

# „Ab in die Zu(g)kunft“

## Gemeinsame Wege für Mobilitäts- und Gesundheitsversorgung

### Dokumentation zur Abschlusskonferenz des Forschungsprojekts „Cross-InnoNet“

19. Juni 2024 in Eberswalde

## 1 Hintergrund

Nach fast zweijähriger „Cross-InnoNet“-Projektarbeit zu Fragen der Regionalentwicklung entlang der Achse Berlin-Eberswalde-Angermünde-Szczecin wurden am 19. Juni 2024 die Ergebnisse an der Hochschule für nachhaltige Entwicklung in Eberswalde präsentiert und diskutiert. Unter dem Titel „Ab in die Zu(g)kunft“ wurden auf der zweisprachigen Konferenz die Impulse des Streckenausbaus und die Potenziale für eine gestärkte Daseinsvorsorge zwischen den Feldern Mobilität und Gesundheitsversorgung im deutsch-polnischen Verflechtungsraum diskutiert.

Die rund 60 Gäste aus Politik und Verwaltung, dem Mobilitäts- und Gesundheitssektor, der Wissenschaft sowie aus Deutschland und Polen wurden zunächst vom Projektteam auf den aktuellen Stand der Forschungsergebnisse gebracht. Anschließend wurde die Diskussion in parallelen Foren vertieft. Im Fokus standen dabei die Impulse des Streckenausbaus für verschiedene Felder der deutsch-polnischen Zusammenarbeit, die Mess- und Planbarkeit von Gesundheitsversorgung, die ländliche Mobilitätswende in der Region sowie neue Ideen für Daseinsvorsorgelösungen und die Verknüpfung von Erreichbarkeit und Gesundheitsangeboten. Den Abschluss bildete eine Podiumsdiskussion, in der die Achsen- und Regionalentwicklung aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchtet wurde.

Wir bedanken uns für das Interesse und den Austausch zu den Projektthemen und freuen uns über den deutsch-polnischen Charakter und den Netzwerkcharakter, der auch durch die zweisprachige Konferenz gestärkt werden konnte. Nachfolgend haben wir Eindrücke, Inhalte und Diskussionen für Sie zusammengefasst. Die Präsentationsfolien der Veranstaltung und die im Rahmen des Projekts bereits entstandenen Publikationen können Sie über [diesen Link](#) abrufen.



## 2 Übersicht über die Projektergebnisse

Im Fokus des Projektes „Cross-InnoNet“ steht die Frage, wie sich der Streckenausbau auf dem Abschnitt von Angermünde bis zur polnischen Grenze auf die Regionalentwicklung und Kooperationen in der Daseinsvorsorge zwischen Mobilität und Gesundheit sowie im deutsch-polnischen Verflechtungsraum auswirkt. Unsere Untersuchungen identifizieren verschiedene Hemmnisse, die die Entstehung von Kooperationen und die Entwicklung und Umsetzung von Projektideen behindern. Dieses fehlende sektoren- und grenzübergreifende Verständnis bezeichnen wir als „Denken bis zur Bahnsteigkante“.

Wir beobachten dieses Phänomen z.B. in der Netzwerkanalyse, die mittels Interviews Governance, Kooperationskultur und Perspektiven zur Verbesserung der Versorgung und Verknüpfung von medizinischen Angeboten und ÖPNV entlang der Bahnstrecke untersucht. Dabei zeigt sich eine starke Abhängigkeit von einzelnen Personen und Projekten, insbesondere im Bereich Mobilität und Gesundheit. Diese Abhängigkeit wird durch traditionelle sektorale Denkweisen, festgefahrene Aufgabenverteilungen im Mehrebenen- und Multisektorensystem sowie durch fehlende Kapazitäten für soziale Innovationen verstärkt. Für erfolgreiche Kooperationen ist die Bereitschaft erforderlich, Denkmuster zu verändern und feste Ansprech-, Unterstützungs- und Finanzierungsstrukturen zu etablieren.



Dies ist auch ein Ergebnis unserer Vergleichsforschung in der Region Wien-Bratislava. Hier wurde mit dem grenzüberschreitenden Umlandmanagement Bratislava (baum\_cityregion) eine Anlaufstelle für die Grenzregion geschaffen, die als Inkubator für grenzüberschreitende Kooperationen dient. Im benachbarten Burgenland fungiert die Mobilitätszentrale als Servicestelle des Landes, um die Umstellung des Linienbusverkehrs auf einen einheitlichen Takt mit erweiterten Betriebszeiten entlang der Hauptachsen und die Schaffung eines flexiblen ÖV-Angebots in der Fläche strategisch voranzutreiben und an Schlüsselakteure und in die Bevölkerung zu kommunizieren.

