



Hochschule Neubrandenburg  
University of Applied Sciences



## Wissenschaftliches Symposium

zu den Zukunftstrends im deutsch-polnischen Verflechtungsraum bis 2041  
am 18. März 2016 an der Uniwersytet Szczeciński

## Symposium naukowe

„Trendy zmian polsko-niemieckiego obszaru powiązań do 2041”  
18 marca 2016 r. w Szczecinie

---

# ONLINE-READER

März/ Marzec 2016



## VORWORT

Gemeinsam in die Zukunft! Aufgrund seiner jahrelangen Zusammenarbeit zu Fragen der Raumentwicklung hat der Ausschuss für Raumordnung der deutsch-polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit (kurz: Deutsch-Polnischer Raumordnungsausschuss) beschlossen, gemeinsam Vorstellungen dafür zu entwickeln, wie der Raum auf beiden Seiten der Oder 2030 aussehen soll. Erarbeitet wird ein Gemeinsames Zukunftskonzept 2030 für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum.

Das Zukunftskonzept greift die wichtigsten gemeinsamen Vorstellungen der Raumentwicklung für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum mit dem Zeithorizont 2030 auf. Es zielt auf eine höhere Aufmerksamkeit für den Verflechtungsraum auf europäischer und nationaler Ebene, auf die Identifizierung der wichtigen Herausforderungen und Chancen und die Ableitung von konkreten Handlungsansätzen.

Die ersten Zwischenergebnisse und Entwürfe wurden vor Kurzem zur Kommentierung online gestellt. Die Wissenschaftsgemeinschaft ist dabei ein besonders wichtiger Akteur und wir sind der Hochschule Neubrandenburg und der Uniwersytet Szczeciński für die Organisation des wissenschaftlichen Symposiums und der Zusammenstellung dieses Online-Readers sehr dankbar. Während beide Formate formell unabhängig von der Erstellung des Gemeinsamen Zukunftskonzeptes sind, sind wir überzeugt, dass sie einen wertvollen Beitrag zu der weiteren Diskussion liefern. Aus diesem Grund möchten wir allen Autor\*innen und Referent\*innen für Ihre Beteiligung danken.

*Magdalena Zagrzejewska-Fiedorowicz*

Ministerstwo Rozwoju, Współprzewodnicząca Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej

*Dr. Katharina Erdmenger*

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Ko-Vorsitzende des Ausschusses für Raumordnung der deutsch-polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit



## PRZEDMOWA

Wspólnie w przyszłość! W oparciu o wieloletnie doświadczenie współpracy w dziedzinie planowania przestrzennego Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej (w skrócie Polsko-Niemiecki Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej) podjął decyzję w sprawie wspólnego wypracowania wyobrażeń, jak powinien wyglądać obszar po obu stronach Odry w roku 2030. Opracowana zostanie Wspólna koncepcja przyszłości 2030 dla polsko-niemieckiego obszaru powiazań.

Koncepcja Przyszłości podejmuje najważniejsze wspólne wizje rozwoju przestrzennego polsko-niemieckiego obszaru powiazań w horyzoncie roku 2030. Celem jest przyciągnięcie do tego obszaru zwiększonej uwagi na poziomie europejskim i krajowym, zidentyfikowanie istotnych wyzwań oraz zaproponowanie konkretnych działań.

Pierwsze wyniki i projekty zostały niedawno opublikowane w Internecie. Wspólnota naukowo-badawcza jest szczególnie ważnym aktorem, dlatego jesteśmy bardzo wdzięczni Uniwersytetowi Szczecińskiemu i Wyższej Szkole w Neubrandenburgu za zorganizowanie sympozjum i przygotowanie e-publicacji. Oba formaty są formalnie niezależne od wypracowania Wspólnej Koncepcji Przyszłości, jednak jesteśmy przekonani, że stanowią one wartościowy wkład do dalszej dyskusji. Z tego powodu dziękujemy wszystkim autorkom i autorom, referentkom i referentom za zaangażowanie.

*Magdalena Zagrzejewska-Fiedorowicz*

Ministerstwo Rozwoju, Współprzewodnicząca Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej

*Dr. Katharina Erdmenger*

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Ko-Vorsitzende des Ausschusses für Raumordnung der deutsch-polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit



## Inhalt/ Spis treści

EINFÜHRUNG.....	5
WPROWADZENIE.....	7
PROGRAMM.....	9
PROGRAM.....	10
ABSTRACTS.....	11
Deutsch-polnischer Verflechtungsraum in europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Dimension .....	11
Przestrzeń powiązań polsko-niemieckich – wymiar europejski, krajowy, regionalny i lokalny .....	17
Der juristische Rahmen für grenzüberschreitende Unternehmungen im deutsch-polnischen Grenzraum .....	23
Otoczenie prawne dla przedsięwzięć transgranicznych na pograniczu polsko-niemieckim.....	28
Vision 2041: Mobilität nach innen – Vernetzung nach außen .....	33
Wizja 2041: mobilność wewnątrz – usieciowienie na zewnątrz .....	38
Gruppe der Transportberater für die Oderregion (ZDT) über „Trends der Veränderung im deutsch- polnischen Verflechtungsraum bis 2041“ .....	43
ZDT wobec zagadnienia „Trendy zmian polsko-niemieckiego obszaru powiązań do 2041” .....	45
Daseinsvorsorge im deutsch-polnischen Grenzraum – Planung und Umsetzung aus polnischer und deutscher Perspektive.....	47
Zapewnienie potrzeb bytowych w polsko-niemieckim regionie transgranicznym – planowanie i realizacja z polskiej i niemieckiej perspektywy .....	50
Das Entwicklungskonzept für Verbindungen der Makroregion Breslau – Berlin – Dresden.....	53
Koncepcja rozwoju powiązań makroregionu Wrocław – Berlin – Drezno .....	56
Eine Grenze. Zwei Regionen. Eine Marketingstrategie.....	58
Jedna granica. Dwa regiony. Jedna strategia marketingowa.....	60
Mit Musik Grenzen überwinden: Anregungen für die deutsch-polnische grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Kulturbereich .....	62
Muzyką przekraczać granice: pomysły na polsko-niemiecką współpracę w dziedzinie kultury .....	66
Grenzüberschreitende, aufeinander aufbauende Sprach- und Bildungskonzepte in der Grenzregion...	70
Wzajemnie wspierające się koncepcje edukacyjno-językowe w regionie transgranicznym.....	74
Polnisch als <i>Easy Looking Language</i> (ELLA) .....	78
Polski jako <i>Easy Looking Language</i> (ELLA) .....	81



## EINFÜHRUNG

Im Jahr 2016 jährt sich der „Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit“ zum 25. Mal. Es ist auch Anlass, um die länderübergreifende Zusammenarbeit weiter zu stärken. So entsteht derzeit das **Gemeinsame Zukunftskonzept für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum 2030**.

Den aktuellen Arbeitsstand und weitere Informationen dazu finden Sie unter: <http://zk2030.kooperation-ohne-grenzen.de/de/>

Junge und etablierte Wissenschaftler\*innen bereichern diesen Prozess auf einem wissenschaftlichen Symposium am 18. März 2016 an der Uniwersytet Szczeciński mit zukunftsorientierten Forschungsergebnissen, Ideen und Projekten zu Mobilität und Daseinsvorsorge, aber auch zu Kultur und Bildung. Die Forscher\*innen haben dabei ihren Blick auf 2041, das 50. Jubiläum des Nachbarschaftsvertrages, gerichtet. Sie diskutieren ihre Erkenntnisse und Vorschläge mit Vertret\*innen des Deutsch-Polnischen Raumordnungsausschusses sowie vielen anderen Interessierten aus der Fachöffentlichkeit und bringen sich damit direkt in die Gestaltung des Zukunftskonzepts mit ein.

Für all jene, die nicht dabei sein können, die Gehörtes noch einmal nachlesen und sich darüber hinaus weitere eingereichte Ideen erschließen möchten, ist dieser Online-Reader bestimmt.

Im Call for Abstracts wurden im November 2015 Wissenschaftler\*innen gleich welchen Ranges aufgefordert, Forschungsergebnisse, Projekte und Ideen vorzustellen, die für eine positive Entwicklung des Verflechtungsraums relevant sein könnten. Um gerade damit auch einen Raum für Experimente und neue Ideen zu eröffnen, sollte die junge Wissenschaftsgemeinschaft, d. h. Studierende und Promovierende, mit einer Ausschreibung von Preisen für die besten Arbeiten besonders zu Einreichungen motiviert werden.

Tatsächlich ist eine Mehrzahl der im Folgenden vorgestellten Abstracts von Studierenden. Die hier festgelegte Reihenfolge entspricht den Themenblöcken des Symposiums.

**Dr. iur. Marcin Krzymuski**, LL.M. vom EVTZ-Kompetenzzentrum der Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder) stellt den aktuellen und eher kleinen juristischen Rahmen für grenzüberschreitende Unternehmungen im Verflechtungsraum dar. Er geht dabei insbesondere auf die Europäischen Verbände für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) ein und erläutert ihr großes Potenzial für die Zusammenarbeit im Jahr 2041.

Die Bachelorstudierenden der Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin **Matthias Barz, Nicolas Hoops, Claudia Karras, Marlen Kroeske und Laura Merten** widmen sich der Mobilität im Verflechtungsraum. Einerseits beschreiben sie die Verbesserung der Bahnverbindungen bis 2041, andererseits entwickeln sie für die Euroregion Pomerania ein Netz aus 32 dezentralen E-Mobilitäts-Hubs und die Mobility-App TravelPomerania mit eigenem Logo.

**Damian Hajduk und Kamil Zajac**, beide u. a. Berater im Bereich der Transportplanung und als solche Mitglieder der Gruppe der Transportberater für die Oderregion (ZDT), beschreiben wiederbelebte und neue grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen zu Lande, zu Wasser und in der Luft 2041: Es wird z. B. die Hochgeschwindigkeitsbahn vorgestellt.

**Sandra Izabela Łysakowska** beschäftigt sich als Masterstudentin der Raumentwicklung und des Naturressourcenmanagements an der TU Dresden mit der Daseinsvorsorge im Verflechtungsraum. Die



ländliche Struktur und periphere Lage sowie mangelnde Kooperationen gefährden die Sicherung der Daseinsvorsorge. Neue Ansätze zu einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sollen dem entgegenwirken.

Die Masterstudentin an der TU Breslau **Magdalena Śliwińska** nimmt die Makroregion Breslau – Berlin – Dresden in den Fokus. Unter Berücksichtigung der aktuellen, dynamischen politischen Situation erarbeitete sie drei Entwicklungsszenarien für die Region. Diese Szenarien sind die Grundlage für Maßnahmen zur Stärkung der Kohärenz und Verbindungen innerhalb der Makroregion. Interventionsbereiche sind Demographie, Wirtschaft, Raumordnung und Umwelt.

**Bastian Armbrust, Lisa Blumenroth, Elisabeth Brandmeyer, Wiebke Diedenhofen, David Düringer, Nina Gräfenhahn, Annabelle Haecker, Janine Hoelzmann, Anda Kasumaj und Philipp Nimpisch** sind Bachelorstudierende der Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin. Sie haben für die Euroregion Pomerania eine Marketingstrategie entwickelt. Die Website „ExperiencePomerania“ und die gleichnamige, kostenlose App, die das Tourismusangebot der Euroregion in kompakter Form darstellt, sind mitsamt Logo und Slogan Kernstück der Strategie.

Die Bachelorstudentin der Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin **Viktoria Markiewicz** hat sich auf Grundlage langjähriger Erfahrungen bei den internationalen Bad Hersfelder Opernfestspielen mit der Idee von Musik- und Opernfestspielen im deutsch-polnischen Verflechtungsraum und deren möglichen Beitrag zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit auseinandergesetzt. Sie stellt dabei Überlegungen zu vielen Aspekten an: von der personellen Gestaltung über die finanzielle Ausstattung und die Wahl der Spielstätten.

**Dr. Marek Fialek** von der Universität Greifswald, **Prof. Dr. Claudia Hruska** von der Hochschule Neubrandenburg und **Julia Bartels** vom Landkreis Vorpommern Greifswald zeigen in ihrem Abstract auf, wie das Nachbarsprachenlernen im Verflechtungsraum bislang gestaltet und gefördert wurde, und machen dabei auf fehlende Konzeptionen aufmerksam. In einem Verbundprojekt einer deutsch-polnischen Arbeitsgruppe soll deshalb eine durchgängige Didaktik für die Vermittlung der Nachbarsprachen als Fremdsprache von der Kita bis zum Schulabschluss entwickelt werden.

**Melana Jäckels**, Masterstudentin der Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin, hat gemeinsam mit dem Doktoranden **Przemysław Łonyszyn** (Uniwersytet Szczeciński) ein alternatives Konzept zum Annähern an die polnische Sprache erarbeitet. Grundidee ist hierbei, die Sprache direkt in der vereinfachter Form zu den Menschen und deren Alltag zu transportieren. Wichtige Begriffe und Sätze sollen als Easy Looking Language im öffentlichen Raum und in bestimmten Printmedien sichtbar gemacht werden.

Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre, neue Erkenntnisse und Gedankenanstöße für Ihre Arbeit und Auseinandersetzung mit dem deutsch-polnischen Verflechtungsraum!

*prof. dr hab. Marek Dutkowski, mgr Paweł Osóch (Uniwersytet Szczeciński)*

*Prof. Dr. Peter Dehne, Dipl.-Ing. Anja Neubauer (Hochschule Neubrandenburg)*



## WPROWADZENIE

W roku 2016 obchodzimy jubileusz 25-lecia podpisania „Traktatu między Rzeczpospolitą Polską i Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy“. Jest to powód, aby dalej wspierać transgraniczną współpracę. W jej ramach powstaje aktualnie **Wspólna koncepcja przyszłości 2030 dla polsko-niemieckiego obszaru powiazań**. Informacje o stopniu zaawansowania prac i dalsze szczegóły można znaleźć na stronie: <http://zk2030.kooperation-ohne-grenzen.de/pl/>

Na sympozjum naukowym, które odbędzie się 18 marca 2016 r. na Uniwersytecie Szczecińskim, początkujący oraz doświadczeni przedstawiciele i przedstawicielki świata nauki wzbogacą ten proces o wyniki badań rozwojowych, o idee i projekty dotyczące mobilności i zapewnienia potrzeb bytowych mieszkańców regionu, ale także o wizje rozwoju kultury i edukacji. Perspektywę czasową stanowi rok 2041, kiedy obchodzić będziemy jubileusz 50-lecia podpisania Traktatu. Naukowcy dyskutują swoje propozycje z przedstawicielami i przedstawicielkami Polsko-Niemieckiego Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej oraz innymi zainteresowanymi specjalistkami i specjalistami, angażując się tym samym bezpośrednio w kształtowanie koncepcji.

Dla wszystkich, którzy nie będą mogli uczestniczyć w sympozjum, czy też wzięli w nim udział i chcieliby później wrócić do usłysanych na nim wypowiedzi, przemyśleć przedstawione pomysły, przygotowaliśmy niniejszą e-publicację.

W zaproszeniu do zgłaszania propozycji referatów, opublikowanym w listopadzie 2015 r., zwróciliśmy się do naukowczyń i naukowców wszystkich szczebli akademickich z prośbą o przedstawienie projektów i idei, które mogą być ważne dla pozytywnego rozwoju obszaru powiazań. Szczególnie zależało nam na stworzeniu przestrzeni dla eksperymentów i nowych pomysłów, dlatego zaprosiliśmy do współpracy zwłaszcza młode osoby – studium i przygotowujące doktoraty, fundując nagrody za najlepsze prace. To się udało, większość przedstawionych abstraktów wyszła spod pióra studentek i studentów. Przedstawiamy je w kolejności odpowiadającej programowi sympozjum.

**Dr iur. Marcin Krzymuski**, LL.M. z Centrum Kompetencji EUWT Uniwersytetu Europejskiego Viadrina we Frankfurcie nad Odrą przedstawia aktualne i raczej wąskie ramy prawne dla przedsięwzięć transgranicznych w obszarze powiazań. Porusza on w szczególności kwestię Europejskich Ugrupowań Współpracy Terytorialnej i przedstawia ich duży potencjał dla współpracy w perspektywie roku 2041.

Studentki i studenci licencjackiego kierunku studiów Planowanie Miast i Regionów Politechniki Berlińskiej - **Matthias Barz, Nicolas Hoops, Claudia Karras, Marlen Kroeske oraz Laura Merten** skupiają się na mobilności w obszarze powiazań. Opisują poprawę połączeń kolejowych do roku 2041, a także opracowaną dla Euroregionu Pomerania sieć składającą się z 32 decentralnych punktów e-mobilności, oraz aplikację mobilności TravelPomerania z własnym logo.

**Damian Hajduk i Kamil Zajac**, obaj m.in. doradcy w zakresie planowania transportu i w tym charakterze członkowie Zespołu Doradców Transportu dla Regionu Odry (ZDT), opisują zrewitalizowane i nowe transgraniczne połączenia transportowe – lądowe, wodne i powietrzne w roku 2041: na przykład kolej dużych prędkości 2030.

**Sandra Izabela Łysakowska** zajmuje się jako studentka studiów magisterskich Rozwoju i Gospodarki Przestrzennej i Zarządzania Zasobami Naturalnymi Politechniki Drezdeńskiej zapewnieniem potrzeb bytowych dla mieszkańców obszaru powiazań. Struktury wiejskie, peryferyjne położenie oraz brak



kooperacji stanowią zagrożenie dla systemów zabezpieczających potrzeby bytowe. Nowe rozwiązania w transgranicznej współpracy mogą zapobiec zagrożeniom.

Studentka studiów magisterskich na Politechnice Wrocławskiej, **Magdalena Śliwińska** skupia uwagę na makroregionie Wrocław – Berlin – Drezno. Uwzględniając aktualną, dynamiczną sytuację polityczną opracowała ona trzy scenariusze rozwoju dla regionu. Scenariusze te stanowią podstawę dla działań wspierających spójność i powiązania wewnątrz makroregionu. Obszary interwencji to demografia, gospodarka, gospodarka przestrzenna i środowisko naturalne.

**Bastian Armbrust, Lisa Blumenroth, Elisabeth Brandmeyer, Wiebke Diedenhofen, David Düringer, Nina Gräfenhahn, Annabelle Haecker, Janine Hoelzmann, Anda Kasumaj i Philipp Nimpisch** studiuje planowanie miast i regionów na Politechnice Berlińskiej na studiach licencjackich. Opracowali oni strategię marketingową dla Euroregionu Pomerania. Strona internetowa „ExperiencePomerania” oraz bezpłatna aplikacja o tej samej nazwie, przedstawiająca w zwężonej formie ofertę turystyczną Euroregionu, stanowią wraz z logo i sloganem centralny element strategii.

Studentka planowania miast i regionów Politechniki Berlińskiej **Viktoria Markiewicz** analizuje na podstawie długoletnich doświadczeń, wyniesionych z pracy przy Festiwalu Operowym w Bad Hersfeld, ideę festiwalu muzyki i opery w polsko-niemieckim obszarze powiazań oraz jej możliwy wkład we współpracę transgraniczną. Przemyslenia dotyczą wielu aspektów – od personalnego poprzez finansowy po wybór scen.

**Dr Marek Fiałek** z Uniwersytetu w Greifswaldzie, **Prof. dr Claudia Hruska** z Wyższej Szkoły w Neubrandenburgu oraz **Julia Bartels** ze Starostwa Powiatowego Vorpommern-Greifswald ukazują w swojej wypowiedzi, w jaki sposób realizowane i promowane jest nauczanie języka sąsiadów w obszarze powiazań, zwracając przy tym uwagę na brak spójnej koncepcji. W zespołowym projekcie polsko-niemieckiej grupy roboczej zostaną opracowane podstawy programowe dla ciągłego nauczania języka sąsiadów jako języka obcego od przedszkola po szkołę ponadpodstawowe.

