- Swineoujscie auf dem Weg zur ersten klimaneutral bewirtschafteten und längsten Promenade als zukunftsweisende Entwicklung der bedeutenden Tourismusregion Mecklenburg-Vorpommerns“. Abgerufen 28. Februar 2025 (https://service.mvnet.de/_php/download.php?datei_id=39105).

Freyberg, Tobias, und Martin Neumann. 2025. „Die Entstehung des Liniennetzes der Cottbuser Straßenbahnen“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.tram-cottbus.de/index.php?content=hist-liniennetz&banner=tram&files=hist>).

Friedrich, Sven. 2024. *Analyse der grenzüberschreitenden Daseinsvorsorge und Skizzierung von Zukunftspotenzialen. Studie zu Verflechtungen und Potenzialen in der grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung entlang der Bahnlinie Berlin-Stettin. Bericht zu einer Studie, in Auftrag gegeben von der btu im Rahmen des Projektes CrossInnoNet.* Potsdam/Cottbus.

Frischhut, Markus, und Rosella Levaggi. 2024. „With a Little Help from My (Neighbouring) Friends. ‚Border Region Patient Mobility‘ in the European Union: A Policy Analysis“. *Health Policy* (146).

gasHD.eu. o. J. „Stacje wodorowe w Polsce“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<http://gashd.eu/wodor-h2/stacje-wodorowe-w-polsce/>).

GEDIA Automotive Groupe. o. J. „GEDIA. One Brand - Worldwide“. *GEDIA*. Abgerufen 11. Januar 2025 (<https://www.gedia.com/de/unternehmen>).

Gesellschaft für Arbeitsförderung, Hrsg. 2008. „50 Jahre Textilindustrie in Cottbus“.

Glówny Urząd Statystyczny. o. J. „Einwohnerentwicklung von Zielona Góra“. *Spisy Powszechnie*. Abgerufen (<https://stat.gov.pl/spisy-powszechnie/nsp-2011/nsp-2011-wy-niki/wybrane-tablice-dotyczace-przynaloznosci-narodowo-etnicznej-jezyka-i-wyznania-nsp-2011,8,1.html>).

Google. 2025. „Lage“. *Maps*. Abgerufen (https://www.google.de/maps/dir/Zielona+Góra,+Polen/Cottbus/@51.7720093,14.9195077,138714m/data=!3m2!1e3!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x470613d95c7424c9:0xd459243a658363d!2m2!1d15.5061862!2d51.9356214!1m5!1m1!1s0x4708744259954a5f:0x50d42fb5e07fad3a!2m2!1d14.3328679!2d51.7563108!3e0?entry=ttu&_ep=EgoyMDI1MDExNS4wLWIKXMDSoASAFQAw%3D%3D).

Google Maps. 2025a. „Google Maps“. Abgerufen 10. März 2025 (<https://www.google.com/maps/>).

Google Maps. 2025b. „Google Maps“. *Google Maps*. Abgerufen (<https://www.google.de/maps>).

Google Maps Routenplaner. 2025. „Google Maps_Route“. Abgerufen 10. März 2025 (https://www.google.com/maps/dir/cottbus/Schenkend%C3%B6bern,+03172,+Germany/Zielona+G%C3%B3ra/@51.8861621,14.2601135,9z/data=!3m1!4b1!4m2!4m19!1m5!1m1!1s0x4708744259954a5f:0x50d42fb5e07fad3a!2m2!1d14.3328679!2d51.7563108!1m5!1m1!1s0x4707d01ee96da851:0x3a4c7e8873e36040!2m2!1d14.6357444!2d51.9578069!1m5!1m1!1s0x470613d95c7424c9:0xd459243a658363d!2m2!1d15.5061862!2d51.9356214!3e0?entry=tту&g_ep=EgoyMDI1MDMwNC4wKXMDSoASAFQAw%3D%3D).

Graupner, Melanie. 2024. „Lausitz bleibt Energieregion mit Wasserstoff“. *Transformation*. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.infracon-service.de/blog/transformationkonzept-lausitz>).

Grobelny, Miłosz. o.J. „Wirtualne Muzeum DAG Fabrik Christianstadt“. Abgerufen 13. März 2025 (<https://dag-krzystkowice.pl/glowna.php>).

GUS. 2019. „Population. Size and Structure and Vital Statistics in Poland by Territorial Division in 2019. As of 30th June“. *Stat.Gov.Pl*. Abgerufen 16. März 2025 (<https://stat.gov.pl/en/topics/population/population/population-size-and-structure-and-vital-statistics-in-poland-by-territorial-division-in-2019-as-of-30th-june,3,26.html>).

GVB. 2023. „Neues Linien- und Tarifangebot nach Zgorzelec“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.goerlitztakt.de/news/detail/151-Neues-Linien-und-Tarifangebot-nach-Zgorzelec>).

GVB. o. J. „EuropastadtTarif“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.goerlitztakt.de/de/EuropastadtTarif.html>).

Gwiasda, Peter, Dankmar Alrutz, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Verband der Schadenversicherer, und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hrsg. 2010. *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen: ERA*. Ausg. 2010. Köln: FGSV-Verl.

Haase, Annegret. 2012. „Analyse: Schrumpfung als Herausforderung für polnische Großstädte“. *Bundeszentrale für politische Bildung*. Abgerufen (<https://www.bpb.de/themen/europa/polen-analysen/136091/analyse-schrumpfung-als-herausforderung-fuer-polnische-grossstaedte/>).

Halpick, Silke. 2023. „Straßenbahn Cottbus: Darum fährt weiterhin Bus statt Tram nach Schmellwitz“. September 23.

Handwerkskammer Cottbus. 2025. „Statistiken zur Berufsausbildung“. *Handwerkskammer Cottbus*. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.hwk-cottbus.de/artikel/statistiken-zur-berufsausbildung-7,0,338.html>).

Health & Care Management. 2024. „Strukturwandel Das Carl-Thiem-Klinikum ist nun Universität“. Abgerufen (<https://www.hcm-magazin.de/das-carl-thiem-klinikum-ist-nun-universitaet-396143/>).

Heiland, Stefan. 2019. „Kulturlandschaft“. S. 651–66 in *Handbuch Landschaft*, herausgegeben von O. Kühne, F. Weber, K. Berr, und C. Jenal. Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Helmholtz Zentrum für Umweltforschung. o. J. „Dürrremointor Deutschland“. *Helmholtz Zentrum für Umweltforschung*. Abgerufen 19. Januar 2025 (<https://www.ufz.de/index.php?de=37937>).