Daher ist die Einbindung lokaler Akteure mit partizipativen Formaten ein zentrales Element des Projektes. Im Sommer 2023 führten wir mit Studierenden ein Planspiel zur Apothekenversorgung im Boitzenburger Land durch und diskutierten die Ergebnisse in einer anschließenden Veranstaltung zu den Hürden, Mobilität und medizinische Versorgung zusammenzudenken. Dabei standen neben der inhaltlichen Arbeit auch Netzwerkeffekte im Vordergrund. Im Januar 2024 dachten wir in Schwedt/Oder mit 30 Teilnehmer:innen aus Deutschland und Polen – von Kommunen, Landesverwaltung, Krankenkassen und medizinischen Anbietern – darüber nach, wie eine „grenzenlose“ Gesundheitsversorgung im Jahr 2030 aussehen könnte. In der jüngsten Zukunftswerkstatt haben wir im April 2024 in Angermünde mit der Design Thinking-Methode kreativ an neuen Daseinsvorsorge-Lösungen durch die Digitalisierung, die Flexibilisierung der Angebote und die Einbindung der lokalen Gemeinschaft und des lokalen Wissens gearbeitet.

Solche Ideen und Beteiligungsmöglichkeiten braucht es, um den Ausbau der Bahnstrecke als Impuls für die Regionalentwicklung und Lebensqualität weiter zu denken. Der Ausbau der Bahnstrecke verbindet nicht nur die Bundeshauptstadt und die polnische Hafenmetropole enger miteinander, sondern wird auch die Zentralitäten in den ländlichen Räumen der Uckermark und des Barnim verändern. Er bietet die Chance, die Knotenfunktion des Mittelzentrums Angermünde weiter zu stärken und die ländlichen Haltepunkte zu Kristallisationspunkten der Daseinsvorsorge zu entwickeln. Nicht nur die Strecke nach Szczecin, sondern auch die Verbindungen in Richtung Prenzlau und Schwedt/Oder, die an die Achse Berlin-Eberswalde-Angermünde anknüpfen, brauchen eine Untersetzung durch

(regionale) Governance-Strukturen, um Entwicklungschancen zu heben und zukunftsfähige Formen der Mobilität in Ergänzung und komplementär zum Schienenverkehr zu etablieren. Neue Lösungen erfordern neue Kooperationen, z.B. mit dem örtlichen Taxigewerbe, örtlichen Pflegediensten und anderen Akteuren und Anbietern von Daseinsvorsorge, die bereits heute in der Region unterwegs sind. Das Denken und Handeln sollte weder am Tellerrand, noch an der Bahnsteigkante, noch an Gemeinde-, Kreis- oder Landesgrenzen enden.

### 3 Diskussionen im Rahmen der thematischen Foren

#### Forum 1: Wie wirkt sich der Streckenausbau auf die verschiedenen Felder der deutsch-polnischen Zusammenarbeit aus?

Die Möglichkeit zur vertiefenden Diskussion einzelner Projektergebnisse bot sich in vier Foren. Der zweisprachige Austausch zu verschiedenen Aspekten der regionalen Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen im Forum 1 wurde in enger Kooperation mit dem Institut für Raumplanung und sozioökonomische Geographie der Universität Szczecin organisiert. Aus dem Projekt wurde die Studie zu Verflechtungen und Potenzialen in der grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung präsentiert. Darin wird betont, dass die Potenziale der gegenseitigen medizinischen Versorgung im deutsch-polnischen Verflechtungsraum aufgrund rechtlicher Grenzen auf europäischer und regionaler Ebene sowie Unterschieden in der Finanzierung und Organisation der Gesundheitsversorgung in beiden Ländern noch nicht ausgeschöpft werden. Insbesondere der Südwesten der Woiwodschaft Zachodniopomorskie könnte aufgrund seiner räumlichen Lage von einer verbesserten grenzüberschreitenden Zusammenarbeit profitieren.