**Melana Jäckels**, studentka studiów magisterskich Planowanie Miast i Regionów Politechniki Berlińskiej oraz **Przemysław Łonyszyn**, doktorant na Uniwersytecie Szczecińskim, opracowali wspólnie alternatywną koncepcję przybliżania języka polskiego osobom niemieckojęzycznym. Podstawową ideą jest to, aby przekazywać mieszkańcom regionu język w uproszczonej formie bezpośrednio w sytuacjach życia codziennego. Ważne pojęcia i zdania mają być widoczne jako Easy Looking Language w przestrzeni publicznej oraz w wybranych mediach drukowanych.

Życzymy przyjemnej lektury, ciekawych wniosków i inspiracji dla Państwa pracy i przemysleń dla polsko-niemieckiego obszaru powiazań!

prof. dr hab. Marek Dutkowski, mgr Paweł Osóch (Uniwersytet Szczeciński)

Prof. Dr. Peter Dehne, Dipl.-Ing. Anja Neubauer (Hochschule Neubrandenburg)





## Wissenschaftliches Symposium zu den Zukunftstrends im deutsch-polnischen Verflechtungsraum bis 2041

am 18. März 2016 an der Uniwersytet Szczeciński, Fakultät der Geowissenschaften  
Ul. Mickiewicza 16, 70-383 Szczecin  
Hochparterre, Raum 02

## PROGRAMM

Zeit	Format	Thema	Referent*innen	Institution
<b>10:00 – 10:30 Registrierung</b>				
10:30 – 10:45	Begrüßung	an der Uniwersytet Szczeciński	Prof. Dr. hab. jur. Marek Górski, Prof. Dr. hab. Marek Dutkowski	Uniwersytet Szczeciński
10:45 – 11:15	Einführung	<b>Ziele des Gemeinsamen Zukunftskonzeptes 2030 für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum</b>	Magdalena Zagrzejewska-Fiedorowicz, Ko-Vorsitzende des Deutsch-Polnischen Raumordnungsausschusses	Polnisches Ministerium für Entwicklung
			Dr. Maciej Zathey, Jens Kurnol Koordinatoren des „Gemeinsamen Zukunftskonzeptes 2030“	Institut für territoriale Entwicklung, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
11:15 – 11:40	Keynote	<b>Der deutsch-polnische Verflechtungsraum – nationale, regionale und lokale Dimensionen</b>	Prof. Dr. hab. Tomasz Komornicki	Polnische Akademie der Wissenschaften
<b>Referate Block I – Juristischer Rahmen, Infrastrukturen und regionale Entwicklung</b>				
11:40 – 12:00	Referat	<b>Juristischer Rahmen für grenzüberschreitende Unternehmungen im deutsch-polnischen Verflechtungsraum</b>	Dr. iur., LL.M. Marcin Krzymuski	Europa-Universität Viadrina
12:00 – 12:20	Referat	<b>Vision 2041: Mobilität nach innen - Vernetzung nach außen</b>	Matthias Barz, Nicolas Hoops, Claudia Karras	TU Berlin
12:20 – 12:40	Referat	<b>Daseinsvorsorge im deutsch-polnischen Grenzraum - Planung und Umsetzung aus polnischer und deutscher Perspektive</b>	B.Sc. Sandra Izabela Łysakowska	TU Dresden
12:40 – 13:00	Referat	<b>Entwicklungskonzept für Verbindungen der Makroregion Breslau - Berlin - Dresden</b>	B.Sc. Magdalena Śliwińska	Politechnika Wroclawska
<b>13:00 – 13:10 Diskussion Block I</b>				
<b>13:10 – 13:45 Mittag</b>				
<b>Referate Block 2 - Kultur und Sprache</b>				
13:45 – 14:05	Referat	<b>Mit Musik Grenzen überwinden: Anregungen für die deutsch-polnische grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Kulturbereich</b>	Victoria Markiewicz	TU Berlin
14:05 – 14:25	Referat	<b>Grenzüberschreitende, aufeinander aufbauende Sprach- und Bildungskonzepte in der Grenzregion</b>	Dr. Grzegorz Lisek, Karin Peter, Julia Bartels	EMAU Greifswald, LK Vorpommern-Greifswald
14:25 – 14:45	Referat	<b>Polnisch als Easy Looking Language (ELLA)</b>	B.Sc. Melana Jäckels, mgr Przemysław Łonyszyn	TU Berlin, Uniwersytet Szczeciński
<b>14:45 – 14:55 Diskussion Block II</b>				
<b>14:55 – 15:10 Pause</b>				
<b>Abschluss</b>				
15:10 – 15:30	Zusammenfassung	<b>Reflexion der Ergebnisse, Beitrag und Inspirationen für das Zukunftskonzept</b>	Vertreter*innen des Deutsch-Polnischen Raumordnungsausschusses und Prof. Dr. Dehne	
15:30 – 15:40	Preisverleihung	<b>Prämierung der drei besten studentischen Arbeiten</b>	Prof. Dr. Marek Dutkowski, Prof. Dr. Peter Dehne	Uniwersytet Szczeciński, HS Neubrandenburg
15:40 – 15:45	Ausblick und Verabschiedung		Prof. Dr. Marek Dutkowski	Uniwersytet Szczeciński
<b>15:45 Ende des Symposiums</b>				



## Symposium naukowe „Trendy zmian polsko-niemieckiego obszaru powiazań do 2041”

18 marca 2016 r. w Szczecinie

Uniwersytet Szczeciński, Wydział Nauk o Ziemi

Ul. Mickiewicza 16, 70-383 Szczecin

Wysoki parter, Sala 02

## PROGRAM

Czas	Rodzaj wystąpienia	Tytuł	Osoby referujące	Institucja
<b>10:00 – 10:30 Rejestracja</b>				
10:30 – 10:45	Powitanie		prof. dr habil. jur. Marek Górski, prof. dr habil. Marek Dutkowski	Uniwersytet Szczeciński
10:45 – 11:15	Wprowadzenie	<b>Cele „Wspólnej koncepcji przyszłości 2030 dla polsko-niemieckiego obszaru powiazań”</b>	Magdalena Zagrzejewska-Fiedorowicz Współprzewodnicząca Komitetu ds. Gospodarki Przestrzennej	Ministerstwo Rozwoju
			dr Maciej Zathej, Jens Kurnol Koordynatorzy „Wspólną koncepcją przyszłości 2030”	Instituto Rozwoju Terytorialnego, Federalny Instytut ds. Badań Budownictwa, Miast i Przestrzeni
11:15 – 11:40	Keynote	<b>Przestrzeń powiazań polsko-niemieckich – wymiar krajowy, regionalny i lokalny</b>	prof. dr habil. Tomasz Komornicki	Polska Akademia Nauk
<b>Pierwsza sesja referatowa – Uwarunkowania prawne, infrastruktura i rozwój regionalny</b>				
11:40 – 12:00	Referat	<b>Otoczenie prawne dla przedsięwzięć transgranicznych na pograniczu polsko-niemieckim</b>	dr jur., LL.M. Marcin Krzymuski	Europa-Universität Viadrina
12:00 – 12:20	Referat	<b>Wizja 2041: mobilność wewnątrz – usieciwienie na zewnątrz</b>	Matthias Barz, Nicolas Hoops, Claudia Karras	TU Berlin
12:20 – 12:40	Referat	<b>Zapewnienie potrzeb bytowych w polsko-niemieckim regionie transgranicznym – planowanie i realizacja z polskiej i niemieckiej perspektywy</b>	B.Sc. Sandra Izabela Łysakowska	TU Dresden
12:40 – 13:00	Referat	<b>Koncepcja rozwoju powiazań makroregionu Wrocław – Berlin – Drezno</b>	B.Sc. Magdalena Śliwińska	Politechnika Wroclawska
<b>13:00 – 13:10 Dyskusja po pierwszej sesji referatowej</b>				
<b>13:10 – 13:45 Przerwa obiadowa</b>				
<b>Druga sesja referatowa – Kultura i język</b>				
13:45 – 14:05	Referat	<b>Pokonać granicę muzyką: inicjatywy dla polsko-niemieckiej współpracy transgranicznej w sferze kultury</b>	Victoria Markiewicz	TU Berlin
14:05 – 14:25	Referat	<b>Wzajemnie wspierające się koncepcje edukacyjno-językowe w regionie transgranicznym</b>	dr Grzegorz Lisek, Karin Peter, Julia Bartels	EMAU Greifswald, LK Vorpommern-Greifswald
14:25 – 14:45	Referat	<b>Język polski jako EASY LOOKING LANGUAGE (ELLA)</b>	B.Sc. Melana Jäckels, mgr Przemysław Łonyszyn	TU Berlin, Uniwersytet Szczeciński
<b>14:45 – 14:55 Diskussion Block II</b>				
<b>14:55 – 15:10 Pause</b>				
<b>Zakończenie</b>				
15:10 – 15:30	Podsumowanie	<b>Refleksje na temat wyników, wkład i inspiracje do „Wspólnej koncepcji 2030”</b>	zedstawiciele Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej, Prof. Dr. Peter Dehne	
15:30 – 15:40	Wręczenie nagród	<b>Wyróżnienie trzech najlepszych prac studenckich</b>	prof. dr hab. Marek Dutkowski, prof. dr Peter Dehne	Uniwersytet Szczeciński, HS Neubrandenburg
15:40 – 15:45	Pespektywy i pożegnanie		prof. dr habil. Marek Dutkowski	Uniwersytet Szczeciński
<b>15:45 Zakończenie Symposium</b>				



## ABSTRACTS

### Deutsch-polnischer Verflechtungsraum in europäischer, nationaler, regionaler und lokaler Dimension

*Prof. Dr. hab. Tomasz Komornicki*

Institut für Geografie und Raumordnung der Polnischen Akademie der Wissenschaften (PAN) Warschau

Die Schlüsselbegriffe dieses Beitrags lauten Grenze, Verflechtung und Zugang zu Transportnetzen. Vor diesem Hintergrund wird die deutsch-polnische grenzüberschreitende Dimension der Raumzugänglichkeit besprochen. Es werden die gegenwärtigen deutsch-polnischen sozial-wirtschaftlichen Verflechtungen, wie z. B. Außenhandel und Tourismus, vorgestellt. In der Zusammenfassung wird die Rolle der Infrastruktur bei der Schaffung bilateraler Verbindungen bewertet. Für diesen Beitrag werden Ergebnisse aus einer Reihe von Forschungsprojekten, die beim Institut für Geographie und Raumordnung der Polnischen Akademie der Wissenschaften (PAW) in Warschau realisiert wurden, verwendet.

Die Rolle der Grenzen im Kontext der grenzüberschreitenden Infrastruktur und funktionalen Verflechtungen unterlag und unterliegt intensiven Veränderungen. Die von Harvey (1989) definierte Kompression des Zeitlich-Räumlichen und zugleich die damit verbundenen Veränderungen der Zugänglichkeit verlaufen im territorialen Sinne selektiv. Durch die Transportentwicklung werden manche traditionellen Barrieren, darunter politische Grenzen, aufgelöst; sie werden jedoch an einer anderen Stelle wieder kreiert (vgl. Sparke 2006). Die europäische Integration hat weniger die Grenzen beseitigt, als dass sie sie geographisch verlegt und ihre Funktionen verändert hat (vgl. Więckowski 2013).

Die Bedeutung aller immer noch bestehenden räumlichen Barrieren erhöhte sich wiederum zeitgleich mit dem Übergang vom „Raum des Ortes“ zum „Raum der Ströme“ (Castells 2007). Parallel veränderten sich die Paradigmen der Transportpolitik auf der europäischen Ebene. In solchen Dokumenten, wie der Territorialen Agenda der EU, ist seltener die Rede vom TEN-T-Netz als von der Zugänglichkeit in verschiedenen räumlichen Skalen, darunter in der grenzüberschreitenden Dimension.

Die beschriebenen Prozesse bedeuten eine neue Sichtweise auf die grenznahen Gebiete, darunter auf die deutsch-polnischen. Sie sind als eine Zone zu sehen, in der Interaktionen, die für verschiedene geographische Skalen (europäische, nationale, regionale und lokale) charakteristisch sind, stattfinden. Die grenzüberschreitenden Verflechtungen zwischen zwei Ländern können also in drei komplementären Dimensionen gesehen werden:

- Transportinfrastruktur und räumliche Zugänglichkeit: eine unerlässliche Bedingung, doch nicht ausreichend für das Entstehen von Interaktionen;
- sozial-wirtschaftliche Interaktionen, die als breit verstandene Nachfrage nach Infrastruktur sowie als ein Abbild des deutsch-polnischen Raumes der Ströme behandelt werden;
- Personen- und Warentransport in grenzüberschreitender Dimension als eine eng verstandene Nachfrage nach Infrastruktur.



Die Position der Grenze zwischen Deutschland und Polen ist im europäischen Vergleich eine besondere. Sie stellt und stellte vielfach in der Vergangenheit – auch in ihrem ehemaligen Verlauf vor 1939 (vgl. Hartshorne 1936) – eine modellhafte Grenze dar, die in theoretischen und methodischen Abhandlungen zitiert wurde. Den besonderen Charakter dieser Grenze markieren vor allem:

- das polyzentrische Siedlungssystem beider Länder – höchste Werte des Polyzentrie-Indikators in Europa (vgl. ESPON 2007);
- nachrangiger Charakter der Staatsgrenze – sekundäre Demarkation im Verhältnis zur Raumordnung;
- räumliche Polarisierung bilateraler Verhältnisse, bereits in den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts diagnostiziert: stärkere wirtschaftliche und soziale Relationen im Grenzgebiet sowie zwischen Zentralpolen und den westlichen Bundesländern, mit einer schwächeren Zwischenzone geringerer Kontaktintensität, die symmetrisch in beiden Ländern vorkommt;
- Intensität gegenseitiger Beziehungen sowie ein relativ langer Zeitraum der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit: älteste Euroregionen an den Grenzen in Mittel- und Osteuropa.

### Infrastrukturelle Verflechtungen

Die infrastrukturelle Lage des deutsch-polnischen Grenzraumes entwickelte sich schnell im gesamten Zeitraum nach der Transformation des politischen Systems. In den 90er Jahren entstanden mehrere Grenzübergänge (vgl. Komornicki 1999). Die Prioritäten von Polen und von Deutschland waren in diesem Zeitraum allerdings unterschiedlich. Polen bemühte sich eher um die Modernisierung und den Bau von Anlagen und Gebäuden an den Haupttrassen, die stark von Reisenden aus Polen und aus Drittländern frequentiert wurden. Deutschland postulierte dagegen die Eröffnung von vielen lokalen Übergängen, die wiederum vor allem von deutschen Bürger\*innen genutzt wurden (vgl. Węćławowicz et al. 2006).

Solche Projekte wurden sogar nach dem Jahr 2000 realisiert, manchmal ohne den baldigen Beitritt Polens in die Europäische Union und den Schengen-Raum zu berücksichtigen. Gleichzeitig wurden beinahe alle Investitionen ausschließlich in Grenznähe getätigt. Erst nach dem EU-Beitritt kam es zur tatsächlichen verkehrlichen Annäherung beider Länder. Auf der polnischen Seite wurden Autobahnen gebaut (A2 und A4), eine ganze Reihe von Wojewodschaftsstraßen, die den Verkehr ab den Grenzübergängen weiterleiten, wurde modernisiert. Trotzdem gibt es erhebliche Lücken in dem umfassenden Transportnetz, die eine sozial-wirtschaftliche Integration des grenznahen Raumes erschweren. Dazu zählen vor allem:

- Bahnverbindungen (alle bis auf die Verbindung Warszawa-Berlin, darunter insbesondere die Linien Wrocław-Berlin und Szczecin-Berlin);
- Autobahn A18,
- Schwache Parameter der Oder-Wasserstraße;
- infrastrukturelle Trennung von Swinemünde auf der Insel Usedom.

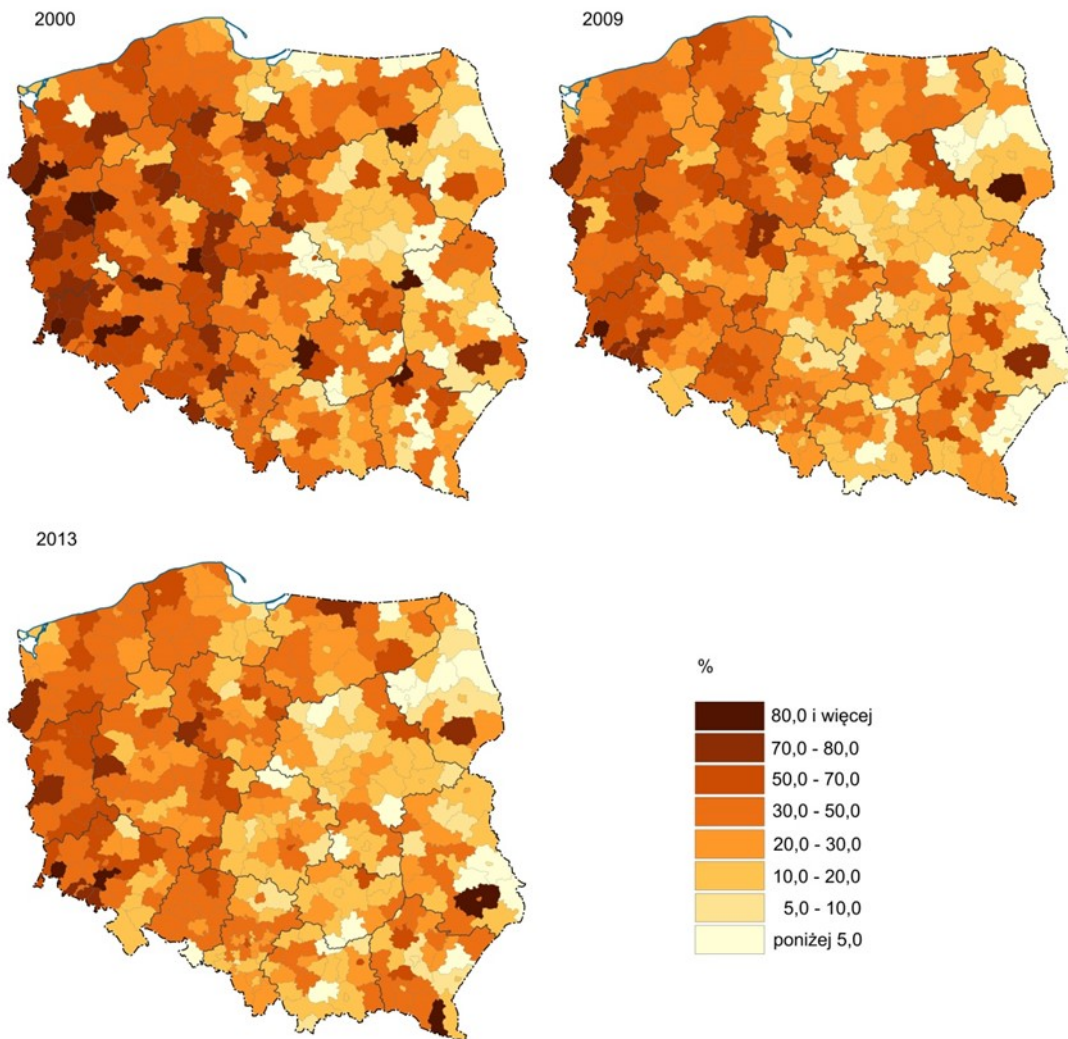
### Sozial-wirtschaftliche Verflechtungen

Westpolen, darunter teilweise beide Teile des Grenzraumes, ist ein Konzentrationsraum der Exportverflechtungen mit deutschen Partnern (Abb. 1). Diese Konzentration ließ jedoch nach dem Beitritt Polens in die Europäische Union nach. Polnische Exporteure schauten sich sodann nach Abnehmern auch





auf weiter entfernten Märkten der EU um. Die Analysen der Sensibilität des Außenhandels in Bezug auf makroökonomische Globalfaktoren ergaben, dass die gegenseitigen Handelsverflechtungen von ökonomischen Zyklen nicht beeinflusst werden (vgl. Komornicki et al. 2015). Trotzdem sind viele polnische lokale Unternehmen von der Situation des deutschen Partners ökonomisch abhängig. In einigen Fällen handelt es sich nicht nur um brancheninterne, sondern auch um branchenübergreifende Verflechtungen in der Wertschöpfungskette, was Gefahren für die lokale Wirtschaft verursachen kann (Krisenrisiko im Fall von Problemen bei deutschen Firmen).