- Herrndorf, Martin. 2016. „Das Mysterium Zweirichtungsradweg“. *Radkomm.* Abgerufen 4. März 2025 (<https://radkomm.de/das-mysterium-zweirichtungsradweg/>).
- Hettchen, Sebastian, Heidi Pinkepank, Lars Scharnholz, und Tim S. Müller. 2014. „Die Spur der Industrie von Lauchhammer bis Nowa Sól“. S. 133–76 in *Adelslandschaft, Industrielandschaft, Zukunftslandschaft: deutsch-polnische Touren in Geschichte und Gegenwart der Niederlausitz und südlichen Lubuskie*. Cottbus/Berlin: be.bra wissenschaft verlag GmbH.
- Hosten, Norbert. 2015. *Telemedizin in der D---PL Euroregion POMERANIA: Das Pomerania---Netzwerk*.
- Hubert Małyszczuk. 2025. „Exkursio n Tourismus“, Januar 8, Rathaus Zielona Góra.
- IHK Cottbus. o. J.-a. „Fördermöglichkeiten zur Auslandsmarkterschließung“. *mingentec.de*. Abgerufen 10. März 2025 (<https://www.mingentec.com/de/Info/Foerderaufrufe/Foerdermoeglichkeiten-zur-Auslandsmarkterschliessung.html>).
- IHK Cottbus. o. J.-b. „IHK-Netzwerke und Partnernetzwerke“. Abgerufen (<https://www.ihk.de/cottbus/service-und-beratung/netzwerke/ihk-netzwerke-uebersicht-6274028>).
- IHK Cottbus. o. J.-c. „Wirtschaftsregion Cottbus und Spree-Neiße“. Abgerufen 16. März 2025 (<https://www.ihk.de/cottbus/wirtschaftsregion/kammerbezirk-und-landkreise/wirtschaftsregion-cottbus-und-spree-neisse-6282850>).
- IHK Cottbus. o. J.-d. *Wirtschaftsregion Oberspreewald-Lausitz*.
- IHK Cottbus, und Handwerkskammer Cottbus. 2024. *Wirtschaftsentwicklung in Südbrandenburg. Zahlen und Fakten 2024/2025*.
- Informationsdienst Wissenschaft. 2024. „Ungewollte Schwangerschaft: ELSA-Projekt stellt erste ausgewählte Ergebnisse vor“. Abgerufen (<https://nachrichten.idw-online.de/2024/04/10/ungewollte-schwangerschaft-elsa-projekt-stellt-erste-ausgewaehlte-ergebnisse-vor>).
- Initiative ProTramCottbus. 2010. „Zukunft der Cottbuser Tram bleibt ungewiss“. *signalarchiv.de*. Abgerufen 9. März 2025.
- Instytut Nauk Medycznych. 2024. „Szpital Uniwersytecki w Zielonej Górze będzie współpracował z Samodzielnym Publicznym Zakładem Opieki Zdrowotnej w Sulechowie“. Abgerufen 10. März 2025 (<https://inm.uz.zgora.pl/aktualnosci/szpital-universytecki-w-zielonej-gorze-będzie-wspolpracował-z-samodzielnym-publicznym-zakładem-opieki-zdrowotnej-w-sulechowie-84.html>).
- International Diabetes Federation. o. J. „Poland“. <https://idf.org/europe/>. Abgerufen 8. März 2025 (<https://idf.org/europe/our-network/our-members/poland/>).
- ITDP. 2014. „What Is TOD?“ *Institute for Transportation and Development Policy - Promoting Sustainable and Equitable Transportation Worldwide*. Abgerufen 9. März 2025 (<https://itdp.org/library/standards-and-guides/tod3-0/what-is-tod/>).
- Jacobs, Fabian, Schneider, und Hannah Wellpott. 2023. „(Un)Sichtbares Erbe. Inwertsetzung sorbischer/wendischer Kultur am Beispiel von bildender Kunst im öffentlichen Raum von Cottbus/Chóšebuz“ herausgegeben von Serbski institut / Sorbisches Institut.
- J. Böhme, Olaf. 2017. „Latentes Ideen-Kapital durch Clustermanagement effizienter nutzen!“ S. 51–58 in *Clustermanagement: Wie Cluster die Innovation und die Wettbewerbsfähigkeit unterstützen*, herausgegeben von E. Hauser. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

- Jałowski, Kamil. 2025. „Exkursion“. Gehalten auf der Exkursion, Januar 8, Zielona Góra.
- Jahn, Josefine, und Sebastian Schiller. 2023. „Die schwierige Geburt der BTU Cottbus-Senf-tenberg“. *rbb 24*. Abgerufen 13. März 2025 (<https://www.rbb24.de/studiocottbus/pano-rama/2023/07/brandenburg-cottbus-senf-tenberg-10-jahre-btu.html>).
- Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. o. J. „Rettungswache Cottbus“. Abgerufen (<https://www.johanni-ter.de/juh/lv-bb/rv-suedbrandenburg/standort-im-detail/rettungswache-cottbus-1272/>).
- Katrin Koll Prakoonwit. o.J. „Kulturelle Unterschiede Polen“. *Crossculture Academy*. Abgeru- fen (<https://crossculture-academy.com/de/kulturelle-unterschiede- polen/#:~:text=H%C3%B6flichkeit%20ist%20Teil%20der%20polnischen,pers%C3%B6nli- che%20Beziehungsebene%20nicht%20zu%20gef%C3%A4hrden>).
- Kellerhoff, Peter. o. J. „Antriebstechnik“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.vdi.de/themen/mobilitaet/antriebstechnik>).
- Keßler, Holger. 2025. „Grenzüberschreitende Buslinie zwischen Guben und Gubin vorerst ausgesetzt“. Abgerufen 8. März 2025 (<https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2025/03/bus- verkehr-guben-gubin.html>).
- Klein, Laura Anna. 2023. „Schwangerschaftsabbruch“. *Themenblätter im Unterricht*.
- Klemme, Matthias. o. J. „MV im Fokus Pomerania ‚Eine Brücke über das Stettiner Haff‘“.
- Knieps, Franz. 2022. „Gesundheitsversorgung“. S. 268–77 in *Handbuch Daseinsvorsorge*, herausgegeben von C. Neu. Berlin: VKU Verlag GmbH.
- Kogge, Tobias. 2006. „Die Kommunale Selbstverwaltung in Polen“. S. 437–43 in *Europafä- higkeit der Kommunen. Die lokale Ebene in der Europäischen Union*, herausgegeben von U. von Alemann und C. Münch. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- komoot GmbH. 2025a. „Cottbus - Zielona Góra (schnellste Route) | Fahrradtour“. *komoot*. Abgerufen 6. März 2025 (https://www.komoot.com/de-de/tour/2016008225?share_to- ken=aAhTMKDaDgpGyH2ysgwT3elSqAMU1mlkXe9La5irq7Zs51yzJ2).
- komoot GmbH. 2025b. „Tourismusroute CB-ZG | Fahrradtour“. *komoot*. Abgerufen 6. März 2025 (https://www.komoot.com/de-de/tour/2061538467?share_to- ken=a8Tb9wibTWSHETQmaOM6BqR7ZXI1CgyO6ZzBOSlDEb5ApC6qgz).
- Kompalla, Peggy. 2024. „Verkehrswende stockt - wo bleibt die Wasserstofftankstelle?“ Ab- gerufen 28. Februar 2025 (<https://www.lr-online.de/lausitz/cottbus/wasserstoff-in-cottbus- verkehrswende-stockt-wo-bleibt-die-wasserstofftankstelle-77702434.html>).
- Kostera, Thomas. 2019. *Summary #SmartHealthSystems – Focus Europe*.
- Krzymski, Marcin. 2024. „Frankfurt-Slubicer Kooperationszentrum“, November 6, Frankfurt (Oder).
- Kulturlandschaft Lausitz im IBA-Studierhaus e.V. 2017. „Die IBA-Projekte in Europas größter Landschaftsbaustelle. Zwischen Landschaftsinseln und Schwerpunktthemen“. Abgerufen 4. März 2025 (<http://www.iba-see2010.de/de/verstehen/projekte.html>).
- Kunze, Stefan. 2025. „ADAC meldet erheblichen Anstieg bei Staus in Brandenburg wegen Grenzkontrollen“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.rbb24.de/panorama/bei- trag/2025/02/a12-staus-anstieg-brandenburg-polen-grenze.html>).
- Kurowska, Hanna. 2013. „Liczba mieszkańców Zielonej Góry w latach 1945-2010“. Abgeru- fen 4. März 2025 (https://zbc.uz.zgora.pl/Content/45755/PDF/8_kurowska_liczba.pdf).

Land Brandenburg. 2025a. „Die Zukunft der Lausitz: Eine Region im Aufbruch“. *Landesregierung Brandenburg*. Abgerufen 4. März 2025 (<http://brandenburg.de/alias/bb1.c.608587.de>).

Land Brandenburg. 2025b. „Schulsuche - Schulporträt Brandenburg“. *Schulporträt Brandenburg*. Abgerufen 27. Januar 2025 (<https://schulen.brandenburg.de/suche?type=nameSearch&resultType=list&page=0&showFilters=false&searchString=Grundschule+Cottbus&filterTraeger=>).

Land Brandenburg. 2025c. „Schulsuche - Schulporträt Brandenburg“. *Schulporträt Brandenburg*. Abgerufen 27. Januar 2025 (<https://schulen.brandenburg.de/suche?type=nameSearch&resultType=list&page=0&showFilters=false&searchString=oberschule+Cottbus&filterTraeger=>).