Diese Perspektive wurde durch einen Beitrag zum Thema Mobilität von Prof. Juliusz Engelhardt (Universität Szczecin) ergänzt, der die großräumige Bedeutung des Streckenausbaus für Polen, den Ostseeraum und die europäischen Verkehrskorridore sowie die begleitende Infrastrukturentwicklung zum Bahnstreckenausbau beleuchtete. Dr. Artur Pomianowski (Regionale Tourismusorganisation Westpommern) und Dr. Anna Gardzińska (Universität Szczecin) hoben die Kooperationspotenziale im Tourismus hervor und betonten die Bedeutung deutscher Gäste und der Anreisemöglichkeit mit dem ÖPNV für Westpommern. Der Streckenausbau bietet Chancen zur Entwicklung gemeinsamer touristischer Produkte, insbesondere für Kultur- und Aktivtourismus, wobei für Letzteres insbesondere auch die Fahrradmitnahme in den Zügen wichtig ist. Jacek Wójcik (Handelskammer Nord in Szczecin) ging abschließend auf die Bedeutung der grenzüberschreitenden Verflechtungen für Wirtschaft und Arbeitsmarkt ein. Ein positiver Impuls für die wirtschaftliche Entwicklung und Zusammenarbeit sei zu erwarten, jedoch wies er auch auf das mögliche Risiko hin, dass sich Konkurrenzfähigkeiten (z.B. beim Zugang von Unternehmen zu gut ausgebildeten Arbeitskräften) verschieben.



#### Forum 2: Wie messen wir Versorgung, und wie kann auf dieser Grundlage geplant werden?

Zentral im parallelen Forum zur Mess- und Planbarkeit von Versorgung war der Versorgungsatlas und das Liniennetz gesundheitlicher, ambulanter und fachärztlicher Versorgung entlang der Bahnstrecke

Berlin-Szczecin. Dieser ist im Rahmen des Projekts vom Verbundpartner, dem Deutschen Institut für Fachärztliche Versorgungsforschung, entstanden und wurde von Nikolai Rothermel vorgestellt. Eine These, die daraus abgeleitet und zur Diskussion gestellt wurde, schlägt vor, dass soziale und demografische Charakteristika einer Region zu Daten aus der medizinischen Versorgung hinzugezogen werden sollten, um deren Versorgungsbedarf zu ermitteln. Ergänzend dazu gab Prof. Dr. Dawid Pieper (Medizinische Hochschule Brandenburg Theodor Fontane) einen Überblick zu regionalen Disparitäten medizinischer Dienstleistungen und Herausforderungen regionaler Versorgungsforschung und Datenverfügbarkeit. Da auf lokaler Ebene keine Versorgungsplanung stattfindet, war eine offene Frage des Vortrags, wer die Zielgruppe von Versorgungsforschung ist.



Daran wurde in der offenen Diskussion angeknüpft und in Bezug auf die Projektergebnisse erörtert, wie die erhobenen Daten verwendet werden sollten und welche Ableitungen möglich sind. Ein besseres Verständnis der Bedürfnisse der Bevölkerung und der regionalen Mobilitätsstrukturen im Zusammenhang mit der Versorgungslage wurden als notwendig erachtet. Angesprochen wurden rechtliche Hürden bei der Umsetzung alternativer Lösungen und diskutiert, wie Anreize geschaffen werden können, damit sich Ärztinnen und Ärzte in unterversorgten Gebieten niederlassen. Der Blick auf Nachbarländer zeigt, dass kleinräumigere Planungsbereiche funktionieren können und von integrativen und flexiblen Lösungen gelernt werden kann, wenn die entsprechenden Rahmenbedingungen angepasst werden.

### **Forum 3: (Wie) kann die ländliche Mobilitätswende entlang der Achse gelingen?**

Grundlage für das zweisprachige Forum Mobilitätswende waren die im Rahmen des Projektes durchgeführten Erhebungen zum Mobilitätsverhalten: eine Online-Befragung zur Verkehrsmittelwahl in der Region und Vor-Ort-Befragungen von Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Verkehrs im Bahnhofsumfeld in Angermünde, Schwedt/Oder und Szczecin. Darin wird festgestellt, dass der ÖPNV trotz Schienenersatzverkehr und Verbesserungsbedarf im grenzüberschreitenden Kontext auch für den Zugang zu medizinischen Angeboten in der Region wichtig ist. Um den Verkehrsbedarfen in der Region gerecht zu werden, sollte die ab 2026 verbesserte überregionale Erreichbarkeit der östlichen Uckermark mit neuen, abgestimmten Lösungen einhergehen, die das Angebot im Bus- und Bahnverkehr ergänzen – vom Radverkehr bis zu On-Demand-Verkehren. Außerdem bedarf es einer Betrachtung der Haltepunkte hinsichtlich Funktionalität und Qualität, um den Anforderungen als mögliche Mobility Hubs gerecht zu werden.