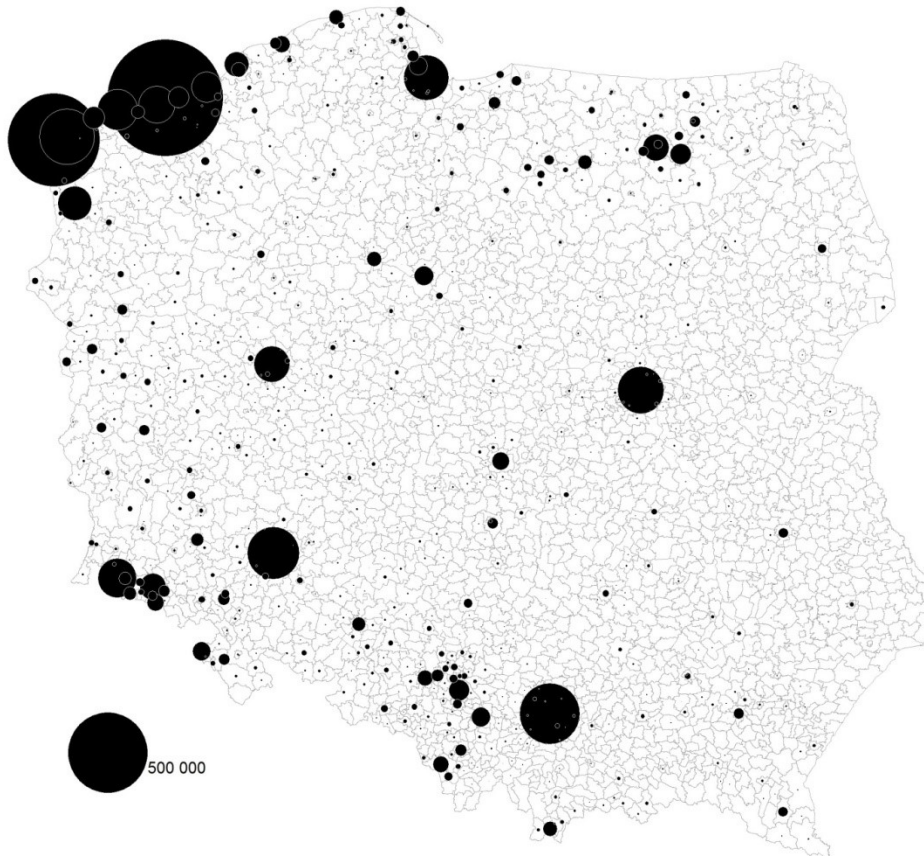


**Abb. 1:** Anteil der Exporte nach Deutschland an den Exporten aus den polnischen Landkreisen in den Jahren 2000, 2009 und 2013. Quelle: Erarbeitung auf der Grundlage von Daten des Zolldepartements im Finanzministerium; Barbara Szejgiec (PAN)

Es kann jedoch angenommen werden, dass die Intensität der Abhängigkeit von der Entfernung zur Grenze und dem Export nach Deutschland langfristig abnimmt. Indirekt indiziert es eine geringer werdende Bedeutung der Entfernung und der damit verbundenen Transportkosten als Faktoren, die den Umfang und Form des Handelsaustausches determinieren – zugunsten von anderen, nicht vollständig identifizierten spezifischen endogenen Faktoren. Es ist jedoch anzumerken, dass die Entfernung nach wie vor eine Rolle für kleine und mittlere Unternehmen spielt (vgl. Komornicki et al. 2015).



Die grenznahe Zone in Polen weist kaum Konzentrationen des deutschen Tourismus auf (Abb. 2). Eine Ausnahme bilden die Ostseeküste (Tourismuszentren, Kurorte, insbesondere Kolberg) und die Sudeten. Der mittlere Grenzraum (Lebuser Land) entwickelte sich nicht zum Naherholungsgebiet für Berlin. Bei den ausländischen Gästen, die in der Grenznähe übernachteten, überwiegen Reisende aus Osteuropa, die durch Polen als Transitland reisen.



**Abb. 2:** Übernachtungen deutscher Gäste in Polen 2014. Quelle: Erarbeitung auf der Grundlage von Daten des Statistischen Hauptamtes; Sławomir Goliszek (PAN)

### Verhältnis Grenze – Verflechtungen – Infrastruktur

Ausgehend von den historischen Verhältnissen können anhand des Formalisierungsgrades der deutsch-polnischen Grenze, der Verflechtungen sowie der grenzüberschreitenden Infrastruktur folgende Modellphasen ausgemacht werden (vgl. Komornicki 2014):

- Phase 1 (vor 1990) – in der Zeit der zentralen Planwirtschaft ist die Grenze stark formalisiert. Entscheidend sind die politischen Faktoren und bis zu einem bestimmten Grad die wirtschaftlichen. Die vor diesem Zeitraum entstandene Infrastruktur wird punktuell genutzt. Mit der Entwicklung der Wirtschaftsverhältnisse sowie mit der Einführung einer relativ liberalen Visapolitik wird sie unzureichend. Die Grenze als eine starke räumliche Barriere schränkt die Infrastrukturentwicklung ein. Wirtschaftliche Faktoren haben zwar eine stimulierende Funktion, doch ihre Wirkungskraft ist geringer als die der geopolitischen Elemente.



- Phase 2 (1989-2004) – die Grenze in der Transformationszeit. Es kommt zu einer sprunghaften Reduktion des geopolitischen Faktors. Die Grenze wird schnell durchlässiger. Es entwickelt sich eine spezifische grenzüberschreitende Transportinfrastruktur. Die Entwicklung von wirtschaftlichen (darunter Transit) und gesellschaftlichen Beziehungen führt zur zeitweisen Überforderung der Infrastruktur. Auf der lokalen Ebene tritt eine Verbesserung relativ schnell ein, nach gleichzeitiger weiterer Liberalisierung des Verkehrs und mit dem Bau von Grenzübergängen. Die Öffnung der Grenze beeinflusst positiv eine allgemeine Entwicklung von sozial-wirtschaftlichen Interaktionen. Diese wiederum erfordern eine Infrastruktur im europäischen Ausmaß. In diesem Sinne wirkt sich der Mangel an moderner Infrastruktur einschränkend auf Integrationsprozesse aus.
- Phase 3 – EU- und Schengen-Binnengrenze. Der Beitritt in die Europäische Union verursachte eine weitere Beschleunigung von sozial-wirtschaftlichen Verflechtungen in grenzüberschreitender Dimension. Gleichzeitig wird die grenzspezifische Transportinfrastruktur überflüssig. Der Zugang zu Strukturförderprogrammen der EU erleichtert die Entwicklung von tatsächlich grenzüberschreitender Straßen- und Bahninfrastruktur.

Offen bleibt die Frage, welche Relationen zwischen den besprochenen Elementen in der Zukunft auftreten werden. In diesem Zusammenhang können mehrere mögliche Szenarien aufgezeigt werden; sie werden vor allem geopolitisch und makroökonomisch bedingt. Dazu gehören:

- Szenario der Stabilisierung und weiterer Entwicklung von Verflechtungen neuer Generation: Bedarf an neuen infrastrukturellen Verflechtungen auf lokaler Ebene; Wiederaufbau von einigen, immer noch nicht betriebsfähigen Brücken; Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs, Integration von Grenzstädten;
- Szenario der erneuten Formalisierung: Überangebot von Infrastruktur im Verhältnis zur sinkenden Intensität bilateraler Interaktionen;
- Szenario einer weiteren Entfernung der Verflechtungen von den Grenzen: Konzentration von Transportverflechtungen an den Hauptkorridoren, lokales Überangebot von Infrastruktur.

## Fazit

In diesem Beitrag wurde gezeigt, dass die wechselseitigen Verhältnisse zwischen den Funktionen von Grenzen, den grenzüberschreitenden sozial-wirtschaftlichen Interaktionen und der Transportinfrastruktur in mehrere Richtungen verlaufen und oft rückgekoppelt sind. Der Umfang der Verhältnisse ist wechselhaft und oft historisch, geopolitisch und makroökonomisch bedingt. Im Fall der deutsch-polnischen Grenze, sowohl in der Anfangsphase als auch gegenwärtig, determiniert die Funktion der Grenze (und ihre Formalisierung) parallel die Entwicklung von Interaktionen sowie der Transportinfrastruktur; im ersten Fall im negativen, im zweiten im positiven Sinne. Der Einfluss von Lücken in der Infrastruktur als Behinderung der Entwicklung von Interaktionen ist in der Zeit der Transformation am deutlichsten. Gegenwärtig stellt mangelnde Infrastruktur keinen (De)Stimulator von Interaktionen mehr dar, sie schafft jedoch nach wie vor Hindernisse auf der regionalen und lokalen Ebene.

In der dynamischen Fassung entfernen sich die sozial-wirtschaftlichen Verflechtungen sowie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit allmählich vom grenznahen Raum. Die wirtschaftlichen Beziehungen sind jedoch stabil und widerstandsfähig in Bezug auf ökonomische Zyklen.



## Literatur

Castells, Manuel (2007): Społeczeństwo sieci (Deutsch: Netzwerkgesellschaft). PWN, Warszawa

ESPON (Hrsg.) (2007): Final Report ESPON project 1.4.3.

Hartshorne, Richard (1936): Suggestions on the terminology of political boundaries. In: Annals of the Association of American Geographers, 22, S. 48-49

Harvey, David (1989): The condition of postmodernity, Blackwell, Oxford

Komornicki, Tomasz (1999): Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996, Geopolitical Studies vol. 5, IGiPZ PAN, Warszawa

Komornicki Tomasz (2014): Spatial and social effects of infrastructural integration in the case of the Polish borders. In: Schiefelbusch, Martin; Diemel, Hans-Liudger (Hrsg.): Linking networks. The formation of common standards and visions for infrastructure development, Dorchester Ashgate, S. 187-208

Komornicki, Tomasz; Zaucha, Jacek; Szejgiec, Barbara; Wiśniewski, Rafał (2015): Powiązania eksportowe gospodarki lokalnej w warunkach zmiennej koniunktury – analiza przestrzenna. Prace Geograficzne, 250, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa

Sparke, Matthew (2006): A neoliberal nexus: Economy, security and the biopolitics of citizenship on the border, Political Geography, 25/2, S. 151-180

Węclawowicz, Grzegorz; Degórski, Marek; Komornicki, Tomasz; Korzeń, Janusz; Bański, Jerzy; Korzeń, Juliusz; Soja, Roman ; Śleszyński, Przemysław; Więckowski, Marek (2006): Studia nad przestrzennym zagospodarowaniem obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej (Englisch: Studies on spatial development of the Polish-German border region). In: Prace Geograficzne, 207, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, S. 224

Więckowski, Marek (2013): Eco-frontier in the mountainous borderlands of Central Europe: the case of Polish border parks. In: Journal of Alpine Research, 101/3, S. 1-12





## Przestrzeń powiązań polsko-niemieckich – wymiar europejski, krajowy, regionalny i lokalny

*prof. dr habil. Tomasz Komornicki*

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania, Polska Akademia Nauk (PAN) Warszawa

### Wstęp

W przedstawionym referacie skoncentrowano się na pojęciach granica, powiązania i dostępność transportowa. Na tym tle omówiono polsko-niemiecki transgraniczny wymiar dostępności przestrzennej. Przedstawiono współczesne polsko-niemieckie powiązania społeczno-ekonomiczne (takie jak handel zagraniczny, turystyka). W podsumowaniu oceniono rolę infrastruktury w kształtowaniu powiązań dwustronnych. Wykorzystano wyniki szeregu projektów badawczych, realizowanych w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie.

Rola granic w kontekście infrastruktury transgranicznej i powiązań funkcjonalnych ulegała i nadal ulega intensywnym zmianom. Definiowana przez Harveya (1989) kompresja czasoprzestrzeni (a zarazem związane z nią zmiany w dostępności) zachodzi selektywnie w sensie terytorialnym. Rozwój transportu usuwa niektóre tradycyjne bariery, w tym granice polityczne, ale jednocześnie kreuje je w innych miejscach (por. Sparke 2006). Integracja europejska nie tyle usunęła granice, co przeniosła je geograficznie oraz zmieniła ich funkcje (por. Więckowski 2013). Znaczenie wszelkich istniejących nadal barier przestrzennych zwiększyło się natomiast wraz przechodzeniem od przestrzeni miejsc do przestrzeni przepływów (por. Castells 2007). Równoległe zmieniały się paradygmaty polityki transportowej na poziomie europejskim. W dokumentach takich jak Agenda Terytorialna UE rządziej mówimy obecnie o sieci TEN-T, a częściej o dostępności w różnych skalach przestrzennych (w tym w wymiarze transgranicznym).

Opisane procesy muszą oznaczać nowy sposób patrzenia na obszary przygraniczne, w tym polsko-niemieckie. Należy je obecnie postrzegać jako strefę, w której realizują się interakcje charakterystyczne dla różnych skal geograficznych (europejskiej, krajowej, Regionalnej i lokalnej). Powiązania transgraniczne między obydwoma krajami mogą być zatem postrzegane w trzech komplementarnych wymiarach:

- infrastruktury transportowej i dostępności przestrzennej (warunek konieczny, lecz nie wystarczający do istnienia interakcji);
- interakcji społeczno-gospodarczych, traktowanych jako szeroko rozumiany popyt na infrastrukturę oraz obraz polsko-niemieckiej przestrzeni przepływów;
- przewozów osób i towarów w wymiarze transgranicznym (wąsko rozumiany popyt na infrastrukturę).

Pozycja granicy między Niemcami a Polską jest szczególna w wymiarze europejskim. Może być ona (i wielokrotnie w przeszłości była; także w swoim dawnym przebiegu przed rokiem 1939; por. Hartshorne 1936) granicą modelową wykorzystywaną w opracowaniach teoretycznych i metodycznych. O jej szczególnym charakterze świadczą w pierwszej kolejności:



- policentryczny system osadniczy obu krajów (najwyższe wartości wskaźnika policentryczności w Europie; por. ESPON 2007);
- subsekwentny charakter granicy państwowej (demarkacja wtórna do zagospodarowania przestrzennego);
- polaryzacja przestrzenna relacji dwustronnych diagnozowana już w latach 90-tych XX wieku (silniejsze relacje ekonomiczne i społeczne w strefie przygranicznej oraz między Polską centralną a landami zachodnimi ze strefą przejściową słabszych kontaktów dwustronnych występująca symetrycznie w obu krajach);
- intensywność wzajemnych relacji oraz relatywnie długi okres współpracy transgranicznej (najstarsze euroregiony na granicach państw Europy Środkowo-Wschodniej).

### **Powiązania infrastrukturalne**

Sytuacja infrastrukturalna pogranicza polsko-niemieckiego ewoluowała szybko w całym okresie po transformacji systemowej. Lata 90-te były okresem powstawania przejść granicznych (por. Komornicki 1999). Priorytety Polski i Niemiec w tym zakresie różniły się. Polska zabiegała raczej o modernizację i budowę obiektów na głównych trasach (gdzie dominowali zawsze podróżni z Polski oraz z krajów trzecich), zaś Niemcy postulowały otwieranie dużej liczby punktów lokalnych (gdzie z kolei przeważali obywatele niemieccy; por. Węclawowicz i in. 2006). Przedsięwzięcia tego typu realizowano nawet po roku 2000, niekiedy bez uwzględnienia zbliżającej się akcesji Polski do Unii Europejskiej i strefy Schengen. Jednocześnie jednak inwestycje powstawały prawie wyłącznie w bezpośrednim sąsiedztwie granicy. Dopiero po akcesji nastąpiło faktyczne zbliżenie transportowe obu krajów. Zbudowano wówczas autostrady po polskiej stronie granicy (A2 i A4), zmodernizowano szereg dróg wojewódzkich rozprowadzających ruch z przejść granicznych. Mimo to w ujęciu sieciowym pozostały bardzo istotne braki utrudniające integrację społeczno-gospodarczą pogranicza. Należą do nich przede wszystkim:

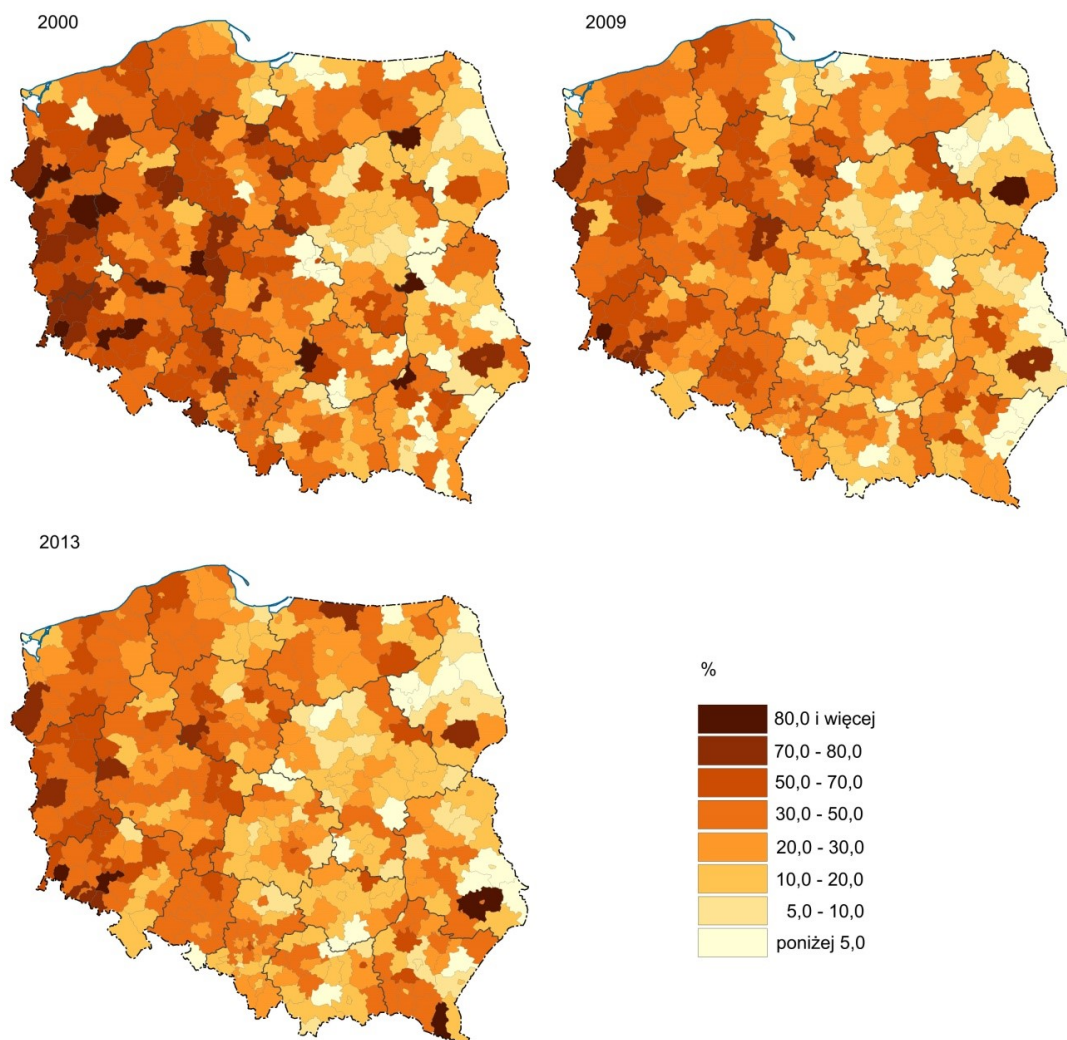
- powiązania kolejowe (wszystkie poza linią Warszawa-Berlin, w tym szczególnie linie Wrocław-Berlin i Szczecin-Berlin);
- autostrada A18,
- słabe parametry odrzańskiej Drogi Wodnej;
- odcięcie infrastrukturalne wyspy Uznam ze Świnoujściem.