Land Brandenburg. 2025d. „Schulsuche - Schulporträt Brandenburg“. *Schulporträt Brandenburg*. Abgerufen 27. Januar 2025 (<https://schulen.brandenburg.de/suche?type=nameSearch&resultType=list&page=0&showFilters=false&searchString=waldorfschule+Cottbus&filterTraeger=>).

Land Brandenburg. 2025e. „Schulsuche - Schulporträt Brandenburg“. *Schulporträt Brandenburg*. Abgerufen 27. Januar 2025 (<https://schulen.brandenburg.de/suche?type=nameSearch&resultType=list&page=0&showFilters=false&searchString=berufsschule+Cottbus&filterTraeger=>).

Land Brandenburg. 2025f. „Schulsuche - Schulporträt Brandenburg“. *Schulporträt Brandenburg*. Abgerufen 27. Januar 2025 (<https://schulen.brandenburg.de/suche?type=nameSearch&resultType=list&page=0&showFilters=false&searchString=oberstufenzentrum+Cottbus&filterTraeger=>).

Land Brandenburg. 2025g. „Schulsuche - Schulporträt Brandenburg“. *Schulporträt Brandenburg*. Abgerufen 27. Januar 2025 (<https://schulen.brandenburg.de/suche?searchString=Cottbus>).

Land Brandenburg. o.J. „Länderprofil Polen“. Abgerufen 14. Januar 2025 (<https://mdfe.brandenburg.de/mdfe/de/europa/polen-und-brandenburg/laenderprofil/polen/>).

Land Brandenburg Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie. 2019. „innoBB 2025 plus. Regionale Innovationsstrategie des Landes Brandenburg“.

Landesamt für Bauen und Verkehr Abteilung Städtebau und Bautechnik Dezernat Raumbewachung und Stadtmonitoring. 2021. „Kreisprofil Spree-Neiße Berichtsjahr 2019“.

Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg. 2023. „Nachhaltigkeit. Definition, Agenda 2030, UN-Nachhaltigkeitsziele (SDGs), Nachhaltigkeitsstrategien“. Abgerufen (<https://www.lpb-bw.de/dossier-nachhaltigkeit>).

Landkreis Spree-Neiße. 2023. „Bevölkerung im Landkreis“. Abgerufen 10. März 2025 (<https://www.lkspn.de/buergerservice/statistik/bevoelkerunglandkreis.html>).

Landkreis Spree-Neiße. o. J. „Deine Zukunft – Deine Chance im Landkreis Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa“. Abgerufen (<https://www.lkspn.de/aktuelles/ausschreibungen/stipendien.html>).

Lausitz Energie Bergbau AG. 2025a. „GigawattFactory“. Abgerufen 12. Januar 2025 (<https://www.leag.de/de/gigawattfactory/>).

Lausitz Energie Bergbau AG. 2025b. „LEAG - Zukunft voller Energie“. *leag.de*. Abgerufen 7. Januar 2025 (<https://www.leag.de/de/unternehmen/>).

Lausitz Festival gGmbH. o.J. „Über das Festival“. Abgerufen 26. Februar 2025

(<https://www.lausitz-festival.eu/de/lausitz-festival/%C3%BCber-uns>).

Lausitz TV, Reg. 2021. *30 Jahre Modellstadt Cottbus-Innenstadt*.

Lepiarz, Jacek. 2023. „Das polnische Bildungswesen nach acht Jahren PiS-Regierung: strukturelle Veränderungen und ideologische Konfrontationen“. *Polen-Analysen* (314):2–7. doi: 10.31205/PA.314.01.

Linie Plus. 2021. „Vorschläge zum öffentlichen Verkehr – Zielona Góra: Nord-Süd-Linie A“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://linieplus.de/proposal/zielona-gora-nord-sued-linie-a/>).

Loredo, aria Ixhel Escamilla, und Alfons Holleederer. 2023. *Regionale Versorgungsunterschiede bei der Durchführung ambulanter oder stationärer Schwangerschaftsabbrüche in Krankenhäusern in Deutschland*. 23/03. Berlin.

Lubuska Regionalna Organizacja Turystyczna. o.J. „Lebuser Wein- und Honigstraße“. Abgerufen 13. März 2025 (<https://szlakwinaimiodu.pl/de/lebuser-wein-und-honigstrasse>).

Lubuskie Centrum Obsługi Inwestora i Eksportera. o. J.-a. „Invest in Lubuskie“. Abgerufen 16. März 2025 (<https://www.investinlubuskie.pl>).

Lubuskie Centrum Obsługi Inwestora i Eksportera. o. J.-b. „Zaufali nam (firmy z Województwa Lubuskiego)“. Abgerufen 16. März 2025 (<https://www.investinlubuskie.pl/referencje-od-dotychczasowych-inwestorow-i-przedsiębiorcow/>).

Lubuskie Centrum Produktu Regionalnego w Zielonej Górze. o.J. „Ziele und Aufgaben“. Abgerufen 11. März 2025 (<https://lcpr.pl/zg/cele-i-zadania/>).

Lubuskie Teatr. 2024. „Lubuski Teatr w Zielonej Górze i Piccolo Theater w Cottbus (Niemcy) podpisyły porozumienie o artystycznej współpracy!“ Abgerufen 27. Januar 2025 (<https://teatr.zgora.pl/aktualnosci/969-lubuski-teatr-w-zielonej-gorze-i-piccolo-theater-w-cottbus-niemcy-podpisaly-porozumienie-o-artystycznej-wspolpracy?highlight=WyJjb3R0YnVzII0=>).

Ludwig, Florian. 2024. „Mangel in Cottbus – Cottbusverkehr bittet andere Städte um Straßenbahnen“. *rbb Antenne Brandenburg*. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2024/11/cottbus-verkehr-mangel-strassenbahnen-unfaelle-inspektion-hilfe.html>).

LUG Light Factory SP. Z O.O. o. J. „LUG“. Abgerufen 16. März 2025 (<https://www.luglight-factory.de/de>).

Mahlke, Lisa. 2021. „Geht die Stadtbrücke in Frankfurt (Oder) kaputt, wenn Lkw wegen einer A12-Sperrung drüber fahren?“ Abgerufen 10. März 2025 (https://www.moz.de/lokales/frankfurt-oder/stau-verkehr-autobahn-geht-die-stadtbruecke-in-frankfurt-_oder_-kaputt_-wenn-lkw-wegen-einer-a12-sperrung-drueber-fahren_-58590793.html).

Margraf, Monica. 2024. „Poland's new abortion rules 'not good enough,' activists say“. *Deutsche Welle*. Abgerufen 13. März 2025 (<https://www.dw.com/en/polands-new-abortion-rules-not-good-enough-activists-say/a-69964722>).

Markwardt, Gunther, Julia Rettig, Jan Schnellenbach, Mirko Titze, und Stefan Zundel. 2023. „Im Osten was Neues? Strukturwandel in der Lausitz - eine Zwischenbilanz“.

Markwardt, Gunther, Julia Rettig, Jan Schnellenbach, Stefan Zundel, und Mirko Titze. 2023. „Im Osten was Neues? Strukturwandel in der Lausitz – eine Zwischenbilanz“.

Martens, Hans, und Daniel Goldmann. 2016. *Recyclingtechnik. Fachbuch für Lehre und Praxis*. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer Fachmedien.

Medizinische Universität Lausitz - Carl Thiem. 2024. „Modellregion Gesundheit Lausitz“. Abgerufen (https://mul-ct.de/index/kontakte?id_object=1496&object=contact&tab=ueber-uns).

Medizinische Universität Lausitz - Carl Thiem. o. J.-a. „Medizinische Schule. Ausbildung Pflegefachfrau und Pflegefachmann“. *Medizinische Universität Lausitz - Carl Thiem*. Abgerufen 12. März 2025 (https://mul-ct.de/index/kontakte?object=product&id_object=2152).

Medizinische Universität Lausitz - Carl Thiem. o. J.-b. „Stipendienprogramm für Medizinstudierende“. Abgerufen (<https://mul-ct.de/medizinische-universitaet/aktuelles?article=169>).

Miasto Gubin. 2024. „Nowy rozkład jazdy komunikacji miejskiej“. Abgerufen 28. Februar 2025 (https://gubin.pl/PL/3016/1393/Nowy_rozklad_jazdy_komunikacji_miejskiej/k/).