Daran anknüpfend ging Dr. Juliane Haus (WZB Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung) in ihrem Impuls auf Trends und Entwicklungen ein, die auch vor dem Hintergrund demographischer Prozesse Alternativen zum eigenen Auto stärker in den Vordergrund rücken. Dazu vertiefte sie den Blick auf verschiedene Lösungsansätze – von der Elektromobilität und On-Demand-Verkehren bis zum vielfältigen Nutzen eines Ausbaus der Infrastruktur für den Radverkehr. In der anschließenden Diskussion ging es um grundlegende Fragen der Finanzierbarkeit der veränderten Anforderungen an die Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus wurde der Standort Schwedt und die infrastrukturelle Anbindung an Stettin und Berlin vor dem Hintergrund des Transformationsprozesses diskutiert. Verstärkt wurde auch die polnische Perspektive eingebracht, die Planung und der Bau der Metropolbahn Szczecin beleuchtet und grenzüberschreitende Ticketsysteme diskutiert.

#### **Forum 4: Welche neuen Lösungen für Daseinsvorsorgeangebote können mit der Achsenentwicklung verknüpft werden?**

Die Frage nach Lösungen für eine gestärkte, gut erreichbare und langfristige Grundversorgung in der Region spielte in allen Programmpunkten der Konferenz eine Rolle und wird mit dem im Projekt entstehenden Konzept eines „Service-Fahrplans“ weiterverfolgt. Darunter verstehen wir die ebenen- und sektorenübergreifende Verknüpfung von Orten und Daten, Menschen, Netzwerken und technischen Lösungen. Neben grundsätzlichen Fragen der verbesserten Erreichbarkeit auf der letzten Meile und der Empfehlung, regionale und interkommunale Betrachtungsebenen zur Raumentwicklung und Bündelung von Angeboten entlang der Schieneninfrastruktur zu schaffen, sind neue Kooperationen zentral. Hierzu wurden im Rahmen des partizipativen Design Thinking-Prozesses Ideen wie der digital unterstützte Dorfkümmerer entwickelt, der Ansätze der Shared Mobility mit haupt- und/oder ehrenamtlichen Ansprechstrukturen verbindet. Damit könnten individuelle Lösungen zur Wahrnehmung von Arztterminen und zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für nicht mobile Bevölkerungsgruppen in schlecht an den ÖPNV angebundenen Regionen ermöglicht und Mobilitätsangebote z.B. mit Dialyse- und Pflegefahrten, die in der Region unterwegs sind, verknüpft werden.

Diese Ansätze fanden sich auch im Vortrag von Johann Kaether (Hochschule Neubrandenburg) zu Herausforderungen, Handlungsoptionen und Lösungsansätzen bei der Sicherung der Daseinsvorsorge in Regionen und Kommunen wieder. In seinem Rundumblick wurde Daseinsvorsorge als Schlüssel für Lebensqualität und Teilhabe charakterisiert und als interdisziplinäre und interkommunale Aufgabe aller Ebenen – von Bund, Land, Kommunen, Zivilgesellschaft und Wirtschaft – definiert. Daran anknüpfend wurde die Rolle der Kommunen debattiert: Als Unterstützung bei der Befähigung zur Eigeninitiative und als Kommunikator bereits vorhandener guter Angebote, insbesondere wenn diese teilweise untergenutzt sind. Außerdem wurden Austausch und Ausgleich zwischen achsennahen und -fernen Orten angeregt, um stabile Netze schaffen zu können. Daran anknüpfend stellten sich Fragen nach Steuerung der Flächennutzung und Raumordnung – z.B. wie eine vorausschauende Planung möglich ist, und ob grundfunktionale Schwerpunkte nicht nur den Status quo berücksichtigen, sondern auch auf eine zukünftige infrastrukturelle Erschließung ausgerichtet sein sollten.