### **Powiązania społeczno-gospodarcze**

Polska zachodnia (w tym częściowo pogranicze dwustronne) jest miejscem koncentracji powiązań eksportowych z partnerem niemieckim (ryc. 1). Poziom tej koncentracji zmalał jednak po akcesji Polski do Unii Europejskiej. Polscy eksporterzy zaczęli wówczas szukać odbiorców także na bardziej odległych rynkach europejskich. Analizy wrażliwości handlu zagranicznego na makroekonomiczne czynniki globalne wykazały, że wzajemne powiązania handlowe są odporne na cykle ekonomiczne (por. Komornicki i in. 2015). Mimo to wiele polskich jednostek lokalnych jest ekonomicznie zależnych od sytuacji partnera niemieckiego. W niektórych przypadkach powiązania mają przy tym charakter nie tylko wewnątrzgałęziowy, ale także wewnątrz korporacyjny, co może stwarzać zagrożenia dla gospodarek lokalnych (ryzyko kryzysu w przypadku problemów poszczególnych firm niemieckich). Można jednak przyjąć, że w długim horyzoncie czasowym maleje siła współzależności pomiędzy odległością od granicy a eksportem do Niemiec. Pośrednio wskazuje to na spadek znaczenia odległości i związanych z nią kosztów

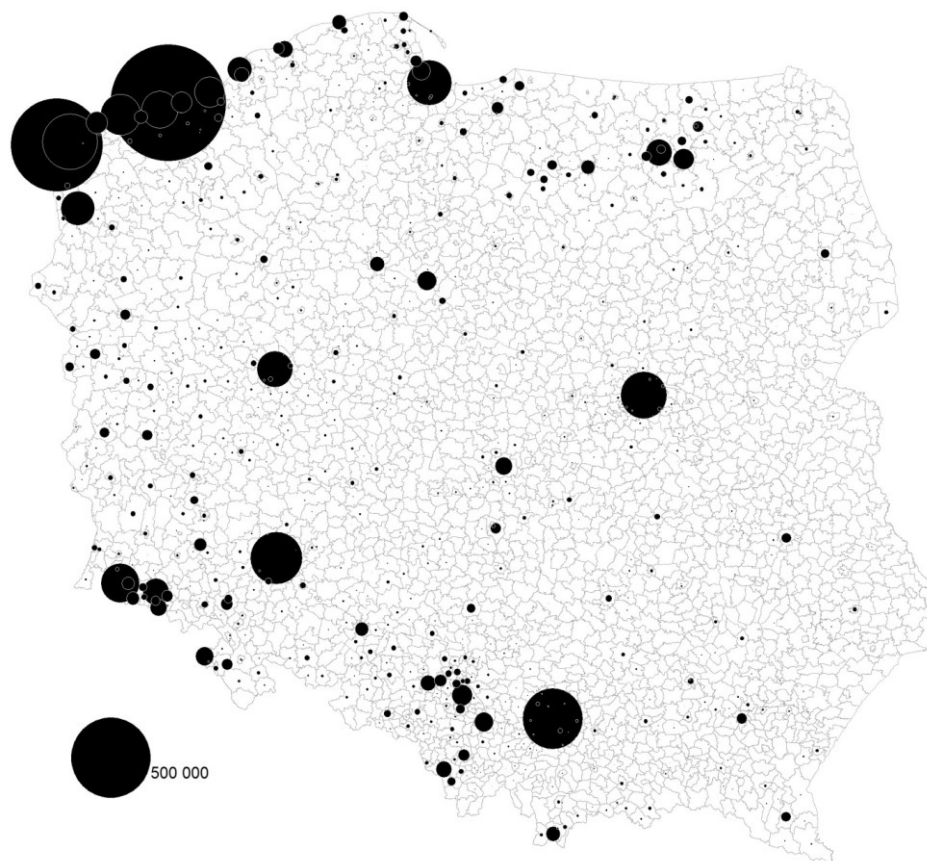


transportu jako czynników determinujących wielkość i kształt wymiany handlowej, na rzecz innych, nie zidentyfikowanych w pełni endogenicznych czynników specyficznych. Trzeba jednak zaznaczyć, że odległość nadal ma znaczenie dla przedsiębiorstw małych i średnich (por. Komornicki i in. 2015).



**Ryc. 1:** Udział Niemiec w eksporcie z polskich powiatów w latach 2000, 2009 i 2013. Źródło: opracowanie na podstawie danych Departamentu Celnego Ministerstwa Finansów; Barbara Szejgiec (PAN)

Strefa przygraniczna nie jest miejscem skupienia turystyki niemieckiej w Polsce (ryc. 2). W małej odległości od granicy koncentruje się ona na wybrzeżu Bałtyku (ośrodki turystyczne i uzdrowiska, zwłaszcza Kołobrzeg) oraz w Sudetach. Centralne (lubuskie) pogranicze nie stało się zapleczem dla turystyki weekendowej mieszkańców Berlina. Wśród cudzoziemców nocujących w pobliżu granicy niemieckiej dominują obywatele państw Europy Wschodniej podróżujący tranzytem przez Polskę.



Ryc. 2: Noclegi udzielone obywatelom Niemiec w Polsce w roku 2014. Źródło: opracowanie na podstawie danych GUS; Sławomir Goliszek (PAN)

### Relacje granica – powiązania - infrastruktura

Oceniając historycznie relacje między poziomem sformalizowania granicy polsko-niemieckiej a powiązaniem i infrastrukturą transgraniczną możliwe jest wydzielenie następujących faz modelowych (por. Komornicki 2014):

- Faza 1 (przed rokiem 1990) - granica silnie sformalizowana okresu gospodarki centralnie planowanej. Decydujące są czynniki polityczne i do pewnego stopnia ekonomiczne. Infrastruktura powstała w okresie wcześniejszym jest wykorzystywana wybiórczo. Wraz z rozwojem relacji ekonomicznych oraz w okresie bardziej liberalnej polityki paszportowo-wizowej staje się ona niewystarczająca. Granica jako silna bariera przestrzenna ogranicza rozwój infrastruktury. Czynniki ekonomiczne są jej stymulatorem, ale ich siła jest mniejsza od elementów geopolitycznych.
- Faza 2 (1989-2004) - granica okresu transformacji systemowej. Następuje skokowa redukcja ograniczającego czynnika geopolitycznego. Granica szybko staje się coraz bardziej przenikalna. Rozwija się specyficzna transgraniczna infrastruktura transportowa. Rozwój relacji ekonomicznych (w tym tranzytu) i społecznych powoduje, że infrastruktura jest okresowo niewydolna. W relacjach lokalnych poprawa sytuacji jest relatywnie szybka na skutek jednoczesnej dalszej liberalizacji ruchu oraz budowy przejść granicznych. Otwarcie granicy sprzyja jednak ogólnemu rozwojowi interakcji społeczno-gospodarczych, a te wymagają infrastruktury o skali europejskiej. W tym sensie braki w nowoczesnej infrastrukturze stają się ogranicznikiem procesów integracyjnych.





- Faza 3 - granica wewnętrzna Unii Europejskiej i strefy Schengen. Akcesja do Unii Europejskiej powoduje dalszą szybką intensyfikację powiązań społeczno-gospodarczych o wymiarze transgranicznym. Jednocześnie specyficzna infrastruktura transportowa staje się niepotrzebna. Dostęp do środków strukturalnych Unii Europejskiej ułatwia rozwój rzeczywistej transgranicznej infrastruktury drogowej i kolejowej.

Pytaniem otwartym pozostaje jakie relacje omawianych elementów będą występować w przyszłości. W tym kontekście można wskazać na kilka możliwych scenariuszy uwarunkowanych przede wszystkim geopolitycznie i makroekonomicznie. Należą do nich:

- scenariusz stabilizacji i dalszego rozwoju powiązań nowej generacji (następuje zapotrzebowanie na nowe powiązania infrastrukturalne w skali lokalnej, odbudowę kilku nadal nie funkcjonujących mostów, rozwój transportu publicznego, integrację miast transgranicznych);
- scenariusz ponownej formalizacji (pojawia się nadpodaż infrastruktury względem malejącego natężenie interakcji dwustronnych);
- scenariusz dalszego oddalania się powiązań od granic (następuje koncentracja powiązań na głównych korytarzach transportowych, lokalnie pojawia się nadpodaż infrastruktury).

## Podsumowanie

W prezentacji wykazano, że wzajemne relacje pomiędzy funkcjami granic, transgranicznymi interakcjami społeczno-gospodarczymi oraz infrastrukturą transportową są wielokierunkowe i często mają charakter sprzężenia zwrotnego. Zakres tych relacji jest zmienny i silnie uwarunkowany historycznie, geopolitycznie oraz makroekonomicznie. W przypadku granicy polsko-niemieckiej zarówno w fazie początkowej, jak i obecnej funkcje granicy (i jej formalizacja) determinują równolegle rozwój interakcji oraz infrastruktury transportowej (w pierwszym przypadku w sensie negatywnym, a w drugim w pozytywnym). Wpływ braków w infrastrukturze jako destymulanty rozwoju interakcji jest najbardziej wyraźny w fazie transformacji. Obecnie infrastruktura przestała być głównym (de)stymulatorem interakcji, ale nadal stwarza bariery w wymiarze regionalnym i lokalnym. W ujęciu dynamicznym powiązania społeczno-gospodarcze oraz współpraca transgraniczna stopniowo oddalają się od pogranicza. Relacje ekonomiczne są jednak stabilne i odporne na cykle ekonomiczne.

## Literatura

Castells, Manuel (2007): Społeczeństwo sieci. PWN, Warszawa

ESPON (ed.) (2007): Final Report ESPON project 1.4.3.

Hartshorne, Richard (1936): Suggestions on the terminology of political boundaries. In: Annals of the Association of American Geographers, 22, s. 48-49

Harvey, David (1989): The condition of postmodernity, Blackwell, Oxford

Komornicki, Tomasz (1999): Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990-1996, Geopolitical Studies vol. 5, IGiPZ PAN, Warszawa



Komornicki Tomasz (2014): Spatial and social effects of infrastructural integration in the case of the Polish borders. W: Schiefelbusch, Martin; Dienel, Hans-Liudger (ed.): Linking networks. The formation of common standards and visions for infrastructure development, Dorchester Ashgate, s. 187-208

Komornicki, Tomasz; Zaucha, Jacek; Szejgiec, Barbara; Wiśniewski, Rafał (2015): Powiązania eksportowe gospodarki lokalnej w warunkach zmiennej koniunktury – analiza przestrzenna. Prace Geograficzne, 250, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa

Sparke, Matthew (2006): A neoliberal nexus: Economy, security and the biopolitics of citizenship on the border, Political Geography, 25/2, s. 151-180

Węclawowicz, Grzegorz; Degórski, Marek; Komornicki, Tomasz; Korzeń, Janusz; Bański, Jerzy; Korzeń, Juliusz; Soja, Roman ; Śleszyński, Przemysław; Więckowski, Marek (2006): Studia nad przestrzennym zagospodarowaniem obszaru wzdłuż granicy polsko-niemieckiej. W: Prace Geograficzne, 207, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, s. 224

Więckowski, Marek (2013): Eco-frontier in the mountainous borderlands of Central Europe: the case of Polish border parks. W: Journal of Alpine Research, 101/3, s. 1-12



# Der juristische Rahmen für grenzüberschreitende Unternehmungen im deutsch-polnischen Grenzraum

*Dr. iur. Marcin Krzymuski, LL.M.*

EVTZ-Kompetenzzentrum Europa-Universität Viadrina Frankfurt (Oder)

## A. Rechtsstand in den deutsch-polnischen Beziehungen

Vor dem Hintergrund der letzten 25 Jahre der deutsch-polnischen Zusammenarbeit sind die Errungenschaften im Bereich der Entwicklung von institutionellen Formen der Kooperation überaus bescheiden. Deutschland und Polen sind durch keinen Vertrag verbunden, der die Möglichkeit einer intensiveren Zusammenarbeit von Kommunen, Nationalparks und anderen öffentlichen Trägern schaffen würde. Der deutsch-polnische Vertrag über die gute Nachbarschaft beschränkt sich auf allgemeine Erklärungen (Art. 12). Beide Staaten ratifizierten zwar das Madrider Rahmenübereinkommen (1980), auf das sie sich im Vertrag berufen, doch es wurden als Folge keine bilateralen Verträge abgeschlossen. Das Übereinkommen allein bildet keine unmittelbare Grundlage für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit; es empfiehlt lediglich den Staaten, eine solche Zusammenarbeit zu erleichtern und zu fördern.

Das Recht der beiden Staaten beinhaltet ebenfalls keine direkten Regelungen, die die Zusammenarbeit erleichtern würden. Das polnische Recht verbietet gar die Weitergabe von öffentlichen Aufgaben an internationale Vereinigungen, auch wenn es sich nur um eine Wahrnehmung handeln sollte. Anders ist das im deutschen Recht; Art. 24 Abs. 1a des deutschen Grundgesetzes schafft die Möglichkeit, Hoheitsrechte auf grenzüberschreitende Einrichtungen zu übertragen, was die Wirksamkeit der Einrichtung erhöht. Der Mangel an kompatiblen Lösungen auf der polnischen Seite reduziert jedoch erheblich die praktische Bedeutung dieser Vorschrift für die deutsch-polnische Zusammenarbeit.

Daher nutzen die Akteure der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit aktuell vor allem die Formen des Zivilrechtes (privatrechtliche Verträge, Gesellschaften, Vereine). An Beispielen guter und intensiver Kooperation mangelt es nicht. Die Kläranlage Gubin-Guben, der Bus der Linie 983 Frankfurt-Słubice seien nur stellvertretend genannt.

## B. Instrumente des EU-Rechts

Das bedeutendste Instrument der territorialen Zusammenarbeit sind Europäische Verbände für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ). Sie wurden kraft der Verordnung (EG) 1082/2006 ins Leben gerufen. Zuvor (1985) wurde den Wirtschaftsunternehmen das Format Europäischer wirtschaftlicher Interessenvereinigung (EWIV) zur Verfügung gestellt. Sie hatten ein kurzes Intermezzo in der Geschichte der deutsch-polnischen Zusammenarbeit.

### 1. Europäische wirtschaftliche Interessenvereinigung

Die EWIV sind hinsichtlich der Träger ein universelles Instrument. Sie erlauben die gleichzeitige Beteiligung von öffentlichen und privaten Einrichtungen und Personen. Betont wird jedoch der wirtschaftliche Charakter der in diesem Rahmen realisierter Maßnahmen. Das entspricht nicht dem Charakter der öffentlichen Träger, deren Hauptzweck nicht die Gewinnmaximierung ist. Die deutsch-polnische EWIV, die



IGOB: Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin – Gorzów EWIV, stellte ihre Tätigkeit zum Ende 2013 ein. Ihre Mitglieder stellten einvernehmlich fest, dass diese juristische Form für ihre Vision der Zusammenarbeit ungeeignet sei. Sie widmeten ihre Aufmerksamkeit dem EVTZ.

## **2. Europäische Verbände für territoriale Zusammenarbeit**

Die EVTZ wurden für die territoriale Zusammenarbeit von öffentlich-rechtlichen Einrichtungen der Mitgliedstaaten und Drittstaaten geschaffen. Eine Beteiligung von Wirtschaftsunternehmen an den EVTZ, mit Ausnahme von Unternehmen, die mit Dienstleistungen im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse beauftragt wurden, sowie natürlicher Personen ist untersagt.

Die Verbände sind juristische Personen; sie können also im Rechtsverkehr als selbständige rechtsfähige Einrichtungen auftreten. Sie bilden eine Basis mit eigenem Haushalt und technischen Ressourcen, verfügen über eigenes Fachpersonal mit entsprechenden sprachlichen und interkulturellen Kompetenzen. Die Verbände koordinieren die Zusammenarbeit ihrer Mitglieder, führen eigene Projekte durch, stellen Förderanträge, nicht nur im Rahmen der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit. EVTZ können die Verwaltung ihrer Mitglieder entlasten. Sie sind imstande, Infrastrukturprojekte zu realisieren, sowohl auf der Investitions- als auch auf der Managementebene. In den neuen Vergaberichtlinien wurden die Verbände explizit als Träger bezeichnet, die für die Durchführung gemeinsamer grenzüberschreitender öffentlicher Ausschreibungen prädestiniert sind. In der Gemeinschaftsform der EVTZ können sowohl kleinere, wie Gemeinden und Unternehmen, als auch größere Träger, wie Regionen, kooperieren. Dank den flexiblen Rahmen der EVTZ-Verordnung ist eine Anpassung ihrer Struktur an die geplanten Projekte möglich.

EVTZ sind eine stark institutionalisierte Kooperationsform. Sie funktionieren hauptsächlich in den Grenzregionen, die auf einem hohen Niveau zusammenarbeiten. Bezeichnend ist, dass an der deutsch-polnischen Grenze noch kein solcher Verbund entstanden ist. Diese Tatsache kann kaum auf Mangel an Erfahrung zurückgeführt werden, denn deutsche Einrichtungen sind Mitglied in sechs Verbänden, polnische in vier. Hindernisse, die die Umsetzung und Verbreitung dieser Kooperationsform bremsen, ergeben sich eher aus Befürchtungen vor formalisierter und verbindlicher Zusammenarbeit. Zweifel streuen ebenfalls nationale Genehmigungsbehörden. Sie verleihen Verbänden eine besondere politische Bedeutung, obgleich ihre Handlungsfelder und Aktivitäten von eher geringerer Priorität sind. Darüber hinaus üben die Mitgliedstaaten finanzielle sowie inhaltliche Kontrolle über die Verbände aus und verfügen über weitgehende Kompetenzen (einschließlich einer Anordnung der Auflösung). Ein weiteres Hindernis sind Differenzen zwischen deutschen und polnischen Umsetzungsvorschriften zu der EU-Verordnung. Es ist schwierig, eine Lösung zu finden, die den Anforderungen beider Rechtssysteme Genüge tun würde, besonders im Bereich der Haftung für die Verbindlichkeiten des Verbunds.

## **C. Anwendung von EVTZ für die Umsetzung gemeinsames Zukunftskonzeptes**

Angesichts des bescheidenen Instrumentariums, über das die Partner der deutsch-polnischen Zusammenarbeit verfügen, sollten die EVTZ bei der Entwicklung und Umsetzung von Zukunftsvisionen eine besondere Rolle spielen.

Sie können sowohl auf der Makroebene (Regionen) als auch auf der Mikroebene (Gemeinden) genutzt werden. Im erstgenannten Kontext sollte die Zusammenarbeit in Form der „Oder-Partnerschaft“ formalisiert werden. Der auf dieser Grundlage geschaffene Verbund sollte sowohl mit der Erarbeitung von Leitkonzepten als auch deren Umsetzung betraut werden.