Miasto Gubin. 2025. „Komunikacja miejska“. Abgerufen 28. Februar 2025 (https://gubin.pl/PL/3333/Komunikacja_miejska/).

Mingentec. o.J. „Energieförderprogramm ‚Erneuerbare Energien Brandenburg‘ geht an den Start“. Abgerufen (<https://www.mingentec.com/de/Info/Foerderaufrufe/Energiefoerderprogramm-Erneuerbare-Energien-Brandenburg-geht-an-den-Start.html>).

Minister Zdrowia. 2021. *Maps of Health Needs. From 1 January 2022 to 31 December 2026*.

Ministerium der Finanzen und für Europa. o.J. „Kleinprojektfonds (KPF)“. Abgerufen 12. März 2025 (<https://interregva-bb-pl.eu/small-project-funds-spf-und-netzwerkprojekte/>).

Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg, Hrsg. 2022. „Nachbarschaftsstrategie Brandenburg-Polen. Strategie des Landes Brandenburg für die nachbarschaftliche Zusammenarbeit im deutsch-polnischen Verflechtungsraum“.

Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg. 2024. „Nachbarschaftsstrategie Brandenburg–Polen Zwischenbericht 2021–2024“.

Ministerium der Finanzen und für Europa des Landes Brandenburg. o.J. „Über Interreg“. *Interreg Brandenburg-Polska*. Abgerufen 19. Februar 2025 (https://interreg-brandenburg-polska.eu/programm/ueber-interreg/?utm_source=chatgpt.com).

Ministerium der Justiz des Landes Brandenburg. 2021. „Amtsblatt für Brandenburg. 32 Jahrgang. Nummer 28“.

Ministerium für Gesundheit und Soziales. 2025. „Krankenhausreform: Bundesregierung muss Überbrückungsfinanzierung sicherstellen (Pressemitteilung)“. Abgerufen 10. März 2025 (<https://mgs.brandenburg.de/mgs/de/presse/pressemitteilungen/detail/~31-01-2025-krankenhausreform#>).

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg. o. J. „Neue Mobilität“. Abgerufen 9. März 2025 (<https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/neue-mobilitaet/#>).

Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur. o.J. „Kulturentwicklung in der Lausitz (im Zuge des Braunkohle-Strukturwandels)“. Abgerufen 13. März 2025 (<https://mwfk.brandenburg.de/mwfk/de/kultur/kulturentwicklung-in-der-lausitz/>).

Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur Brandenburg. 2021a. „Kulturplan Lausitz – Wir gestalten Kultur! I. Haupttext“.

Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur Brandenburg. 2021b. „Kulturplan Lausitz – Wir gestalten Kultur! II. Anhang“.

Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kultur Brandenburg. 2021c. „Kulturplan Lausitz – Wir gestalten Kultur! II. Anhang“.

Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kultur. 2024. „Aufruf Projektfonds Kulturplan Lausitz“.

Mühle, Johannes. 2014. „Militär und Gewalt. Reisetour durch eine Erinnerungslandschaft“. S. 177–204 in *Adelslandschaft, Industrielandschaft, Zukunftslandschaft: deutsch-polnische Touren in Geschichte und Gegenwart der Niederlausitz und südlichen Lubuskie*, herausgegeben von G. Bayerl. Cottbus/Berlin: be.bra wissenschaft verlag GmbH.

MUZEUM ARCHEOLOGICZNE ŚRODKOWEGO NADODRZA W ZIELONEJ GÓRZE Z/S W ŚWIDNICY. o. J. „Startseite | Das Archäologische Museum der Mittleren Oder in Zielona Góra“. Abgerufen 6. März 2025 (<http://www.muzeum-swidnica.org/pl/>).

MZK Zielona Góra. 2023. „Projekt ‚Elektryfikacja linii komunikacji miejskiej w Zielonej Górze““. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.mzk.zgora.pl/projekty/projekt-elektryfikacja-linii-komunikacji-miejskiej-w-zielonej-gorze-i2>).

MZK Zielona Góra. 2025. „MZK Zielona Góra“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.mzk.zgora.pl/>).

MZK Zielona Góra. o. J.a. „MZK_Działalność“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.mzk.zgora.pl/dzialalnosc>).

MZK Zielona Góra. o. J.b. „MZK_Projekt“. Abgerufen 2. Dezember 2024 (<https://www.mzk.zgora.pl/zielona-komunikacja/projekt>).

MZK Zielona Góra. o. J.c. „MZK_Tabor“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.mzk.zgora.pl/tabor>).

Naëmi-Wilke-Stift. o. J. „Naëmi-Wilke-Stift“. Abgerufen (<https://www.naemi-wilke-stift.de/>).

Niederberger, Marlen, und Sandra Wassermann, Hrsg. 2013. *Methoden der Experten- Stakeholdereinbindung in der sozialwissenschaftlichen Forschung*. Springer Vs.

Niederlausitz aktuell. 2024. „Cottbusverkehr ordert 46 Wasserstoffbusse – Start für Tankstellenprojekt“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.niederlausitz-aktuell.de/niederlausitz-aktuell/orte/cottbus/263939/cottbusverkehr-ordert-46-wasserstoffbusse-start-fuer-tankstellenprojekt.html>).

ÖBB. o. J. „ÖBB nightjet“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.nightjet.com/de/#/home>).

OECD. 2023a. *Deutschland Länderprofil Gesundheit 2023, State of Health in the EU*.

OECD. 2023b. *Poland Country Health Profile 2023, State of Health in the EU*.

OpenStreetMap-Mitwirkende. 2025. „OpenStreetMap“.

Pfeffer-Hoffmann, Christian. 2011. „Regionale Identität und gesellschaftlicher Zusammenhalt“. S. 11–22 in *Generationsübergreifende Entwicklung gesellschaftlicher Perspektiven in der Niederlausitz. Ergebnisse des Projektes Anstoß, Beiträge zur gesellschaftswissenschaftlichen Forschung*, herausgegeben von C. Pfeffer-Hoffmann und H. Wilfried. Freiburg: Centaurus.

PGNiG - ORLEN Group. o. J. „O PGNiG“. *PGNiG - ORLEN Group*. Abgerufen 11. Januar 2025 (<https://pgnig.pl/zielona-gora>).

Piersiak, Tomasz, und Anna Pluskota. 2022. „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Zielonej Góry (Strategia ZIT MOF ZG)“.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. o. J. „Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku“. Abgerufen 10. März 2025 (<https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus>).

PKS Zielona Góra. 2025. „Ein Abriss unserer Geschichte“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.pks.zgora.pl/index.php/firma/historia>).

PKS Zielona Góra. o. J.a. „Iveco Crossway“. Abgerufen 9. März 2025 (<https://pks.zgora.pl/index.php/37-galeria-autobusow/164-iveco-crossway>).

PKS Zielona Góra. o. J.b. „Suchen Sie nach einer Verbindung“. Abgerufen 21. Januar 2025 (https://www.pks.zgora.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=11#wyniki-wyszukiwania/Zielona%20G%C3%B3ra/Gubin/c%7C27327/c%7C60495/27.01.2025/--%20%3A%20--/0).

Polish Science. 2022. „Deutsch-polnisches Projekt zur intelligenten Energiespeicherung und Wasserstoffwirtschaft | Polnische Wissenschaft“. Abgerufen 7. Januar 2025 (<https://polish-science.pl/de/deutsch-polnisches-projekt-zur-intelligenten-energiespeicherung-und-wasserstoffwirtschaft/>).

polregio. o. J. „Bilety na pociąg | Polregio.pl“. Abgerufen 5. März 2025 (<https://polregio.pl/pl/>).

Poutvaara, Panu. 2021. „Zuwanderung von Fachkräften fördern“. *fo Schnelldienst* 74(7):11–14.