#### **Abschlussdiskussion: Was bedeutet die Achsenentwicklung für die Regionalentwicklung?**

In der abschließenden Podiumsdiskussion zur Bedeutung der Achsenentwicklung für die Regionalentwicklung hob Dr. Georg Dybe (Staatskanzlei des Landes Brandenburg) Fragen hervor, wie der Infrastrukturausbau für Wertschöpfungs- und Daseinsvorsorgeprozesse genutzt werden kann und wie Standorte entlang der Strecke von der Entwicklung profitieren können. Frederik Bewer (Bürgermeister der Stadt Angermünde) sah im Kontextpunkt Angermünde Potenzial für wirtschaftlichen Aufschwung und eine Verbesserung der Arbeitskräftesituation durch polnische Fachkräfte und betonte kommunale Aufgaben an die Stadtentwicklung im Zusammenhang mit der Streckenentwicklung. Alexandra Tautz (Forum Ländlicher Raum – Netzwerk Brandenburg) wies darauf hin, dass ländliche Räume, die nicht an der Strecke liegen, weniger profitieren und mit der Erhaltung der Basisinfrastruktur kämpfen. Regionalentwicklung beschrieb sie daher als Puzzle, das sich aus verschiedenen Akteuren zusammensetzt und vor allem auch zivilgesellschaftlich getragen wird. Prof. Dr. Alexander Conrad (HNE Eberswalde) betonte die Rolle der Hochschule beim regionalen Entwicklungsprozess und stellte das Projektbündnis „region 4.0“ vor, das ein gemeinsames Zukunftsbild für die Region entwickeln soll. Die Hochschule kann hierbei eine moderierende Rolle einnehmen und Konzepte und Ideen in die Region einbringen und verstärken.

In der Diskussion zur Verbindung von Mobilität und Daseinsvorsorge stellte Frederik Bewer das Vorhaben eines medizinischen Versorgungszentrums am Angermünder Bahnhof vor, das durch moderne Praxisräume und die hervorragende Erreichbarkeit durch den zukünftigen Halbstundentakt für

Fachkräfte sehr attraktiv ist. Er ergänzte, dass die Planung von hier aus weitergehen muss, um alternative Mobilitätsangebote, Barrierefreiheit und der Ausbau von Radwegen mitzudenken. Prof. Dr. Alexander Conrad wies daran anknüpfend auf das Projekt „UCKER Warentakt“ hin, bei dem Busse Pakete und Bücher auf einer Teststrecke transportieren, und betonte die positiven sozialen Aspekte solcher Konzepte, auch wenn sie sich ökonomisch nicht selbst tragen. Alexandra Tautz betonte den Wert von kleineren, zivilgesellschaftlich getragenen Projekten, die im Rahmen des Bottom-Up-Ansatzes von LEADER aus Ideen und Bedürfnissen der Region entwickelt werden und Wirtschafts- und Sozialpartner einbinden.

Deutsch-polnische Kooperationen tauchten in der Debatte abschließend wieder auf. Dr. Georg Dybe hob die Notwendigkeit fachlicher Kooperationen und konkreter Akteurs-Netzwerke hervor, um die Netzwerkarbeit nach Projektabschluss fortzuführen. Dazu gehörten auch ein gemeinsames Metropolendenken im Verflechtungsraum und Aspekte der Willkommenskultur und des Spracherwerbs. Abschließend wurden der Auftrag und der Wunsch formuliert, gemeinsam herauszufinden, welche Wirkungen tatsächlich durch die Bahnlinie eintreten werden, wobei ebenso Potenziale wie auch Probleme und Herausforderungen auf beiden Seiten der Grenze Berücksichtigung finden sollten.



## 4 Ausblick

Diese Dokumentation ist ein erster Schritt zur Aufarbeitung der vielfältigen Diskussionen im Rahmen der Konferenz. Wir haben festgestellt, dass alle Fragestellungen noch mehr Zeit hätten einnehmen können, und verstehen das als Auftrag zur Weiterarbeit.

Bisher sind zwei Veröffentlichungen im Rahmen des Projekts erschienen: Den Versorgungsatlas und das Liniennetz gesundheitlicher, ambulanter und fachärztlicher Versorgung entlang der Bahnstrecke Berlin-Szczecin sowie die Studie zu Verflechtungen und Potenzialen in der grenzüberschreitenden Gesundheitsversorgung können Sie unter [diesem Link](#) abrufen. Bis Ende 2024 arbeiten wir an einer wissenschaftlichen Veröffentlichung zur Analyse der Governance-Strukturen, der Verschriftlichung unserer Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten in der Region, und einem Konzeptpapier zum Service-Fahrplan, das auf seine Umsetzbarkeit geprüft wird. Vorbehaltlich der abschließenden Förderzusage hoffen wir, dass „Cross-InnoNet“ bis 2025 noch zu konkreten Wirkungen und Konzepten für ländliche Bahnhofsumfelder forschen wird. Wir freuen uns daher auf den weiteren Austausch!

Das Projekt ist Teil des Bündnisses „region4.0“, koordiniert durch die Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde (HNEE) und wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) in der Maßnahme „WIR! – Wandel durch Innovation in der Region“ gefördert.