Die Verbünde können ebenfalls in den einzelnen im Konzeptentwurf genannten Bereichen intensiv genutzt werden. Im Bereich der Siedlungsstruktur können EVTZ ein Instrument darstellen, um dem demographischen Wandel entgegenzuwirken. Solche Ziele können Verbünde erreichen, die die wirtschaftliche Ertüchtigung ihrer Regionen als Priorität setzen. Das wiederum hätte eine Umkehrung negativer Trends zur Folge. Ein Verbund kann auch Träger sogenannter Grenzüberschreitender Metropolregionen sein. Besondere Bedeutung könnten die Verbünde im Bereich der Daseinsvorsorge haben. Ein gemeinsamer Träger kann auf einer Mikroebene Funktionen übernehmen, die mit Planung und Management des öffentlichen Verkehrs, der Wasserversorgung oder Abfallentsorgung usw. verbunden sind. Dabei sollte der Trend der sogenannten Rekommunalisierung von öffentlichen Dienstleistungen beachtet werden.

Der gegenwärtige Konzeptentwurf betont die Transportverbindungen, die sich aus dem Verlauf der Korridore TEN-T durch den deutsch-polnischen Grenzraum ergeben. Trägerverbünde, die auf dem Gebiet des Korridors TEN-T liegen, sind imstande, ihre Handlungen besser zu koordinieren (ein gemeinsamer Planungsraum), schneller auf Wirtschaftsveränderungen zu reagieren (smart specialisation) sowie für die Entwicklung des Korridors einzutreten (Schaffung gemeinsamer regionaler Identität, Interessenvertretung der Region gegenüber den staatlichen und den EU-Behörden). Erfahrung der bestehenden Verbünde, z. B. EGTC Interregional Alliance for Alpine-Rhine Corridor, EGTC Central European Transport Corridor Ltd., belegen erhebliche Möglichkeiten von EVTZ in diesem Bereich.

Politische Grenzen durchschneiden als künstliche Gebilde einheitliche Natur-, Landschafts- und nicht selten Kulturräume. Insbesondere die unmittelbar an der Grenze gelegenen Nationalparke und UNESCO-Schutzobjekte sollten die Möglichkeit gemeinsamer Maßnahmen für ihr Gebiet erhalten. Für diese Träger würde die institutionalisierte Form integrierte, inhaltliche und fördernde Handlungen erlauben (vgl. EGTC Alpi Maritime/Mercantour). Die Formel der EVTZ lässt ebenfalls die Zusammenarbeit von Institutionen zu, die weiter von der Grenze entfernt sind (vgl. EGTC Cities of Ceramics).

Aus der Entwicklung der Hochschulzusammenarbeit in Form Europäischer Verbünde für territoriale Zusammenarbeit kann als Fazit formuliert werden, dass die Verbünde ein Instrument effektiver Kooperation im Bereich Bildung und Forschung (EVTZ Eucor) darstellen können. Auf dieser Basis schaffen Hochschulen gemeinsame Forschungszentren, koordinieren die Lehre, verstärken den Austausch von Studierenden und Dozierenden.

Die EVTZ haben schließlich ein großes Potenzial im Bereich der grenzüberschreitenden Energieversorgung. Hier eröffnen sich Möglichkeiten zur Schaffung gemeinsamer Anlagen für erneuerbare Energien oder für das Management von Wärmeversorgungsanlagen in den Grenzstädten.

#### **D. Alternative Szenarien**

Gegenwärtig gibt es keine reale Alternative für EVTZ. Die Erarbeitung eines deutsch-polnischen Vertrags über die Zusammenarbeit von öffentlichen Einrichtungen nach dem Muster des Karlsruher Übereinkommens wäre zeitintensiv. Übrigens unterscheiden sich die dort vorgesehenen Instrumente nicht wesentlich von denen, über die wir derzeit verfügen. Zu beobachten ist zudem eine Abkehr von der Anwendung dieser Instrumente, z. B. die Umwandlung des GÖZ Pamina in einen EVTZ.

Der Abbau von Hindernissen, die der Einführung von EVTZ in die deutsch-polnische Grenzregion im Wege stehen, erscheint hier als effektivere Lösung. Besonders die Abstimmung der staatlichen Umsetzungsvorschriften sowie die Erarbeitung von Grundsätzen für die Anwendung dieses Instrumentes, z. B. in Form eines „manual EGTC“ würden die Zusammenarbeit spürbar erleichtern. Es wäre an dieser



Stelle zu erwähnen, dass die Abschaffung von juristischen Hindernissen für die territoriale Zusammenarbeit fortschreiten wird, worauf Luxemburg während seiner EU-Präsidentschaft 2015 hingewiesen hat.

## E. Perspektive 2041

Das Erreichen von Zielen eines gemeinsamen Konzeptes für den grenzüberschreitenden Raum kann also auch bei dem bescheidenen Instrumentarium, über das wir gegenwärtig verfügen, möglich sein. Die Beobachtung politischer Ereignisse ergibt, dass die Abkürzung „EVTZ“ kein Rätsel mehr für die Politiker ist und langsam zu einem Markenzeichen für intensive und effektive Zusammenarbeit wird. Es lohnt sich also, seine Potenziale in der Perspektive 2041 zu betrachten.

## Quellen

### Rechtsakte

Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit vom 17.06.1991 (BGBl. II 1992, S. 118)

Europäisches Rahmenübereinkommen über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Gebietskörperschaften vom 21.5.1980 (BGBl. II 1981, S. 965 ff.)

Verordnung (EG) Nr. 1082/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5.7.2006 über den Europäischen Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ) (ABl. L 210 vom 31.7.2006, S. 19-24)

Verordnung (EWG) Nr. 2137/85 des Rates vom 25.7.1985 über die Schaffung einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (EWIV) (ABl. L 199 vom 31.7.1985, S. 1-9)

### Literatur

Blaurock, Uwe; Hennighausen, Johanna (2016): Der Europäische Verbund territorialer Zusammenarbeit (EVTZ) als Rahmen universitärer Kooperation, *Ordnung der Wissenschaft* 2/2016 (in Vorbereitung). Online verfügbar unter: <http://ordnungderwissenschaft.de/>

Bußmann, Anette (2006): Zehn Jahre Karlsruher Übereinkommen: Musterabkommen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen? In: Albrecht Eike, Nowacki Konrad (Hrsg.): *Die grenzüberschreitende Beteiligung der Öffentlichkeit und von Behörden in Deutschland und Polen*. Berlin, Lexxion, S. 219-231

CoR (Hrsg.) (2016): List of European Groupings of Territorial Cooperation – EGTC, whose establishment has been notified to the Committee of the Regions of the European Union in accordance with Article 5 of Regulation (EC) No 1082/2006 of the European Parliament and the Council, 5.1.2016. Online verfügbar unter: <https://webapi.cor.europa.eu/documentsanonymous/cor-2013-04606-00-10-admin-tra-en.docx>, letzter Zugriff: 17.3.2016

Krzymuski, Marcin; Kubicki, Philipp (2014): EVTZ-2.0 – Neue Chance für die grenzübergreifende Zusammenarbeit öffentlicher Einrichtungen? *Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht* 20/2014, S. 1338-1344



Luxembourg (Hrsg.) (2015): Guide to the Luxembourg Presidency of the Council of the EU. 2nd Semester 2015

Zillmer, Sabine; Böhme, Kai; Lüer, Christian; Stumm, Thomas (2014): Leitfaden zur Gründung eines EVTZ für Akteure der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. Berlin, BMVI/BBSR. Online verfügbar unter: [www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVI/BMVIOnline/2014/DL\\_EVTZ\\_Grenz.pdf](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVI/BMVIOnline/2014/DL_EVTZ_Grenz.pdf), letzter Zugriff: 17.3.2016

### Internetseiten

Das Unternehmen zur Abwasserbehandlung Gubin - Guben GmbH. Online verfügbar unter: [www.pos.zgora.pl/](http://www.pos.zgora.pl/)

Bus Nr. 983 Frankfurt-Słubice. Online verfügbar unter: [www.svf-ffo.de/](http://www.svf-ffo.de/)

Interessengemeinschaft Eisenbahn Berlin – Gorzow EWIV. Online verfügbar unter: [www.ostbahn.eu/html/igob-ewiv.html](http://www.ostbahn.eu/html/igob-ewiv.html)

EVTZ Interregional Alliance for Alpine-Rhine Corridor. Online verfügbar unter: <http://egtc-rhine-alpine.eu/>

EGTC Central European Transport Corridor Ltd. Online verfügbar unter: [www.cetc-egtc.eu/](http://www.cetc-egtc.eu/)

EGTC Alpi Marittime/Mercantour. Online verfügbar unter: <http://en.parcoalpimaritime.it/park/identity-card/mercantour-our-twin-park/projects-and-working-together>

EGTC Cities of Ceramics. Online verfügbar unter: [www.aeucc.eu/](http://www.aeucc.eu/)

EVTZ Eucor. Online verfügbar unter: [www.eucor-uni.org/](http://www.eucor-uni.org/)

EVTZ Eurodistrikt Pamina. Online verfügbar unter: [/www.eurodistrict-pamina.eu/](http://www.eurodistrict-pamina.eu/)



## Otoczenie prawne dla przedsięwzięć transgranicznych na pograniczu polsko-niemieckim

*Dr. iur. Marcin Krzymuski, LL.M.*

Centrum Kompetencji EUWT Uniwersytetu Europejskiego Viadrina we Frankfurcie nad Odrą

### A. Stan prawny w relacjach polsko-niemieckich

Na tle ostatnich 25 lat współpracy polsko-niemieckiej dorobek w zakresie rozwoju form instytucjonalnych współpracy jest nader skromny. Polski i Niemiec nie łączy żadna umowa, która stwarzałaby możliwości intensywniejszej współpracy samorządów, parków narodowych, instytucji kultury, przedsiębiorstw publicznych i innych podmiotów z sektora publicznego. Polsko-niemiecki traktat dobrosąsiedzki ogranicza się tylko do ogólnych deklaracji (Art. 12). Wprawdzie obydwaj kraje ratyfikowały Ramową Konwencję Madrycką (1980), do której zresztą odwołują się we wspomnianym traktacie, lecz w ślad za tym nie poszły umowy bilateralne. Sama Konwencja nie tworzy natomiast bezpośrednich podstaw do współpracy transgranicznej; zachęca jedynie państwa do jej ułatwiania i wspierania.

Prawo krajowe również nie zawiera regulacji ułatwiających współpracę. Prawo polskie wręcz zabrania przekazywania ugrupowaniom międzynarodowym zadań publicznych nawet tylko do realizacji. Inaczej prawo niemieckie; Art. 24 ust. 1a niemieckiej Konstytucji stwarza możliwość wyposażenia instytucji transgranicznej w narzędzia o charakterze władczym, co na pewno zwiększa efektywność jej działania. Jednakże brak kompatybilnych regulacji po polskiej redukuje do zera praktyczne znaczenie takiego przepisu dla współpracy polsko-niemieckiej.

Stąd aktorzy współpracy transgranicznej mają korzystają aktualnie przede wszystkim formy prawa prywatnego (umowy cywilnoprawne, spółki, stowarzyszenia). Nie brakuje tutaj zresztą przykładów dobrej i intensywnej kooperacji (oczyszczalnia ścieków Gubin-Guben, autobus linii 983 Frankfurt-Słubice)). Nie są jednak narzędzia w pełni odpowiadające szczególnemu charakterowi współpracy sektora publicznego, o którym jest tutaj mowa.

### B. Instrumenty prawa unijnego

Najbardziej znaczącym instrumentem współpracy terytorialnej są europejskie ugrupowania współpracy terytorialnej (EUWT). Zostały one wprowadzone na mocy rozporządzenia (WE) 1082/2006.

Wcześniej natomiast (1985) UE udostępniła podmiotom gospodarczym formułę europejskich zgrupowań (ugrupowań) interesów gospodarczych (EZIG/EUIG). Miały one także swój epizod w historii współpracy polsko-niemieckiej.

#### 1. Europejskie zgrupowania (ugrupowania) interesów gospodarczych

EZIG/EUIG są narzędziem uniwersalnym pod względem podmiotowym. Pozwalają na równoczesną współpracę jednostek publicznych oraz prywatnych z różnych krajów członkowskich. Jednakże już sama nazwa tego instrumentu akcentuje ekonomiczny charakter działań prowadzonych przez EZIG. Nie odpowiada to charakterowi działalności podmiotów publicznych, których głównym celem nie jest przecież osiągnięcie zysku ekonomicznego. Jedyne polsko-niemieckie EUIG („IGOB Wspólnota Interesów Linia



Kolejowa Berlin – Gorzów EUIG”) zakończyło działalność z końcem roku 2013. Jego członkowie zgodnie uznali bowiem, że nie ta forma prawna nie odpowiada ich wizji rozwoju współpracy. Swoją uwagę skierowali w stronę EUWT.

## **2. Europejskie ugrupowania współpracy terytorialnej**

EUWT zostały stworzone z myślą o współpracy terytorialnej podmiotów o statusie publiczno-prawnym państw członkowskich oraz państw trzecich. Udział w EUWT przedsiębiorstw prywatnych (za wyjątkiem tych, które realizują usługi w ogólnym interesie gospodarczym) oraz osób fizycznych jest wykluczony.

Ugrupowania posiadają osobowość prawną; mogą zatem uczestniczyć w obrocie prawnym jako samodzielny podmiot. Stanowią zaplecze dysponujące własnym budżetem, zasobami technicznymi, fachowym personelem z odpowiednimi kompetencjami językowymi i interkulturowymi. Ugrupowania koordynują współpracę członków, realizują własne projekty, aplikują o środki, nie tylko w ramach EWT. Przejmując zadania z zakresu współpracy terytorialnej, odciażają administrację swoich członków. Są w stanie realizować projekty infrastrukturalne (budowa i zarządzanie). W nowych dyrektywach o zamówieniach publicznych zostały wskazane jako podmioty predestynowane do prowadzenia wspólnych transgranicznych zamówień publicznych. W formie EUWT mogą współpracować zarówno małe jednostki (gminy, przedsiębiorstwa) jak i regiony. Dzięki elastycznym postanowieniom rozporządzenia o EUWT możliwe jest dopasowanie ich struktury do planowanych projektów.

EUWT są zinstytucjonalizowaną formą kooperacji. Funkcjonują głównie w rejonach przygranicznych znajdujących się na dość wysokim szczeblu dojrzałości współpracy. Znamienne jest, że do tej pory nie powstało ani jedno polsko-niemieckie EUWT. Nie można zrzucić tego na karb braku doświadczeń, gdyż niemieckie podmioty uczestniczą w tej chwili w sześciu ugrupowaniach, polskie zaś w czterech. Przeszkody, które hamują wdrażanie i upowszechnianie tej formy współpracy wynikają raczej z obaw przed sformalizowaną i wiążącą współpracą. Wątpliwości zasiewają również urzędy odpowiedzialne za zgodę na przystąpienie do ugrupowań. Nadają ugrupowaniom szczególną polityczną rangę, mimo że przedmiotem ich działania są raczej obszary i aktywności o mniej newralgicznym znaczeniu. Ponadto państwa członkowskie sprawują kontrolę finansową i merytoryczną nad ugrupowaniami i posiadają daleko idące uprawnienia (łącznie z nakazem rozwiązania współpracy). Kolejną barierą są różnice pomiędzy polskimi i niemieckimi przepisami wykonawczymi do unijnego rozporządzenia. Trudno jest znaleźć rozwiązania czyniące zadość wymaganiom stawianym przez obydwa systemy prawne (zwłaszcza w zakresie odpowiedzialności za zobowiązania ugrupowania).

### **C. Zastosowanie EUWT dla realizacji wspólnej koncepcja przyszłości**

Wobec skromnego instrumentarium, jakim dysponują partnerzy współpracy polsko-niemieckiej, szczególną rolę w tworzeniu i realizacji wizji przyszłości powinny grać EUWT.

Mogą one zostać wykorzystane zarówno w skali makro (regiony) jak i mikro (poziom gmin). W tym pierwszym kontekście należy dokonać sformalizowania współpracy w ramach „Partnerstwa Odry”. Stworzone na jego bazie ugrupowanie powinno się mieć za zadanie zarówno opracowanie koncepcji wizji pogranicza jak i jej wprowadzenie w życie.

Ugrupowania powinny być także intensywnie wykorzystywane na poszczególnych obszarach wymienionych w zarysie koncepcji. W zakresie struktury osadniczej EUWT może być instrumentem przeciwdziałania niepożądanym zmianom demograficznym. Takie cele mogą osiągnąć ugrupowania



stawiające sobie za cel ożywienie gospodarcze swoich regionów, którego skutkiem może być odwrócenie niekorzystnych trendów społecznych. Ugrupowanie może być również nośnikiem tzw. Transgranicznych Obszarów Metropolitalnych. Szczególne znaczenie ugrupowania miałyby w zakresie świadczenia zadań użyteczności publicznej. Wspólny podmiot może przejąć w skali mikro funkcje związane z planowaniem i zarządzaniem transportem publicznym, zaopatrzeniem w wodę i gospodarką odpadami itd. Warto mieć przy tym na uwadze trend związany z tzw. rekomunalizacją usług użyteczności publicznej.

Obecny zarys koncepcji kładzie duży nacisk na powiązania transportowe wynikające z przebiegu korytarza TEN-T przez pogranicze polsko-niemieckie. Ugrupowania łączące podmioty położone na obszarze korytarza TEN-T są w stanie lepiej koordynować swoje działania (wspólny obszar planistyczny), szybciej reagować na zmiany gospodarcze (smart specialisation) oraz działać na rzecz rozwoju korytarza (tworzenie jednolitej tożsamości regionu, reprezentacja interesów regionu wobec rządów państwowych i unijnych). Doświadczenia już istniejących ugrupowań (EGTC Interregional Alliance for Alpine-Rhine Corridor, EGTC Central European Transport Corridor Ltd.) dowodzą sporych możliwości EUWT w tym zakresie.

Granica polityczna jako twór sztuczny przecina obszary o jednorodnym charakterze przyrodniczym, krajobrazowym oraz – nierzadko – kulturowym. W szczególności położone bezpośrednio przy granicy parki narodowe i zabytki UNESCO powinny mieć możliwość podjęcia wspólnych działań z korzyścią dla swoich obszarów. Dla tych podmiotów współdziałanie w zinstytucjonalizowanej formie pozwala na podejmowanie zintegrowanych działań merytorycznych i promocyjnych (por. EGTC Alpi Maritime/Mercantour). Formuła EUWT pozwala także na współpracę jednostek oddalonych od granicy (por. EGTC Cities of Ceramics).

Z rozwoju współpracy międzyuniwersyteckiej w formie europejskich ugrupowań współpracy terytorialnej można również wnioskować, że ugrupowania mogą być narzędziem efektywnej współpracy w zakresie edukacji i szkolnictwa wyższego (EGTC Eucor). Na tej bazie uczelnie tworzą wspólne centra badawcze, koordynują kształcenie, intensyfikują wymianę studentów i kadry naukowej.

Wreszcie EUWT posiadają duży potencjał w zakresie współpracy transgranicznej w energetyce. Tutaj otwierają się możliwości dla stworzenia wspólnych instalacji źródeł energii odnawialnej czy dla zarządzania infrastrukturą ciepłowniczą w miastach przygranicznych.

#### **D. Scenariusze alternatywne**

W tej chwili brak jest realnej alternatywy dla EUWT. Opracowanie polsko-niemieckiej umowy o współpracy jednostek sektora publicznego wzorowanej na porozumieniu z Karlsruhe byłoby czasochłonne. Zresztą instrumenty tam przewidziane niewiele różnią się od tych, jakimi obecnie dysponujemy. Zauważalny jest także odwrót od stosowania tych narzędzi (przekształcenie GÖZ Pamina w EUWT).