Rammert, Werner. 2010. „Die Innovationen der Gesellschaft“. S. 21–52 in *Soziale Innovation*, herausgegeben von J. Howaldt und H. Jacobsen. VS Verlag für Sozialwissenschaften - Springer Fachmedien.

rbb. 2024a. „Cottbuser Arztpraxen können Zulauf teils nicht mehr bewältigen“. Abgerufen 18. März 2025 (<https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2024/11/brandenburg-cottbus-hausarzt-mangel.html>).

rbb. 2024b. „Polnisch liegt bei Brandenburger Schulen im Trend“. *rbb 24*. Abgerufen 26. Februar 2024 (<https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2024/12/brandenburg-schulen-polnisch-pflicht-wahl-unterricht-fremdsprache.html>).

Reiß, Heike. 2024. „DAG Krzystkowice (Christianstadt): So wurde aus Dynamitfabrik Lost Place in Polen“. Abgerufen 6. März 2025 (<https://www.lr-online.de/lausitz/guben/lost-place-bei-guben-das-vergessene-kz-eine-spurensuche-in-polen-77470855.html>).

Rettungsdienst Spree Neiße GmbH. o. J. „Der Rettungsdienst Spree-Neiße“. Abgerufen (<https://www.rettungsdienst-spn.de/unternehmen/>).

Ried, Walter, und Paul Marshall. 2016. „Potential Benefits of Crossborder Health Care: The Case of Poland and Germany“. *Economics & Sociology* (Vol.9/3):14–27.

Robert-Koch-Institut. 2024. „Diabetes mellitus: Prävalenz (ab 18 Jahre). Gesundheitsberichterstattung des Bundes“. <https://idf.org/europe/>. Abgerufen 8. März 2025 (<https://gbe.rki.de/>).

Rundfunk Berlin-Brandenburg. 2024. „BASF will zukünftig Batterien von Iveco recyceln“. *rbb24.de*. Abgerufen 10. März 2025 (<https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2024/01/batterie-recycling-basf-schwarzheide-iveco.html>).

Sächsische Staatsministerin für Kultur und Tourismus. o.J. „Sprache“. Abgerufen 26. Februar 2025 ([https://www.sorben.sachsen.de/sprache-und-geschichte-3903.html#:~:text=Obersorbisch%20\(hornjoserb%C5%A1%C4%87ina\)%20wird%20heute%20in,das%20Niedersorbische%20dem%20Polnischen%20%C3%A4hnlicher.](https://www.sorben.sachsen.de/sprache-und-geschichte-3903.html#:~:text=Obersorbisch%20(hornjoserb%C5%A1%C4%87ina)%20wird%20heute%20in,das%20Niedersorbische%20dem%20Polnischen%20%C3%A4hnlicher.)).

Sagan, Iwona. 2012. „Polnische Regional- und Metropolenpolitik“.

Sana-Herzzentrum Cottbus GmbH. o. J. „Sana-Herzzentrum Cottbus“. Abgerufen (<https://www.sana.de/herzzentrum-cottbus>).

Schmidt, Katrin. o.J. „Natürliche Bevölkerungsbewegung“. *Gabler Wirtschaftslexikon*. Abgerufen 1. März 2025 (<https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/natuerliche-bevoelkerungsbewegung-40941>).

Schneider, Gerd, und Christiane Toyka-Seid. 2025. „Strukturwandel“. *bpw.de*. Abgerufen 4. März 2025 (<https://www.bpw.de/kurz-knapp/lexika/das-junge-politik-lexikon/321212/strukturwandel/>).

Schwarz, Kelly. 2024. „Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) | Kurzdarstellungen zur Europäischen Union | Europäisches Parlament“. Abgerufen 4. März 2025 (<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/95/europaischer-fonds-fur-regionale-entwicklung-efre->).

SdpZ. 2014. „Stiftung für deutsch-polnische Zusammenarbeit“.

Seibert, Holger, und Doris Wiethölter. 2020. „Grenzpendler aus Polen in Berlin-Brandenburg“. *IAB Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung* (01).

Simonides-Noack, Stefan. 2024. „Shaping Structural Change. Urban Development Perspectives.“, Oktober 10, Cottbus.

Sinjakowa, Maria. 2023. „Deutschland hat bei Digitalisierung viel aufzuholen“. Abgerufen (<https://www.aok.de/pp/gg/gesundheitsystem/digitalisierung-oecd-studie/>).

Slusarz, Bogdan. 2020. „Vision 2030 Entwicklungs- und Handlungskonzept für die Euroregion Spree-Neiße-Bober für die Jahre 2021-2027“.

Sperling, Jörg, und Jaroslaw Kuczer. 2015. „Kunst und Kultur in der Niederlausitz und der südlichen Lubuskie“. S. 64–90 in *Kultur-Landschaft im Zentrum Europas. Deutsch-polnische Touren in Geschichte und Gegenwart der Niederlausitz und südlichen Lubuskie. Zeit-Reise-Führer 2*, herausgegeben von G. Bayerl und L. C. Belzyt. Cottbus/Berlin.

Spichiger, Danielle, Beat Rhyner, Eva May, und Anita Martinecz Fehér. 2017. „Clusteraktivitäten der Standortförderung des Kantons Zürich.“ S. 132–48 in *Clustermanagement: Wie Cluster die Innovation und die Wettbewerbsfähigkeit unterstützen*, herausgegeben von E. Hauser. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.

SPN. 2025. „Fahrplan Bus 877“. *Spree-Neisse Cottbusverkehr GmbH (SPN)*. Abgerufen 21. Januar 2025 (https://www.spn-cottbusverkehr.de/wp-content/uploads/2024/12/877_Mo-So_010125-1.pdf).

Spree-Neisse Cottbusverkehr GmbH. 2025. „Vorübergehende Einstellung der Linie 895 Guben-Gubin“. Abgerufen 8. März 2025 (<https://www.spn-cottbusverkehr.de/voruebergewende-einstellung-der-linie-895-guben-gubin/>).

Spremberger Krankenhaus GmbH. o. J. „Spremberger Krankenhausgesellschaft ‚bH““. *Spremberger Krankenhausgesellschaft ‚bH*. Abgerufen (<https://www.krankenhaus-spremberg.de/>).

Springer Medizin Verlag GmbH. 2024. „Europas modernste Notaufnahme steht in Cottbus“. *ÄrzteZeitung*.

Staatstheater Cottbus. o.J. „Staatstheater Cottbus“. Abgerufen (<https://www.staatstheater-cottbus.de/de.html>).

Stadt Cottbus. 2010. „Vorlagen-Nr. OB-005/10“. Abgerufen 21. Januar 2025 (https://www.cottbus.de/.files/oparl/file/bec247d3-c714-4686-84d8-8eedf9796015/vorlage_5988_Dokument_1.pdf).

Stadt Cottbus, Hrsg. 2019a. „Cottbus/Chóšebuz 2035 Integriertes Stadtentwicklungskonzept“.

Stadt Cottbus. 2019b. „Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus 2019 bis 2023“. Abgerufen 21. Januar 2025 (https://www.cottbus.de/.files/storage/file/b087e1ab-be71-431c-9274-ed3b848d789b/NVP-CB_2019-23_Text_Anlage.pdf).

Stadt Cottbus. 2021. „Pückler-Karawane zieht durch Lausitz“. *Pückler-Karawane zieht durch Lausitz*. Abgerufen (https://www.cottbus.de/aktuelles/mitteilungen/2021-06/pueckler-karawane_zieht_durch_lausitz.html).

Stadt Cottbus. 2022. „Beschlussvorlage StVV IV-059/22: Verlängerung der Geltungsdauer des Nahverkehrsplanes der Stadt Cottbus 2019 bis 2023 für den übrigen öffentlichen Personennahverkehr bis zum 31.12.2024“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.cottbus.de/cgi/abfrage/oparl/paper.pl?id=3741>).

Stadt Cottbus. 2024a. „Bildung“. *Cottbus in Zahlen*. Abgerufen 6. Januar 2025 (<https://www.cottbus.de/aktuelles/statistik/bildung.html>).

Stadt Cottbus. 2024b. „Cottbus International - Zielona Góra“. Abgerufen (<https://www.cottbus.de/international/zielonagora/>).

Stadt Cottbus. 2025a. „Cottbus.de: Kitas und Horte“.

Stadt Cottbus. 2025b. „Geoportal der Stadt Cottbus“.

Stadt Cottbus. o. J. „Bevölkerungsbewegung“. Abgerufen 1. März 2023 (<https://www.cottbus.de/aktuelles/statistik/bevoelkerungsbewegung.html>).

Stadt Cottbus. o.J.a. „Park Branitz“. Abgerufen 13. Februar 2025 (https://www.cottbus.de/sehenswert/parke_cottbus/branitz-zatonie/park_branitz.html).

Stadt Cottbus. o.J.b. „Park Zatonie“. Abgerufen 13. Februar 2025 (https://www.cottbus.de/sehenswert/parke_cottbus/branitz-zatonie/park_zatonie.html).

Stadt Cottbus. o.J.c. „Sorbische/Wendische Kultur, Traditionen und Bräuche“. Abgerufen 16. Februar 2025 (<https://www.cottbus.de/wissenswert/tradition/>).

Stadt Cottbus. o.J.d. „Kunstroute im öffentlichen Raum“. Abgerufen 4. März 2025 (https://www.cottbus.de/stadtverwaltung/d11/kultur/kulturfoerderung/kunstroute_im_oeffentlichen_raum.html).

Stadt Cottbus und Stadt Zielona Góra. 2017. „Jahresvereinbarung zur weiteren Gestaltung der städtepartnerschaftlichen Beziehungen zwischen Cottbus und Zielona Góra“.

Stadt Cottbus und Stadt Zielona Góra. o. J. „Verbesserung der Qualität der Zusammenarbeit der Partnerstädte Zielona Góra und Cottbus“. *Zielona Góra und Cottbus. Partnerstädte*. Abgerufen (<https://www.cottbus.zielona-gora.pl/de/cottbus>).

- Stadt Forst (Lausitz). 2006. „Verschwundene Orte. Übersichtskarte“. Abgerufen (<https://archiv-verschwundene-orte.de/kartentepich/karte.html>).
- Stadt Forst (Lausitz). o.J. „Bildungspfad Industriekultur. Projektbeschreibung“. Abgerufen 27. Januar 2025 (<https://forst-stadtentwicklung.de/bildungspfad-industriekultur-2/>).
- Stadt Forst (Lausitz). o. J. „Ostdeutscher Rosengarten Forst (Lausitz) - Geschichte“. Abgerufen 6. März 2025 (<https://www.rosengarten-forst.de/geschichte.135819.htm>).
- Stadt Forst (Lausitz). o. J. „Was ist der Parkverbund?“ *Europäischer Parkverbund Lausitz*. Abgerufen (<https://www.parkverbund.eu/de/parkverbund/was-ist-der-parkverbund.html>).
- Stadt Guben. 2023. „Sozioökonomische Studie Guben-Gubin im Rahmen des Interreg-Projektes ‚Zwei Rathäuser - eine Eurostadt 2. Etappe‘“. Abgerufen 16. März 2025 (https://www.guben.de/images/downloads/stadtentwicklung_stadtumbau_stadtmonitor/Sozio%C3%B6konomische_Studie_Guben-Gubin/Sozio%C3%B6konomischeStudie_Guben-Gubin_Schlussbericht.pdf).
- Stadt Guben. o. J. „Grenzüberschreitende Gesundheitskooperation in der Eurostadt Gubin-Guben“. Abgerufen (<https://guben-gubin.eu/projekte/interreg-projekte/grenzueberschreitende-gesundheitskooperation-in-der-eurostadt-gubin-guben>).
- Stadt Zielona Góra. 2025a. „Szkoły branżowe II stopnia“. *Szkoły branżowe II stopnia*. Abgerufen 2. März 2025 (<https://nabor.pcss.pl/zielonagora/skolabranzowa2/>).
- Stadt Zielona Góra. 2025b. „Szkoły ponadpodstawowe“. *Szkoły ponadpodstawowe*. Abgerufen 2. Februar 2025 (<https://nabor.pcss.pl/zielonagora/skolapodpodstawowa/>).
- Stadt Zielona Góra. 2025c. „Żłobki“. *Żłobki*. Abgerufen 2. März 2025 (<https://nabor.pcss.pl/zielonagora/zlobek/>).
- Stadtverwaltung Cottbus. 2012. „Umgestaltung der Bahnhofstraße“. Abgerufen 4. März 2025 (https://www.cottbus.de/stadtverwaltung/d21/gruen/baumassnahmen/umgestaltung_der_bahnhofstrasse.html).
- Stadtverwaltung Cottbus. 2023a. „Entwurf Flächennutzungsplan Cottbus - Beiplan Radwegenetz“. Abgerufen 11. März 2025 (https://www.cottbus.de/.files/storage/file/1b9daa77-fa83-4b5b-bcb3-c41164b497f1/Anlage_4.8_-_Beiplan_Radverkehr.pdf).
- Stadtverwaltung Cottbus. 2023b. „Erste Fahrradstraße in der Cottbuser Innenstadt“. Abgerufen 4. März 2025 (https://www.cottbus.de/aktuelles/mitteilungen/2023-11/erste_fahrradstrasse_in_der_cottbuser_innenstadt.html).
- Stadtverwaltung Cottbus. 2024. „Pressemitteilung vom 20.12.2024“. Abgerufen 28. Februar 2025 (https://www.cottbus.de/aktuelles/mitteilungen/2024-12/pressemitteilung_der_cottbus-verkehr_gmbh.html).
- Stadtverwaltung Cottbus. o. J. „Städtebaulicher Wettbewerb Hafenquartier Cottbus“. Abgerufen 14. Januar 2025 (https://www.cottbus.de/stadtverwaltung/d21/stadtentwicklung/projekte/ostsee/staedtebaulicher_wettbewerb_hafenquartier_cottbus.html).
- Stadtverwaltung Cottbus - Fachbereich Bürgerservice, Statistik und Wahlen. o. J. „Bevölkerungsentwicklung seit 2017“. *Bevölkerungsentwicklung seit 2017*. Abgerufen 21. Februar 2025 (<https://www.cottbus.de/aktuelles/statistik/bevoelkerung.html>).
- Stadtverwaltung Cottbus - Fachbereich Stadtentwicklung. 2024. „3.BA Seeachse - Von der Dissenchener Straße bis zur Merzdorfer Bahnhofsstraße“.

Stadtverwaltung Cottbus - Fachbereich Stadtentwicklung. o. J. „Radverkehr in Cottbus“. Abgerufen 4. März 2025 (<https://www.cottbus.de/stadtverwaltung/d21/stadtentwicklung/verkehrsplanung/radverkehr/index.html>).

Stadtverwaltung Cottbus, und Cottbusverkehr. 2024. „Projektstart des Mobilitätsmodells im Wasserstoff-Regionen-Projekt“. Abgerufen 2. Dezember 2024 (https://www.cottbus.de/aktuelles/mitteilungen/2024-04/projektstart_des_mobilitaetsmodells_im_wasserstoff-regionen-projekt.html).

Stadtverwaltung Cottbus/Chósebuz. 2020. „Statistisches Jahrbuch 2018 Stadt Cottbus/Chósebuz“.

Staeck, Florian. 2024. „OECD-Vergleich Deutschland ist bei Lebenserwartung erstmals unter EU-Schnitt“. *ÄrzteZeitung*.

Statistics Poland. 2025. „Statistics Poland - Local Data Bank“. Abgerufen 18. März 2025 (<https://bdl.stat.gov.pl/bdl/start>).

Statistisches Bundesamt. 2024a. „Energie. Energieerzeugung“. *destatis.de*. Abgerufen 7. Januar 2025 (https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Energie/Erzeugung/_inhalt.html).

Statistisches Bundesamt. 2024b. „Entwicklung der Einwohnerzahl im Landkreis Spree-Neiße bis 2023“. *Entwicklung der Einwohnerzahl im Landkreis Spree-Neiße von 1997 bis 2023*. Abgerufen (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1181071/umfrage/entwicklung-der-gesamtbevoelkerung-im-landkreis-spree-neisse/#:~:text=Entwicklung%20der%20Einwohnerzahl%20im%20Landkreis%20Spree%2DNei%C3%9Fe%20bis%202023&text=Die%20Einwohnerzahl%20im%20Landkreis%20Spree,gesamtheitlicher%20R%C3%BCckgang%20um%20rund%2043.980.>).