Wydaje się, że lepszym rozwiązaniem byłoby usunięcie barier związanych z wprowadzaniem EUWT na polsko-niemieckie pogranicze. Zwłaszcza synchronizacja krajowych przepisów wykonawczych oraz wypracowanie zasad stosowania tego narzędzia (stworzenie swoistej instrukcji „manual EGTC”) mogłoby znacząco ułatwić współpracę. Warto mieć przy tym na uwadze, że likwidacja barier prawnych dla współpracy terytorialnej będzie postępować, na co wskazywał Luksemburg w czasie swojej ubiegłorocznej prezydencji w UE.



## E. Perspektywa roku 2041

Osiągnięcie celów wspólnej koncepcji pogranicza wydaje się zatem możliwe nawet przy tak skromnym instrumentarium, jakie obecnie mamy do dyspozycji. Z obserwacji wydarzeń politycznych wynika, że skrót „EUWT” przestaje być zagadką dla polityków i staje się powoli znakiem rozpoznawczym intensywnej i efektywnej współpracy. Warto pochylić się zatem nad jego możliwościami w perspektywie roku 2041.

## Bibliografia

### Akty prawne

Traktat między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy z 17.06.1991 r. (Dz.U. z 1992 r., nr 14, poz. 56)

Europejska Konwencja Ramowa o Współpracy Transgranicznej między Wspólnotami i Władzami Terytorialnymi z 21.05.1980 r. (Dz.U. z 1993 r., nr 61, poz. 287)

Rozporządzenie (WE) nr 1082/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 5.7.2006 r. w sprawie europejskiego ugrupowania współpracy terytorialnej (EUWT) (Dz.U. L 210 z 31.7.2006 r., str. 19-24)

Rozporządzenie Rady (EWG) Nr 2137/85 z 25.7.1985 r. w sprawie europejskiego ugrupowania interesów gospodarczych (EUIG) (Dz.U. L 199 z 31.7.1985, str. 1-9)

### Literatura

Blaurock, Uwe; Hennighausen, Johanna (2016): Der Europäische Verbund territorialer Zusammenarbeit (EVTZ) als Rahmen universitärer Kooperation, *Ordnung der Wissenschaft* 2/2016 (w przygotowaniu). Artykuł dostępny online: <http://ordnungderwissenschaft.de/>

Bußmann, Anette (2006): Zehn Jahre Karlsruher Übereinkommen: Musterabkommen für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen? W: Albrecht Eike, Nowacki Konrad (red.), *Die grenzüberschreitende Beteiligung der Öffentlichkeit und von Behörden in Deutschland und Polen*. Berlin, Lexxion, s. 219-231

CoR (red.) (2016): List of European Groupings of Territorial Cooperation – EGTC, whose establishment has been notified to the Committee of the Regions of the European Union in accordance with Article 5 of Regulation (EC) No 1082/2006 of the European Parliament and the Council, 5.1.2016. Artykuł dostępny online: <https://webapi.cor.europa.eu/documentsanonymous/cor-2013-04606-00-10-admin-tra-en.docx>: dostęp 17.3.2016

Krzymuski, Marcin; Kubicki, Philipp (2015): EUWT 2.0? Reforma rozporządzenia o europejskich ugrupowaniach współpracy terytorialnej szansą na ożywienie współpracy transgranicznej podmiotów publicznych, *Samorząd Terytorialny* 7/2015, s. 23-37

Luxembourg (red.) (2015): *Guide to the Luxembourg Presidency of the Council of the EU. 2nd Semester 2015*





Zillmer, Sabine; Böhme, Kai, Lüer, Christian; Stumm, Thomas (2014): Przewodnik po EUWT dla podmiotów współpracy transgranicznej. Berlin, BMVI/BBSR. Artykuł dostępny online:  
[www.bbr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVI/BMVIOnline/2014/EVTZ\\_TransPolnisch.html?nn=1142444](http://www.bbr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVI/BMVIOnline/2014/EVTZ_TransPolnisch.html?nn=1142444), dostęp 17.3.2016

### Strony internetowe

Przedsiębiorstwo Oczyszczania Ścieków Gubin-Guben Sp. z o.o. Artykuł dostępny online:  
[www.pos.zgora.pl/](http://www.pos.zgora.pl/)

Autobus linii 983 Frankfurt-Słubice. Artykuł dostępny online: [www.svf-ffo.de/](http://www.svf-ffo.de/)

IGOB Wspólnota Interesów Linia Kolejowa Berlin – Gorzów EUIG. Artykuł dostępny online:  
[www.ostbahn.eu/html/igob-ewiv.html](http://www.ostbahn.eu/html/igob-ewiv.html)

EVTZ Interregional Alliance for Alpine-Rhine Corridor. Artykuł dostępny online: <http://egtc-rhine-alpine.eu/>

EGTC Central European Transport Corridor Ltd.. Artykuł dostępny online: [www.cetc-egtc.eu/](http://www.cetc-egtc.eu/)

EGTC Alpi Marittime/Mercantour. Artykuł dostępny online: <http://en.parcoalpimarittime.it/park/identity-card/mercantour-our-twin-park/projects-and-working-together>

EGTC Cities of Ceramics. Artykuł dostępny online: <http://www.aeucc.eu/>

EVTZ Eucor. Artykuł dostępny online: [www.eucor-uni.org/](http://www.eucor-uni.org/)

EVTZ Eurodistrikt Pamina. Artykuł dostępny online: [www.eurodistrict-pamina.eu/](http://www.eurodistrict-pamina.eu/)





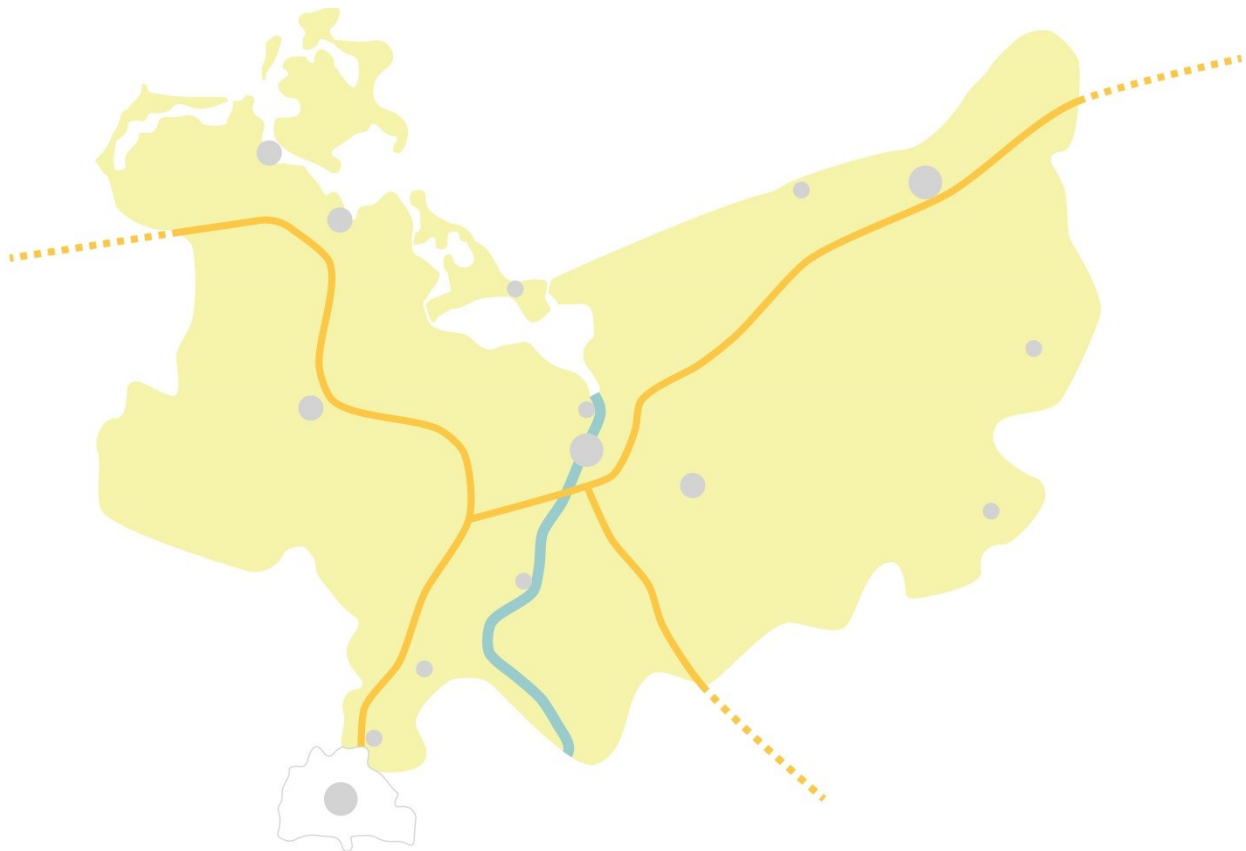
## Vision 2041: Mobilität nach innen – Vernetzung nach außen

*Matthias Barz, Nicolas Hoops, Claudia Karras, Marlen Kroeske, Laura Merten*

Bachelorstudierende der Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin

Als vor 50 Jahren der „Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über gute Nachbarschaft und freundschaftliche Zusammenarbeit“ unterzeichnet wurde, war das Gebiet der Euroregion Pomerania nicht nur durch die Oder symbolisch geteilt. In den Jahren nach dem Zusammenbruch des Ostblocks gab es nur wenige Grenzübergänge, an denen sich zudem der Verkehr staute. Marode Eisen- und Autobahnen verbanden nur bruchstückhaft die beiden Nachbarländer – geschweige denn, dass eine abgestimmte gemeinsame Verkehrsplanung für die Zukunft existierte.

Heute, im Jahr 2041, ist die Oder kein Fluss mehr, der Menschen trennt, sondern eine Brücke, die die Bürgerinnen und Bürger Deutschlands und Polens verbindet. Durch die integrative Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte ist eine spontane Fahrt von Berlin nach Kołobrzeg in modernen Zügen innerhalb von Sekunden über eine Mobility-App geplant und bezahlt. Fahrradbrücken entlang des Nationalparks Unteres Odertal ermöglichen den schnellen gegenseitigen Besuch, die Insel Usedom ist durch die neue Brücke über die Świna mit Wolin zusammengewachsen. Durch eine vernetzte E-Mobilität spielt es keine Rolle mehr, ob Sie in Nowogard einen eigenen PKW besitzen. Ein autonom fahrendes Elektrofahrzeug holt Sie jederzeit ab und bringt Sie schnell und sicher nach Pasewalk zu Ihren Freunden oder auch zur ärztlichen Versorgung nach Stargard.

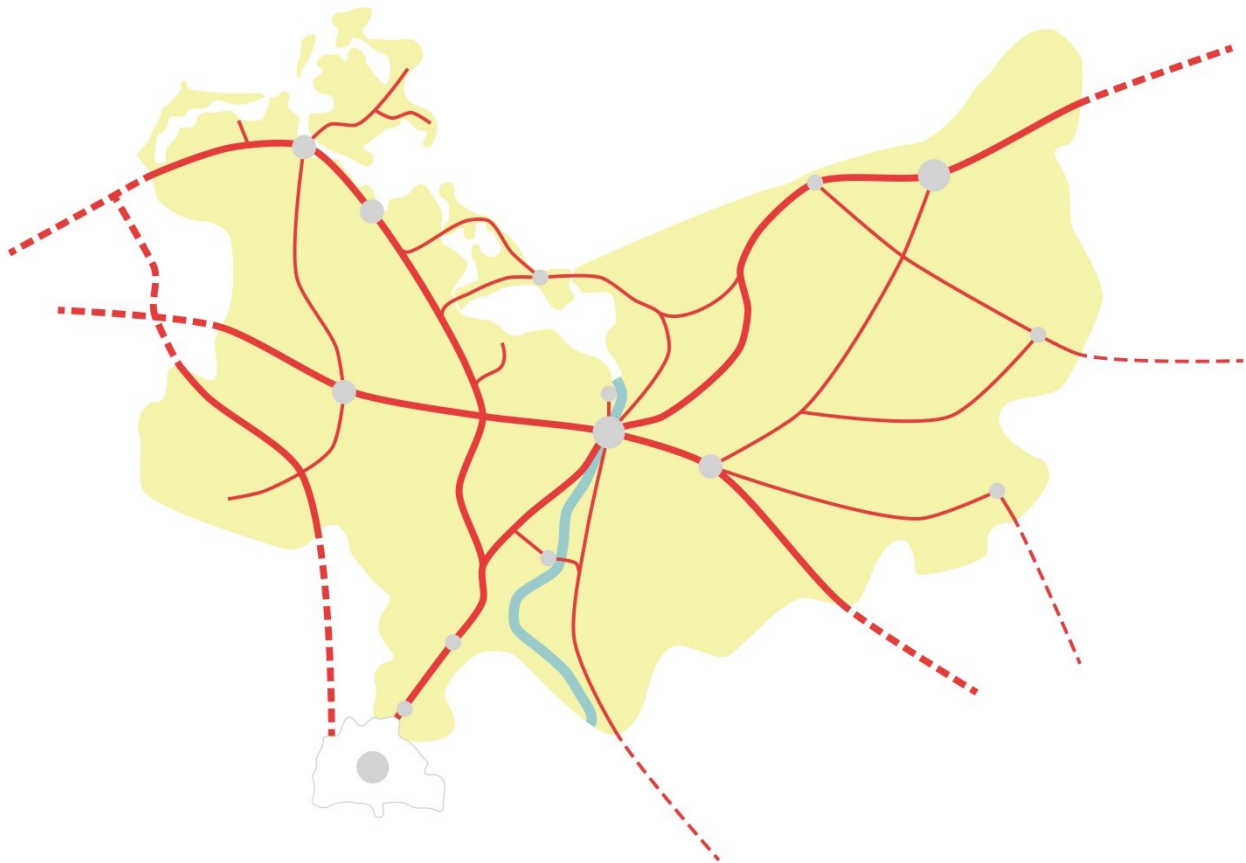


**Abb. 1:** Die bestehenden Autobahnen vorwiegend auf deutscher Seite wurden durch neue Trassen in Richtung Poznań/ Warszawa und Koszalin/ Gdańsk ergänzt. Somit sind auch das polnische und deutsche Hinterland an die Euroregion Pomerania und deren Ostseehafen Ostseehafen Szczecin angebunden.



## Grenzüberschreitender Bahnverkehr

Heute sind Deutschland und Polen weiter zusammengewachsen, was sich auch im Bahnverkehr widerspiegelt. Waren die Hauptkorridore der Bahntrassen vor 25 Jahren noch nationalstaatlich geprägt, wie z. B. Berlin – Rostock oder Szczecin – Poznań, so ist die Ostseemetropole heute aus allen Richtungen gut und schnell mit dem Zug zu erreichen – sowohl von Greifswald, Lübeck und Berlin als auch von Świnoujście, Kołobrzeg und Warszawa. Aufgrund der steigenden Zahl deutscher Touristen an der polnischen Ostseeküste haben sich außerdem bessere Direktverbindungen aus Deutschland, insbesondere Berlin, nach Świnoujście, Kołobrzeg oder Koszalin entwickelt. In den Ferien ist es möglich, ohne Umstieg die Endbahnhöfe zu erreichen. Besonders bedeutend ist in diesem Zusammenhang der erfolgte Wiederaufbau der Bahnstrecke Ducherow – Świnoujście, die es den Urlaubern ermöglicht, in kürzester Zeit von Berlin ans Meer zu gelangen. Zudem liegt Szczecin genau in der Mitte der neuen Schnellfahrstrecke Berlin – Gdańsk, wodurch die Region auch in das europäische Bahnnetz integriert ist. Durch die neue Świnabrücke kann man heute die gesamte Ostseeküste mit dem Zug bereisen, weshalb sich der Tourismus in den letzten Jahren weiter positiv entwickelt hat.



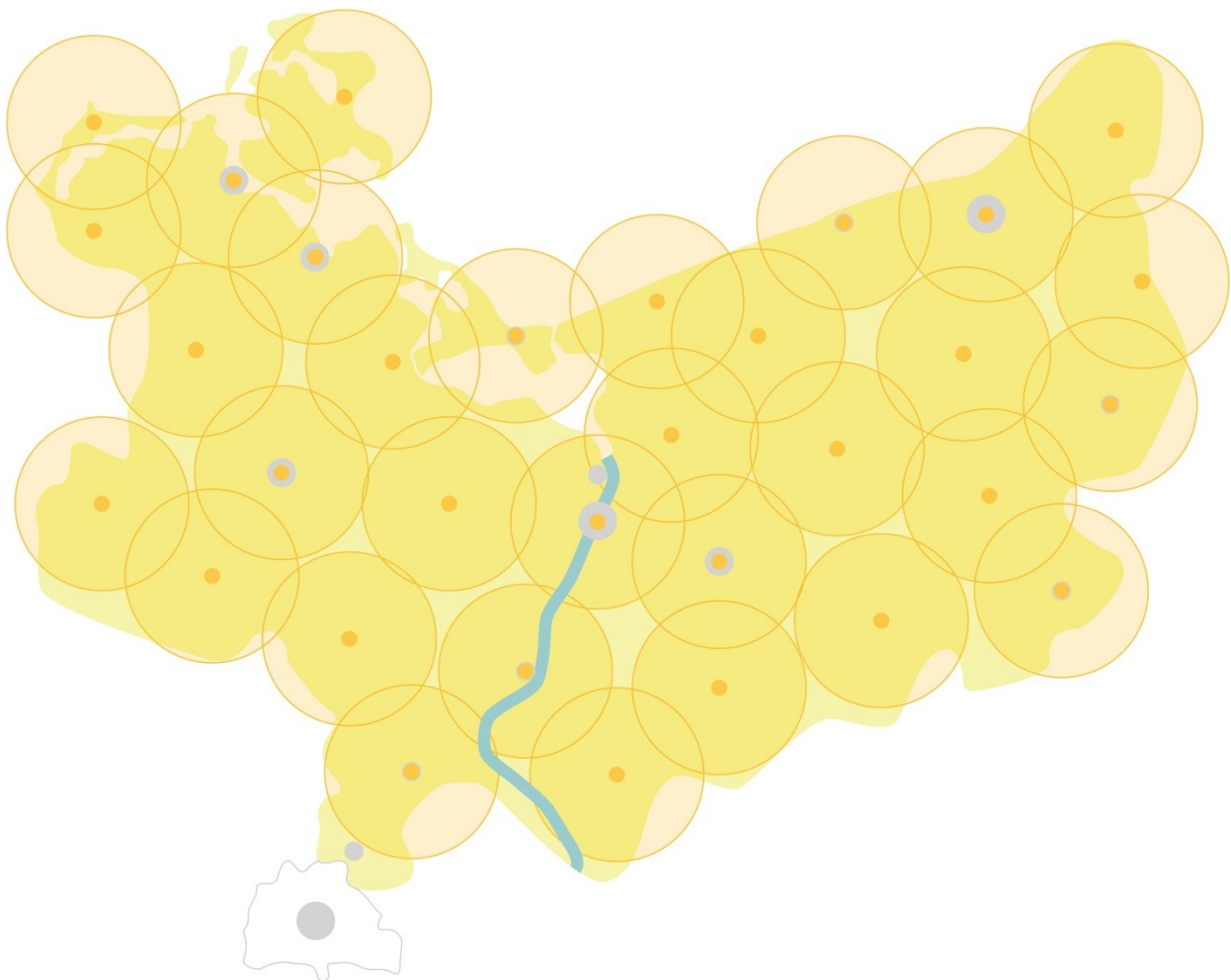
**Abb. 2:** Die bestehenden Bahnstrecken wurden erhalten und – falls noch nicht erfolgt – elektrifiziert und ausgebaut. Von Szczecin-Główny aus kann man Gdańsk, Poznań, Berlin und Rostock umsteigefrei mit einer Höchstgeschwindigkeit von 230km/h erreichen. Die Usedomer Bäderbahnen verkehren nun von Stralsund bis nach Kołobrzeg und verbinden die polnischen und deutschen Ostseebäder.