Stein, Erwin, und Ernst Busse. 1928. *Die Stadt Grünberg i. Schlesien*. 1. Reprint-Auflage (2011). Guben: Niederlausitzer Verlag.

Stelmet. o. J. „Über uns / Produktionsbetriebe“. Abgerufen 16. März 2025 (<https://www.stelmet.com/de/uber-uns/produktionsbetriebe/1,produktionsbetrieb-der-holz-gartenarchitektur-in-zielona-gora>).

Swarco. o. J. „Alternative Antriebe: Klimaneutrale Mobilität. Alternativen zum Verbrennungsmotor.“ Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.swarco.com/de/mobilitaet-der-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/alternative-antriebe>).

Tagesschau. 2025. „Grenzkontrollen werden bis September verlängert“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.tagesschau.de/inland/grenzkontrollen-verlaengerung-108.html>).

tagesschau.de. 2021. „Polen plant Kohleausstieg bis 2049“. *tagesschau.de*. Abgerufen 12. März 2025 (<https://www.tagesschau.de/ausland/europa/kohleausstieg-polen-101.html>).

Thalmann, Ralf. 2018. „Die Cottbusverkehr GmbH - ÖPNV in Cottbus“. *Stadt Cottbus*. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.cottbus.de/.files/storage/file/8ac442f4-a7a1-4f3d-88ed-2030c663f7e2/Cottbusverkehr.pdf>).

Tokarski, Kim Oliver, Nada Endrissat, und Ingrid Kissling-Näf. 2024. „Wandel, Change und Transformation“. S. 1–16 in *Transformationen gestalten*, herausgegeben von K. O. Tokarski, N. Endrissat, und I. Kissling-Näf. Springer Gabler.

Tölle, Alexander. 2018. „Stadt- und Raumentwicklung Polen“. S. 2317–24 in *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*, herausgegeben von Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Hannover.

Tourismus-Marketing Brandenburg. o.J. „Freilichtmuseum Buczyny“. Abgerufen 13. März 2025 (<https://www.reiseland-brandenburg.de/poi/lausitzer-seenland/museen/freilichtmuseum-buczyny/>).

Tourismusverband Lausitzer Seenland e. V. o.J. „ENERGIE-Route Lausitzer Industriekultur“. Abgerufen 27. Januar 2025 (<https://www.lausitzerseenland.de/de/entdecken/industriekultur/energie-route.html>).

Touristisches Netzwerk Industriekultur in Brandenburg. o.J. „Entdecker-Tour Nr. 4. Rund um das Dieselkraftwerk Cottbus – Brandenburgisches Landesmuseum für moderne Kunst“.

TRADING ECONOMICS. o. J. „Polen - Exporte | 2000-2024 Daten | 2025-2027 Prognose“. Abgerufen 15. März 2025 (<https://de.tradingeconomics.com/poland/exports>).

Triebel, Enrico. 2023. *Potentiale und Hemmnisse für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Gesundheitswesen*.

Tzvetanova, Petia. 2020. „European Grouping of Territorial Cooperation (EGTC)“. S. 364–68 in *Critical Dictionary on Borders, Cross-Border Cooperation and European Integration, Border Studies - Borders and European Integration*, herausgegeben von B. Halicka und B. Reitel. Brüssel.

Ulrich, Peter. 2020. „Euroregion Spree-Neisse-Bober“. S. 453–54 in *Critical Dictionary on Borders, Cross-Border Cooperation and European Integration, Border Studies - Borders and European Integration*, herausgegeben von B. Halicka und B. Reitel. Brüssel.

Umweltbundesamt. 2013. „Wirtschaftliche Aspekte nichttechnischer Maßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehr“. Abgerufen 17. März 2025 (https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/texte_11_2013_kurzfassung1.pdf).

UN Committee on the Elimination of Discrimination against Women (CEDAW). 2023. *Concluding observations on the ninth periodic report of Germany*. CEDAW/C/DEU/CO/9.

UN Committee on the Elimination of Discrimination against Women (CEDAW). 2024. *Inquiry concerning Poland conducted under article 8 of the Optional Protocol to the Convention - Report of the Committee*. CEDAW/C/POL/OIR/1.

Universität Zielona Góra. 2025. Abgerufen 2. März 2025 (<https://uz.zgora.pl/uczelnia/uczelnia>).

University of Zielona Góra. 2020. „About the University / University of Zielona Góra“. Abgerufen 13. März 2025 (<https://uz.zgora.pl/en/university/about-the-university>).

University of Zielona Góra. o. J. „About the University“. Abgerufen 7. Januar 2025 (<https://uz.zgora.pl/en/university/about-the-university>).

Urmersbach, Bruno. 2024. „Polen - Wichtigste Exportländer 2023“. *Statista*. Abgerufen 15. März 2025 (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/227357/umfrage/wichtigste-exportlaender-fuer-polen/>).

Urząd Miejski w Nowej Soli. 2020. „Ścieżki Rowerowe Kolej Na Rower“. Abgerufen 4. März 2025 (<https://nowasol.pl/galerie-zdjec/sciezki-rowerowe-kolej-na-rower/22-09-2020>).

Urząd Miejski w Nowej Soli. 2023. „Nowa Ścieżka Rowerowa: Nowa Sól – Otyń – Zielona Góra“. Abgerufen 4. März 2025 (<https://nowasol.pl/aktualnosci/sport/nowa-sciezka-rowerowa-nowa-sol-otyn-zielona-gora/09-10-2023>).

Urząd Statystyczny w Zielonej Górze Statistical Office in Zielona Góra. 2022. „Rynek pracy w województwie lubuskim w 2021 r. Labour market in Lubuskie Voivodship in 2021“.

Vates, Daniela, Laura Ebeling, und Alisha Mendgen. 2024. „Paragraf 218: Welche Regelung die Expertenkommission zum Schwangerschafts-abbruch empfiehlt“. *rnd*. Abgerufen (<https://www.rnd.de/politik/abtreibungen-was-die-expertenkommission-der-bundesregierung-im-detail-empfehl-t-F4NOOGNAL5DXLOKO543BNADTVM.html>).

VBB. 2021. „Weiterer Fortschritt im Deutsch-Polnischen Schienenpersonenverkehr – Kulturzug“. *Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)*. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.vbb.de/presse/weiterer-fortschritt-im-deutsch-polnischen-schienenpersonenverkehr-kulturzug/>).

VBB. 2022a. „Bahnverbindung Guben - Gubin - Zielona Góra startet wieder“. Abgerufen 24. November 2024 (<https://www.vbb.de/news/bahnverbindung-guben-gubin-zielona-gora-startet-wieder/>).

VBB. 2022b. „Bahnverbindung Guben - Gubin - Zielona Góra startet wieder“. *Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)*. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.vbb.de/news/bahnverbindung-guben-gubin-zielona-gora-startet-wieder/>).

VBB. 2025a. „RB92: Guben <> Zielona Góra“. *Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)*. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.vbb.de/fahrinformation/zug-um-zug-mehr-schiene/rb92/>).

VBB. 2025b. „Zielona Góra“. *Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)*. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://www.vbb.de/vbb-services/freizeitangebote/polen/ausflugsziele-polen/zielona-gora/>).

VBB. o. J.a. „Gubin“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://www.vbb.de/vbb-services/freizeitangebote/polen/ausflugsziele-polen/gubin/>).

VBB. o. J.b. „RB92 Guben-Zielona Gora“. Abgerufen 9. März 2025 (<https://www.vbb.de/fahrinformation/zug-um-zug-mehr-schiene/rb92/>).

VBB. o. J.c. „VBB: Guben PlusNetz“. Abgerufen 28. Februar 2025 (https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Liniennetze/liniennetz-guben-plusnetz.pdf).

VCDB GmbH. 2023. „CVD-Umsetzung im ÖPNV des Landes Brandenburg“. *VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH (VCDB)*. Abgerufen 10. März 2025 (<https://www.vdv.de/2023-04-13-bericht-brb-final.pdf>).

Visit Zielona Góra. 2021. „Map of Cycle Paths | Visitzielonagora.PL“. Abgerufen 4. März 2025 (<https://visitzielonagora.pl/en/sekcja/mapa-sciezek-rowerowych-copy/>).

Visit Zielona Góra. 2024. „E-Bus & Kommunikation | visitzielonagora.pl“. Abgerufen 9. März 2025 (<https://visitzielonagora.pl/de/e-bus-kommunikation/>).

Visit Zielona Góra. o. J. „E-Bus & Kommunikation“. Abgerufen 21. Januar 2025 (<https://visitzielonagora.pl/de/e-bus-kommunikation/#:~:text=E%2DBusflotte,die%20auf%2028%20Linien%20fahren!>).

Wassenberg, Birte. 2020a. „Deutschland“. S. 500–505 in *Critical Dictionary on Borders, Cross-Border Cooperation and European Integration, Border Studies - Borders and European Integration*, herausgegeben von B. Wassenberg und B. Reitel. Brüssel.

Wassenberg, Birte. 2020b. „Poland“. S. 646–50 in *Critical Dictionary on Borders, Cross-Border Cooperation and European Integration, Border Studies - Borders and European Integration*, herausgegeben von B. Wassenberg und B. Reitel. Brüssel.

Wegweiser Kommune. 2022. „Demografische Entwicklung“. *Wegweise Kommune*. Abgerufen (<https://www.wegweiser-kommune.de/daten/demografische-entwicklung+cottbus+2015->

2022+tabelle).

Weiß, Leonard. 2025. *Innovationskorridor als Transformationsmotor? Ergebnisse einer Delphi-Studie zu Impulsen, Herausforderungen und Erfolgsfaktoren im Rahmen der Entwicklung des Innovationskorridors Berlin-Lausitz*. 5. Institut für Stadtplanung.

WHO Regional Office for Europe. 2024. *Cross-Border Collaboration in the Field of Health Care: The Approach of the Healthacross Initiative in Lower Austria*.

Wikipedia. 2024. „Woiwodschaft Zielona Góra“. *Woiwodschaft Zielona Góra*. Abgerufen (https://de.wikipedia.org/wiki/Woiwodschaft_Zielona_G%C3%B3ra).

Wikipedia. 2025. „Cottbus“. *Cottbus*. Abgerufen (<https://de.wikipedia.org/wiki/Cottbus#:~:text=Die%20Gesamtfl%C3%A4che%20der%20Stadt%20betr%C3%A4gt,Waldfl%C3%A4che%2C%20weitere%203%20Quadratkilometer%20Wasserfl%C3%A4che.>).

Wirtschaftsförderung Cottbus. o. J. „Straker Unternehmensstandort“. Abgerufen 16. März 2025 (<https://www.egc-cottbus.de/cottbus-in-zahlen>).

Wirtschaftsregion Lausitz. 2025. „Über uns“. *Wirtschaftsregion Lausitz*. Abgerufen 3. März 2025 (<https://wirtschaftsregion-lausitz.de/ueber-uns/>).

Wirtschaftsregion Lausitz. o. J. „Infrastruktur & Mobilität“. Abgerufen 16. März 2025 (<https://wirtschaftsregion-lausitz.de/strukturentwicklung-lausitz/regional-und-kommunalforderung-im-strukturwandel/werkstatt-3-infrastruktur-mobilitaet/>).

Wirtschaftsregion Lausitz. o. J. „Wasserstoff-Regionenprojekt_SPN“. Abgerufen 28. Februar 2025 (<https://wirtschaftsregion-lausitz.de/project/wasserstoffregionenprojekt-lausitz/>).

Wirtschaftsregion Lausitz GmbH. o.J. „Entwicklungsstrategie Lausitz 2050“.

Wissenschafts- und Technologiepark der Universität Zielona Góra Sp. z o. o. 2025. „Projekty – Park Naukowo-Technologiczny Uniwersytetu Zielonogórskiego Sp. z o.o.“ Abgerufen 7. Januar 2025 (https://www.pnt.uz.zgora.pl/?page_id=52).

Wollny, Volrad, und Herbert Paul. 2015. „Die SWOT - Analyse: Herausforderungen der utzungen in den Sozialwissenschaften“. S. 189–2013 in *Methoden der Experten- Stakeholder-einbindung in der sozialwissenschaftlichen Forschung*, herausgegeben von M. Niederberger und S. Wassermann. Wiesbaden: Springer Fachmedien.

World Health Organization (WHO). 2024. *Exploring the digital health landscape in the WHO European Region: digital health country profiles*.

Zabdyr-Jamróz, Michał. 2021. „Analyse: Das polnische Gesundheitswesen. Grundlagen, Strukturen und Institutionen“ herausgegeben von Deutsches Polen-Institut, Deutsche Gesellschaft für Osteuropakunde e., Forschungsstelle Osteuropa an der Universität Breme, Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien, Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung, Zentrum für Osteuropa- und internationale Studien, und Bundeszentrale für politische Bildung.

Zachodnie Centrum Medyczne Sp. z o.o. w Krośnie Odrzańskim. o. J. „Zachodnie Centrum Medyczne Sp. z o.o. w Krośnie Odrzańskim“. Abgerufen 10. März 2025 (<https://szpitalzcm.pl/oddzialy/>).

Zielona Góra Citybike. 2024. „Zielona Góra Citybike“. Abgerufen 4. März 2025 (<https://zielonogorskirowermiejski.pl/>).

Zukunftswerkstatt Lausitz. o. J. „Standortpotenziale Lausitz“.

V Anhang

V.I Verzeichnis - Interviews

Nr.	Interviewpartner	Durchführungsdatum	Durchführung Interview	Art (schriftlich/mündlich)
<i>Gruppe: Wirtschaft und Innovation</i>				
1	Wirtschaftsregion Lausitz GmbH Sebastian Sammt - Projektmanager Werkstatt 2 Ingvil Schirling - Referentin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	06.01.2025	Leonie Schönwälder, Paul Rudys	mündlich (Audiodatei vorhanden)
2	Industrie- und Handelskammer Cottbus Geschäftsbereich Außenwirtschaft und Unternehmensentwicklung Silke Schwabe Alexander Knapczyk	23.01.2025	Leonie Schönwälder, Paul Rudys	mündlich-digital (Audiodatei vorhanden)
<i>Gruppe: Mobilität</i>				
4	proBahn Lausitz Ingo Koschenz	16.01.2025	Jonas Pirousmand, Timothy Schäk	mündlich (Transkript vorhanden)
5	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) Patrick Fiedler Jakub Skowron	24.01.2025	Jonas Pirousmand, Timothy Schäk, Marvin Ludwig	mündlich-digital (Transkript und Audiodatei nicht vorhanden) Aufzeichnung nicht erwünscht
<i>Gruppe: Soziale Infrastruktur</i>				
7	Medizinische Fakultät Zielona Góra Marcin Zaniew	08.01.2025	Sophie Bergmann	Mündlich (Transkript nicht vorhanden; schriftliche Notizen vorhanden)
8	Modellregion Gesundheit Lausitz	15.01.2025	Sophie Bergmann, Undine	Mündlich (Transkript nicht

	Sebastian Scholl		Peiker	vorhanden; schriftliche Noti- zen vorhanden)
9	Euroregion Spree-Neiße- Bober Kathleen Marcus	30.01.2025	Sophie Berg- mann Marie Rudolph	Telefonisch (schriftliche Noti- zen vorhanden)
<i>Gruppe: Kunst, Kultur und Tourismus</i>				
10	Europäischer Parkverbund Kamil Jągowski	08.01.2025	Annsophie Reinhardt	Exkursion mündlich
11	Leiter Visit Zielona Góra Hubert Małyszczuk	08.01.2025	Annsophie Reinhardt	Exkursion mündlich
12	EVTZ Muskauer Faltenbogen mbH Dipl.-Geogr. Nancy Sauer	31.01.2025	Anne-Kathrin Schneider	mündlich-digital (Transkript nicht vorhanden; schriftliche Noti- zen vorhanden)
13	Lausitz-Kultur-Koordinie- rungsstelle Annalena Hänsel	29.01.2025	Tom Nerlich	mündlich-digital (Transkript nicht vorhanden, Au- dio-Datei vor- handen)