## Mehr Verbindungen über die Oder

Auch im Alltag der Bewohnerinnen und Bewohner der Euroregion Pomerania hat eine gute Anbindung höchste Priorität. Schnell einkaufen oder die Großeltern und Freunde auf der anderen Seite der Oder zu



besuchen, war in der Vergangenheit – aufgrund der raumtrennenden Wirkung des Flusses – oftmals schwierig. Angesichts der fehlenden Übergänge mussten meist lange Umwege entlang der Grenze in Kauf genommen werden. Die neuen Brücken beeinflussen nicht nur den unmittelbaren Personenverkehr und Tourismus positiv, sondern auch die Güterbeförderung und somit die Wirtschaft. Die einst ungenügenden Verbindungen, die durch die Pendlerströme auf den wenigen Straßen und oft eingleisigen Bahnstrecken ausgelastet waren, wurden konsequent ausgebaut. Waren 2016 noch die wichtigsten Fernstraßenkorridore die Autobahnen A11 und A20 auf der deutschen sowie die Autostrada A6 und die Droga Ekspresowa S3, S6 und S10 auf der polnischen Seite, so verbindet nun die verlängerte Autostrada Berlin mit Gdańsk und Rostock mit Warszawa. Damit wird eine hervorragende Mobilität und Erreichbarkeit nicht nur für die an der Oder lebenden Menschen, sondern auch für die Regionen darüber hinaus gewährleistet. Somit wurde auch ein Symbol für die Freundschaft und Zusammenarbeit zwischen Deutschland und Polen geschaffen. Durch die flächendeckende Verfügbarkeit von autonom fahrenden Elektrofahrzeugen konnte der mangelnden Teilhabe in schrumpfenden Städten und Dörfern entgegengewirkt werden: In 32 größeren Standorten der Region wurden dezentral E-Mobilitäts-Hubs geschaffen, wodurch einerseits der Zugang zu einem ökologischen Verkehrsmittel auch in abgelegeneren Gebieten gewährleistet ist, andererseits aber auch älteren und mobilitätseingeschränkten Personen der Zugang zu Bildung, Medizin und Kultur ermöglicht wird.



**Abb. 3:** Durch die Verteilung der E-Mobilitäts-Hubs in der gesamten Region ist nahezu überall das nächste verfügbare Fahrzeug nie weiter als 40 Kilometer entfernt und kann per App gebucht werden.



## Mobility-App *travelPOMERANIA*

Die gemeinsame Mobility-App *travelPOMERANIA* stellt den Nutzerinnen und Nutzern dabei das gesamte Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Euroregion Pomerania zur Verfügung. Dieses konnte über die Jahre hinweg durch eine intensive Zusammenarbeit der deutschen und polnischen Verkehrsanbieter komplettiert werden. Reisende nutzen gerne die Möglichkeit, sowohl alle polnischen als auch deutschen ÖPNV- und Fernverkehrsverbindungen und so die schnellstmögliche Verbindung einsehen als auch das nächstgelegene autonome Elektroauto vor die eigene Haustür bestellen zu können. Zusätzlich beinhaltet die Anwendung Karten der Verkehrsnetze aller größeren Städte, einschließlich der Metropole Berlin und der Metropolregion Szczecin. Auch die Problematik der Bezahlung spielt schon seit Jahren im grenzübergreifenden Verkehr zwischen Deutschland und Polen durch die App keine Rolle mehr. Wer gerade kein Bargeld zur Hand hat, kauft über *travelPOMERANIA* ein mobile-Ticket, welches im gesamten Gebiet der Euroregion gültig ist. Mittlerweile wird die Anwendung sogar in drei Sprachen angeboten: Polnisch, Deutsch und Englisch – und erfreut sich immer größerer Beliebtheit.



**Abb. 4:** Das Logo der App *travelPOMERANIA* in den neuen und alten Farben Pommerns symbolisiert den Brückenschlag über die Oder und vereint gemeinsame Identität und Wiedererkennungswert.

## Fazit

Zusammenhängend betrachtet ist die Mobilität ein wesentlicher Bestandteil der erfolgreichen Entwicklung an der deutsch-polnischen Ostseeküste. Insbesondere im Hinblick auf die Wirtschaft und den Tourismus, aber auch die Daseinsvorsorge wird die Notwendigkeit einer guten Anbindung und Erreichbarkeit deutlich. Folglich hat sich in den vergangenen Jahrzehnten die wirtschaftliche Situation der deutschen und polnischen Grenzregion merklich verbessert. Angesichts dieser positiven Entwicklung wurde dabei nicht nur die Lebensqualität der Menschen entscheidend verändert, sondern auch der kulturelle Austausch zwischen beiden Ländern gefördert. Dies ermöglicht auch für die Zukunft eine nachhaltige Entwicklung der Euroregion Pomerania und für Menschen aller Altersgruppen den Zugang zur sozialen Infrastruktur.



## Quellen

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.) (2012): Verkehrsinfrastruktur im deutsch-polnischen Grenzraum. In: BBSR Bericht Kompakt (2012/12). Bearbeitet von Jens Kurnol und Dirk Gebhardt, Bonn. Online verfügbar unter: [www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BerichteKompakt/2012/DL\\_2\\_2012.pdf?\\_\\_blob=publica=onFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BerichteKompakt/2012/DL_2_2012.pdf?__blob=publica=onFile&v=2), letzter Zugriff: 25.12.2015

DB Regio AG (Hrsg.) (2014): Liniennetz des Regionalverkehrs Mecklenburg-Vorpommern. Online verfügbar unter: [www.bahn.de/p/view/mdb/pv/deutschland\\_erleben/mecklenburg-vorpommern/regionales/pdf/mdb\\_180074\\_db\\_141214\\_mv\\_141107.pdf](http://www.bahn.de/p/view/mdb/pv/deutschland_erleben/mecklenburg-vorpommern/regionales/pdf/mdb_180074_db_141214_mv_141107.pdf), letzter Zugriff: 30.01.2016

Godika Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDiKA), dt. Generaldirektion für Landesstraßen und Autobahnen (Hrsg.) (2015): Program budowy dróg krajowych na lata 2014-23, dt. Nationales Straßenbauprogramm für die Jahre 2014-23. Karte. Online verfügbar unter: [www.gddkia.gov.pl/userfiles/ar=cles/s/sprawdz-na-mapie-przygotowanie-d\\_3198//mapa\\_pbdk\\_01\\_01\\_2016.pdf](http://www.gddkia.gov.pl/userfiles/ar=cles/s/sprawdz-na-mapie-przygotowanie-d_3198//mapa_pbdk_01_01_2016.pdf), letzter Zugriff: 25.01.2016



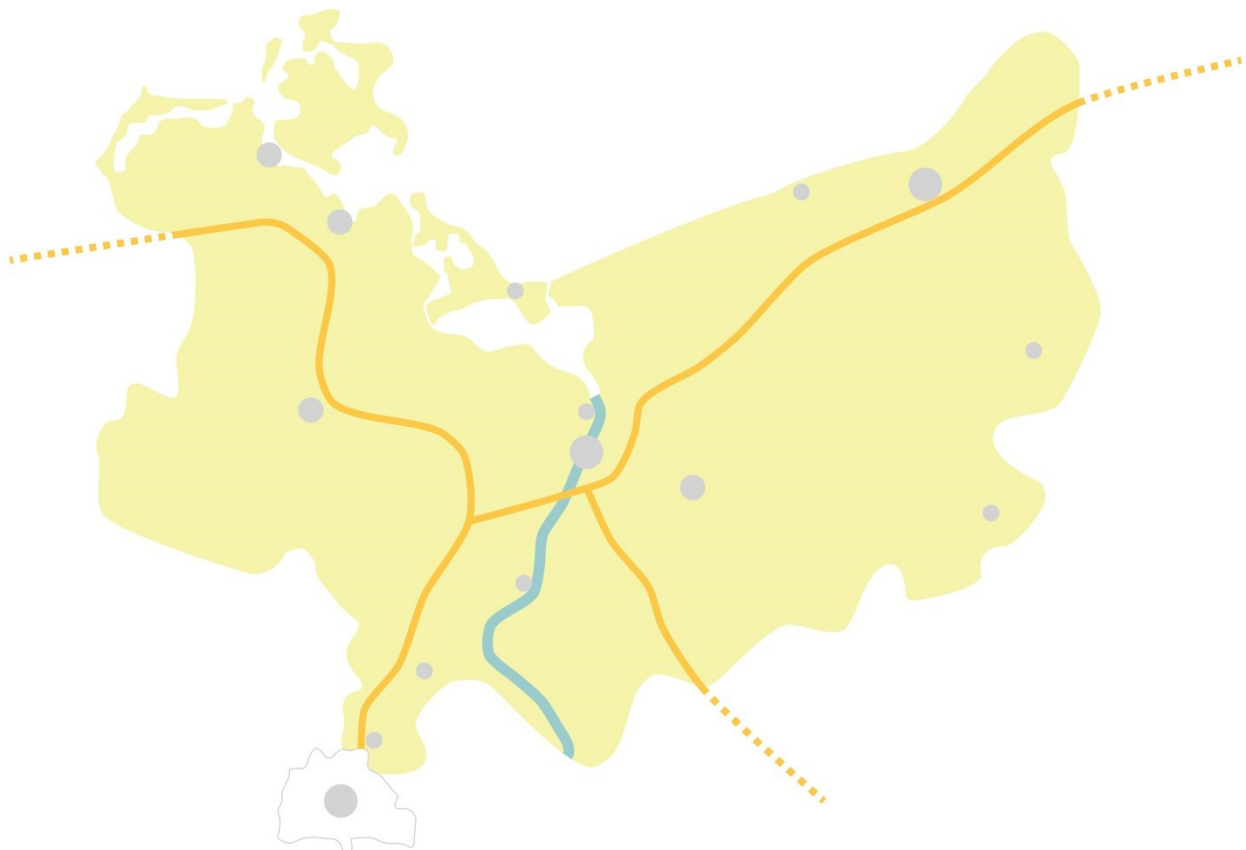
## Wizja 2041: mobilność wewnątrz – usieciowienie na zewnątrz

*Matthias Barz, Nicolas Hoops, Claudia Karras, Marlen Kroeske, Laura Merten*

Politechnika Berlińska, I. i II. rok studiów licencjackich Planowanie Miast i Regionów

Kiedy przed pięćdziesięciu laty podpisywano „Traktat między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy”, obszar Euroregionu Pomerania podzielony był przez Odrę nie tylko symbolicznie. W okresie po upadku muru berlińskiego istniało tylko kilka przejść granicznych, na których piętrzyły się korki, zużyte trasy kolejowe i autostrada fragmentarycznie łączyły oba sąsiadujące ze sobą kraje. Wspólna, skoordynowana koncepcja komunikacji była mglistym marzeniem.

Dzisiaj, w roku 2041, Odra jest rzeką, która już nie dzieli ludzi, jest ona łącznikiem między mieszkańcami Polski i Niemiec. Dzięki zintegrowanemu planowaniu transportu i komunikacji ostatnich dziesięcioleci można w ciągu kilku sekund zaplanować i kupić bilet na spontaniczny wypad z Berlina do Kołobrzegu nowoczesnym pociągiem. Umożliwia to mobilna aplikacja. Mosty dla rowerzystów w Parku Narodowym „Dolna Odra” ułatwiają szybkie wzajemne wizyty, wyspa Uznam jest połączona mostem nad Świną z wyspą Wolin. Obie wyspy się zrastają. Zintegrowana elektroniczna mobilność to hasło i fakt, dzięki którym niezależnie od tego, czy ktoś ma w np. Nowogardzie własny samochód – samosterujący pojazd z napędem elektrycznym zabierze go spod mieszkania i zawiezie szybko i bezpiecznie, na przykład do Pasewalku do przyjaciół lub do lekarza do Stargardu.



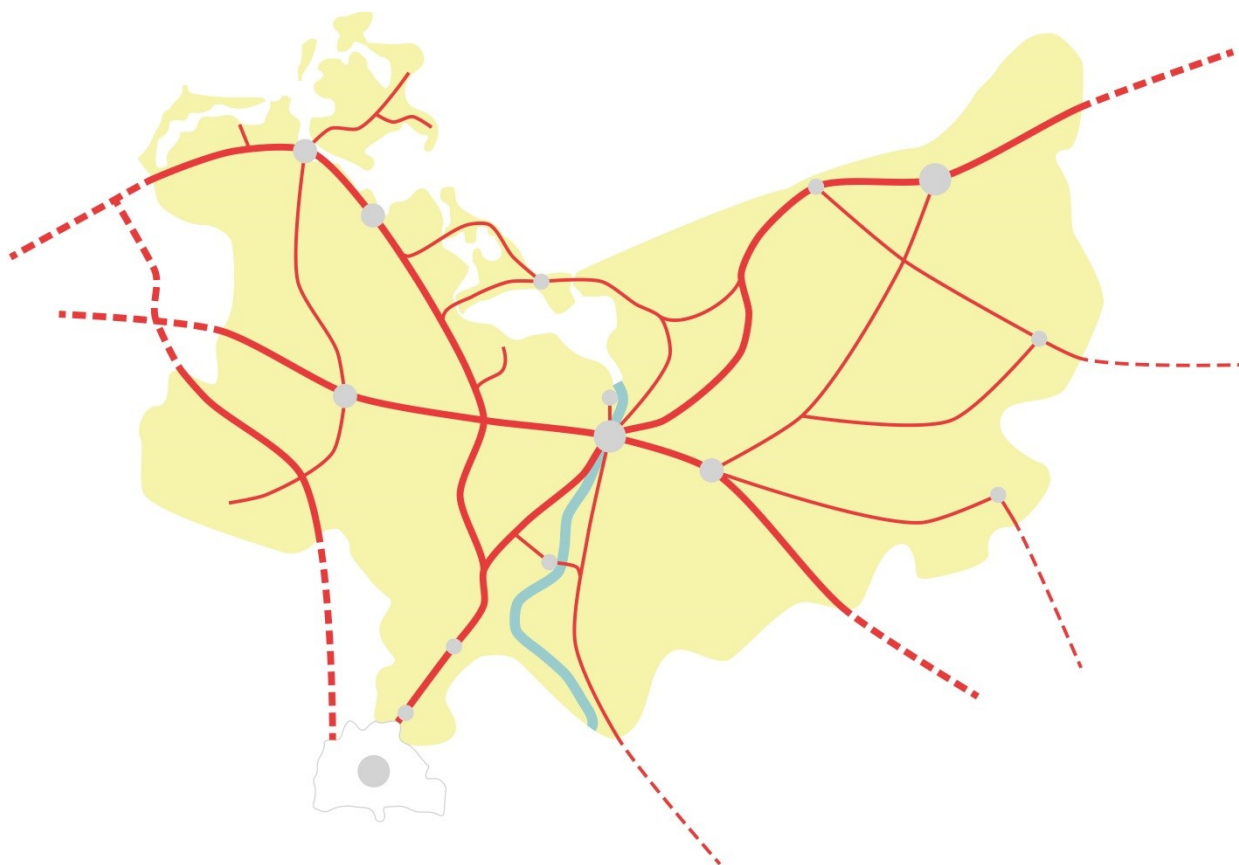
**Ryc. 1:** Istniejące autostrady, przeważnie po stronie niemieckiej, zostały uzupełnione nowymi trasami szybkiego ruchu w kierunku Poznań/Warszawa i Koszalin/Gdańsk. Tym samym polskie i niemieckie zaplecze zostało połączone z Euroregionem Pomerania i jego portem morskim w Szczecinie.





## Transgraniczny ruch kolejowy

Polska i Niemcy dzisiaj dalej się zrastają, co ma odzwierciedlenie w ruchu kolejowym. O ile 25 lat temu główne trasy kolejowe przebiegały wewnątrz państw, np. Berlin-Rostok czy Szczecin-Poznań, o tyle teraz do Szczecina można szybko dotrzeć pociągiem z wielu miejsc – z Greifswaldu, Lubeki i Berlina, ale też ze Świnoujścia, Kołobrzegu czy Koszalina. W okresie wakacyjnym te miasta skomunikowane są bez przesiadek. Szczególne znaczenie w tym kontekście ma połączenie Ducherow-Świnoujście, umożliwiające turystom z Berlina szybkie dotarcie nad morze. Szczecin leży pośrodku nowej szybkiej trasy Berlin-Gdańsk, integrującej region z europejską siecią tras kolejowych. Dzięki nowemu mostowi nad Świną można pociągiem przejechać wzdłuż całego wybrzeża Bałtyku, co pozytywnie wpłynęło na rozwój turystyki w ostatnich latach.



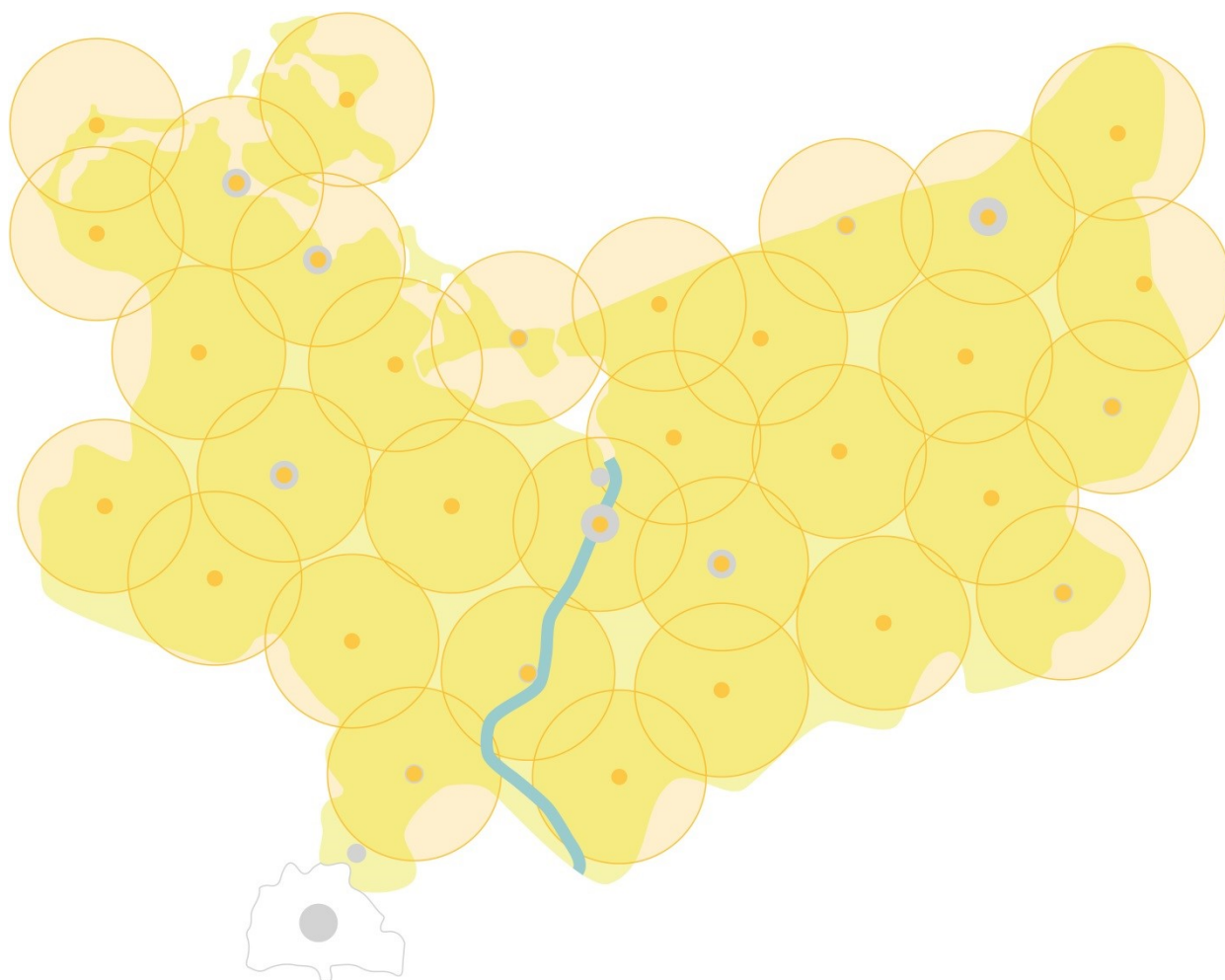
**Ryc. 2:** Istniejące połączenia kolejowe zostały zachowane i zelektryfikowane oraz rozbudowane. Ze Szczecina Głównego można dotrzeć bezpośrednio do Gdańska, Poznania, Berlina i Rostoku. Kursujące na tych trasach pociągi osiągają prędkość 230 km/h. Kolej Uznamska (Usedomer Baederbahn) jeździ na trasie Stralsund-Kołobrzeg, łącząc miejscowości wzdłuż Wybrzeża po polskiej i niemieckiej stronie.

## Więcej połączeń nad Odrą

W życiu codziennym mieszkańców Euroregionu Pomerania dobra komunikacja ma najwyższy priorytet. Szybki wyjazd po zakupy, czy z wizytą do dziadków lub przyjaciół na drugą stronę Odry był w przeszłości trudnym przedsięwzięciem. Rzeka dzieliła przestrzennie obie części regionu. Brak przejść i długie objazdy wzdłuż granicy komplikowały życie. Nowe mosty mają pozytywny wpływ nie tylko na bezpośrednią



komunikację publiczną i turystykę, lecz także na transport towarów, a tym samym na rozwój gospodarki. Ówczesne, niewystarczające połączenia, zatłoczone drogi i jednotorowe odcinki kolejowe zostały konsekwentnie rozbudowane. Jeszcze w 2016 roku najważniejszymi korytarzami połączeń transregionalnych były autostrady A11 i A20 po stronie niemieckiej oraz autostrada A6 i drogi ekspresowe S3, S6 i S10 po stronie polskiej. Dzisiaj wydłużona autostrada łączy Berlin z Gdańskiem i Rostock z Warszawą. Gwarantuje to mobilność i dostępność miejscowości w regionie nie tylko dla jego mieszkańców, lecz także dostępność miast położonych w dowolnym miejscu poza regionem. Tym samym powstał symbol przyjaźni i współpracy między Polską a Niemcami. Poprzez dostępność o dużym zasięgu samosterujących pojazdów z napędem elektrycznym można było zapobiec wykluczeniu mieszkańców miast i wsi, spowodowanym spadkiem liczby ludności. W 32 większych miejscowości regionu powstały decentralne punkty e-mobilności. Dzięki temu mieszkańcy nawet odległych miast i wsi uzyskali dostęp do ekologicznych środków transportu, co z kolei umożliwiło osobom zwłaszcza starszym i niesamodzielnym mobilnie partycypację w edukacji, medycynie i kulturze.



**Ryc. 3:** Dzięki punktom e-mobilności, rozłożonym w całym regionie, najbliższy wolny pojazd z napędem elektrycznym znajduje się nie dalej niż 40 km i może zostać wezwany za pomocą aplikacji.





## Aplikacja mobilności *travelPOMERANIA*

Wspólna aplikacja *travelPOMERANIA* zawiera kompletną ofertę komunikacji publicznej w Euroregionie Pomerania. Została ona skompletowana w wyniku wieloletniej współpracy polskich i niemieckich przedsiębiorstw przewozowych. Turyści chętnie korzystają z aplikacji, ułatwiającej korzystanie z polskich i niemieckich środków transportu publicznego, ale też z oferty e-mobilności. Aplikacja dodatkowo jest wyposażona w mapy sieci komunikacyjnych wszystkich większych miast, ze Szczecinem i Berlinem włącznie. Także kwestia płatności za przejazd między Polską a Niemcami dzięki aplikacji od lat nie jest już problemem. Kto akurat nie ma przy sobie gotówki, może wykupić przez *travelPOMERANIA* bilet mobilności, ważny na terenie całego Euroregionu. Aplikacja dostępna jest już w trzech językach – polskim, niemieckim i angielskim – i cieszy się rosnącą popularnością.



Ryc. 4: Logo aplikacji *travelPOMERANIA*, w nowych i dawnych barwach Pomorza, symbolizuje most nad Odrą i łączy wspólną tożsamość z rozpoznawalnością.

## Podsumowanie

We wnioskach można stwierdzić, że mobilność jest istotnym składnikiem pozytywnego rozwoju wzdłuż polsko-niemieckiego wybrzeża Bałtyku. Szczególnie z punktu widzenia rozwoju gospodarczego i turystycznego, ale także ze względów konieczności zapewnienia podstawowych potrzeb mieszkańców regionu, dobra komunikacja jest niezbędna. Dzięki niej w ciągu ostatnich dziesięcioleci gospodarka w polsko-niemieckim regionie wyraźnie się rozwinęła. W obliczu pozytywnego rozwoju nie tylko wzrosła jakość życia w regionie, ale także wymiana kulturalna między obydwoma krajami. Umożliwia to z kolei zrównoważony rozwój Euroregionu Pomerania a także dostęp do infrastruktury społecznej dla wszystkich jego mieszkańców.



## Netografia

DB Regio AG (red.) (2014): Połączenia w ruchu regionalnym Meklemburii-Pomorza Przedniego. Artykuł dostępny online: [www.bahn.de/p/view/mdb/pv/deutschland\\_erleben/mecklenburg-vorpommern/regionales/pdf/mdb\\_180074\\_db\\_141214\\_mv\\_141107.pdf](http://www.bahn.de/p/view/mdb/pv/deutschland_erleben/mecklenburg-vorpommern/regionales/pdf/mdb_180074_db_141214_mv_141107.pdf), dostęp: 30.01.2016

Federalny Instytut Badań Budowlanych, Urbanistycznych i Przestrzennych w Federalnym Urzędzie Budownictwa i Gospodarki Przestrzennej (red.) (2012): Verkehrsinfrastruktur im deutsch-polnischen Grenzraum. Infrastruktura komunikacji na pograniczu polsko-niemieckim. W: BBSR Bericht Kompakt (2012/12). Opracowanie Jens Kurnol i Dirk Gebhardt, Bonn. Artykuł dostępny online: [www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BerichteKompakt/2012/DL\\_2\\_2012.pdf?\\_\\_blob=publica=onFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BerichteKompakt/2012/DL_2_2012.pdf?__blob=publica=onFile&v=2), dostęp: 25.12.2015

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDiKA)(red.) (2015): Program budowy dróg krajowych na lata 2014-23. Artykuł dostępny online: [www.gddkia.gov.pl/userfiles/ar=cles/s/sprawdz-na-mapie-przygotowanie-d\\_3198//mapa\\_pbdk\\_01\\_01\\_2016.pdf](http://www.gddkia.gov.pl/userfiles/ar=cles/s/sprawdz-na-mapie-przygotowanie-d_3198//mapa_pbdk_01_01_2016.pdf), dostęp: 25.01.2016



## **Gruppe der Transportberater für die Oderregion (ZDT) über „Trends der Veränderung im deutsch-polnischen Verflechtungsraum bis 2041“**

*Damian Hajduk*

freier strategischer Berater, Koordinator der Gruppe der Transportberater für die Oderregion ZDT

*Kamil Zajac*

freier Publizist und Gesellschaftsberater, Doktorand an der Fakultät für Soziologie, Pädagogik und Psychologie der Universität Zielona Góra, Mitglied im ZDT

### **1. Grenzraum – Voraussetzungen**

Die Grenzen von Polen und Deutschland entstanden infolge der vor 75 Jahren stattgefundenen Friedensverhandlungen. Die Grundzüge des Transportnetzes in Westpolen wurden für die Bahnverbindungen im 19. Jahrhundert und für die Straßenverbindungen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts festgelegt. Diese Verkehrsverbindungen wurden mehr oder weniger an die Raumordnung der deutschen Länder angepasst. Oft entsprechen sie nicht den Anforderungen des polnischen sozial-wirtschaftlichen Raumes, was heute auch die deutsche Seite betrifft, jedoch im geringeren Ausmaß. Der Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg wurde trotz der Zugehörigkeit zum RGW grundsätzlich separat voneinander realisiert. Die letzten 25 Jahre der Zusammenarbeit, darunter 12 Jahre der Mitgliedschaft Polens in der Europäischen Union, haben noch nicht zur Überwindung der alten Zustände geführt.

### **2. Initiativen, Initiativen...**

Die von den freiwilligen Feuerwehren der Gemeinden Groß Gastrose und Sadzarzewice einen Tag nach dem Beitritt Polens zur Schengenzone spontan aufgebaute Grenzbrücke oder die Tourist-Information in Kostrzyn, die seit Jahren von einem Deutschen geführt wird, wurden zu festen Bestandteilen der Zusammenarbeit. Es gelingt, systemische „Probleme“ zu lösen. Deutsche Züge fahren nach Świnoujście, polnische nach Görlitz und manche sogar nach Dresden. Der Berlin-Warszawa-Express erfreut sich großer Beliebtheit, die größer sein könnte, wenn er Städte anfahren würde, statt durch die dünn besiedelte Lebuser Heide zu eilen. Die kommunalen Initiativen, wie die Doppelstadt Gubin-Guben oder die makroregionale Oder-Partnerschaft, sind Beispiele für gute, doch mühselig geschaffene Zusammenarbeit. Im Süden der Region wurden ein abgestimmter Fahrplan und gemeinsames Ticket (ZVON) eingeführt. Das gemeinsame Angebot können die Einwohner von Berlin, Szczecin oder Zielona Góra nutzen. Deutsche Unternehmen gehören fest zur wirtschaftlichen Landschaft Polens. Der Austausch verzeichnet wachsende Umsätze, wobei das Modell des „billigen Polens“ langsam der Vergangenheit angehört. Das Unternehmen *Orlen* besitzt seit Jahren ein Tankstellennetz in Deutschland; Polen der Mittelklasse bilden die stärkste Gruppe ausländischer Einwohner von Berlin; der Handel ist längst auf der Ebene eines höheren Mehrwerts als der Kleinhandel auf dem Flohmarkt in den 1980ern und -90ern angelangt. Auf der deutschen Seite wächst das Interesse für Polnisch als Fremdsprache und Deutsche siedeln sich mit sinkenden Vorbehalten in den polnischen Städten an. Der unvergleichliche Steffen Möller ist nicht mehr bloß ein Symbol.



### **3. Verbindungen heute**

Der gemeinsame Planungsraum der Oderregion bedarf einer guten Quantität und Qualität der Transportverbindungen. Die heutigen Lösungen sind manchmal recht kurios. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entwickelten sich zwei polnische Ballungsräume stark: Legnica-Głogów und Zielona Góra. Die Verkehrskorridore gehen auf diese Tatsache jedoch nicht ein und bevorzugen weiterhin die gute Anbindung von dünn besiedelten Gebieten: Lebuser Heide und Niederschlesischer Heide. Es ist wohl eine einmalige Situation in Europa, wenn nicht in der Welt, wo die Infrastruktur der Korridore den Verbindungen von Städten dient. Hier dient sie der Verbindung von Städten mit Waldarealen.

### **4. Verbindungen von morgen – Postulate der Beratergruppe**

#### **4.0 Städteverbindungen 2016/2018**

Wiedereinführung 2016 von internationalen Bahnverbindungen zwischen den Städten, Odermagistrale mit (künftiger) Verbesserung des Verlaufs Oderbahn+ (Katowice) – Wrocław – Legnica – Głogów – Zielona Góra – Berlin.

#### **4.1 Hochgeschwindigkeitsbahn 2030**

Die Hochgeschwindigkeitsbahn erlaubt innerhalb von einer oder zwei Dekaden kurzfristige Maßnahmen, die eher „prothetisch“ denn systemisch sind, zu überwinden und die Zentren im deutsch-polnischen Grenzraum sowie im breiteren Sinne des deutsch-polnisch-tschechischen Raum real miteinander und der Welt zu verbinden.

#### **4.2 Intelligente Transportsysteme 2020**

Die Einführung eines gemeinsamen Intelligenzen Transportsystems sowohl für die Personen- als auch Warenbeförderung ist organisatorisch und technologisch bereits in dieser Dekade möglich. Es könnte ein Pilotsystem sein, der den Raum der Oder-Partnerschaft integriert. Das Projekt wurde den Partnern bereits 2014 als modellhaft für Europa vorgestellt.

#### **4.3 Flughafen in der Oderregion 2030/2030+**

In der langfristigen Perspektive könnte der Flughafen Zielona Góra (Babimost) als zentral gelegen die Ergänzungs- und Erweiterungsfunktion für die Flughäfen BBI und POZ übernehmen. Eine ähnliche Funktion erfüllt der Flughafen Frankfurt Hahn, der ca. 150 km vom Flughafen Frankfurt am Main entfernt liegt.

#### **4.4 Verbesserung der Grenzverbindungen 2020/2030**

Fortsetzung der Verbesserung der Durchlässigkeit von lokalen und regionalen Verbindungen. Zu diesen Verbindungen zählt die Umgehungsstrecke von Kostrzyn an der Oder, die Oderbrücke in Eisenhüttenstadt sowie die Verbindung der nördlichen Umgehung von Gubin-Guben mit dem Bundes- und Landesstraßennetz (B112/246 sowie DK32), Ausbau der LK 358 Czerwieńsk – Guben und im Norden die Strecke Szczecin-Angermünde (Berlin) sowie ein Tunnel als Verbindung zwischen den beiden Inseln (DK93).

#### **4.5 Oder 2030/2030+**

Modernisierung der Oder bis zur Binnenschiffsfahrtklasse V/VI auf der Strecke Szczecin-Schwedt sowie bis zur mindestens Klasse IV im gesamten Verlauf.



# ZDT wobec zagadnienia „Trendy zmian polsko-niemieckiego obszaru powiązań do 2041”

*Damian Hajduk*

Koordinator ZDT; niezależny konsultant doradztwa strategicznego

*Kamil Zajęc*

Członek ZDT; niezależny publicysta i doradca społeczny, doktorant na Wydziale Socjologii, Pedagogiki i Psychologii Uniwersytetu Zielonogórskiego

## 1. Pogranicze – uwarunkowania

Granice Polski i Niemiec są efektem postanowień pokojowych sprzed 75 lat. Zasadnicza sieć komunikacyjna Polski Zachodniej została zaprojektowana w zakresie kolei w XIX wieku, a dróg - w pierwszej połowie XX wieku. Układ komunikacyjny lepiej lub gorzej dostosowano do potrzeb planistyki państw niemieckich. Często nie odpowiada on potrzebom polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej, co w mniejszym stopniu występuje także po niemieckiej stronie.

Okres powojennej odbudowy, mimo przynależności do RWPG realizowanej w zasadzie osobno, i ćwierćwiecze współpracy, w tym ostatnich 12 lat udziału w Unii Europejskiej, nie doprowadziły jeszcze do przełamania określonego poziomu zaszczości. Niespójności na pograniczu, przeważająca dwu-systemowość, ilość i jakość powiązań budzi poważne zastrzeżenia.

## 2. Inicjatywy, inicjatywy...

Sadzarszewice-Gross Gastrose, dzień po akcesie do Strefy Schengen ochotnicze straże pożarne spontanicznie odbudowały graniczną kładkę, czy informacja turystyczna w polskim Kostrzynie prowadzona od lat przez Niemca, stają się trwałymi efektami współpracy.

Udaje się rozwiązywać „problemy” systemowe. Niemieckie pociągi znowu docierają do Świnoujścia, polskie do Gorlitz, a niektóre bezpośrednio do Drezna. Dwusystemowy BWE cieszy się powodzeniem, chociaż mógłby być większym, gdyby „skutecznie” nie omijał miast jadąc odludną Puszcą Rzepińską.

Inicjatywy samorządów, bilateralne Euromiasto Gubin-Guben czy markoregionalne Partnerstwo Odry to przykłady niezłej, choć mozolnie budowanej współpracy. Na południu makroregionu wprowadzono skoordynowany rozkład jazdy i wspólny bilet (ZVON). Ze wspólnej oferty mogą też korzystać mieszkańcy Berlina oraz Szczecina czy Zielonej Góry.

Niemieckie firmy wpisują się trwale w krajobraz gospodarczy Polski. Wymiana notuje rosnące obroty, przy czym najmniej częściowo odchodzi od modelu „taniaści z Polski”. Orlen od lat posiada liczną sieć stacji, a Polacy z klasy średniej należą do najliczniejszych zagranicznych mieszkańców Berlina, na poziomie większej wartości dodanej od drobnego handlu z Flohmarktu lat 80-tych i 90-tych. Po niemieckiej stronie rośnie zainteresowanie nauką języka polskiego a i Niemcy z coraz mniejszą rezerwą osiedlają się w polskich miastach. Niezrównany Steffen Möller przestaje być symbolem.



### 3. Połączenia dziś

Wspólna przestrzeń planistyczna Regionu Odry wymaga dobrej ilości i jakości powiązań transportowych. Tymczasem dzisiejsze rozwiązania mają postać niekiedy kuriozalną.

Na przestrzeni II połowy XX wieku dynamicznie rozwinęły się dwie aglomeracje: legnicko-głogowska oraz zielonogórska. Korytarze transportowe nie godzą się z tym faktem, preferując „sprawną” obsługę „aglomeracji” odludzi: Puszcza Rzepińska czy Bory Dolnośląskie. Stanowi to razem bodaj ewenement w skali Europy, o ile nie świata, gdzie infrastruktura korytarzy służy łączeniu miast, a nie miast z kompleksami leśnymi.

### 4. Połączenia jutra - postulaty ZDT

#### 4.0. Łączenie miast 2016/2018

Powrót w 2016 pociągów międzynarodowych łączących miasta, Magistralę Odrzańską z (przyszłym) usprawnieniem przebiegu - Odrzanka+: (Katowice-)Wrocław-Legnica-Głogów-Zielona Góra-Berlin.

#### 4.1. KDP 2030

Kolej Dużych Prędkości pozwoli w ciągu dekady, dwóch przełamać działania doraźne, pozorne, taką „protetykę” i realnie powiązać ośrodki pogranicza polsko-niemieckiego, a szerzej polsko-niemieckoczeskiego wzajemnie ze sobą, z krajem i światem.

#### 4.2 ITS - Inteligentne systemy transportowe 2020

Wprowadzenie wspólnego inteligentnego systemu transportu zarówno dla transportu pasażerskiego, jak i dla towarowego jest możliwe organizacyjnie i technologicznie już technicznie w tej dekadzie. Mógłby to być system pilotażowo integrujący obszar Partnerstwa Odry (projekt został przedstawiony partnerom w roku 2014), jako modelowy dla całej Europy.

#### 4.3. Port lotniczy w Regionie Odry 2030/2030+

W perspektywie długookresowej port lotniczy Zielona Góra (Babimost), jako centralnie położony mógłby przejąć funkcję nieco rozszerzonego portu uzupełniającego dla BBI i POZ. Podobną funkcję pełni port lotniczy Frankfurt (Hann) odległy o ponad 150km od Frankfurtu nad Menem.

#### 4.4. Poprawy połączeń granicznych 2020/2030

Kontynuacja usprawnienia połączeń o znaczeniu lokalnym i regionalnym. Do takich zaliczamy obejście drogowe Kostrzyna nad Odrą, most na Odrze w Eisenhuttenstadt, a także powiązanie północnego obejścia Gubin-Guben z siecią dróg krajowych (B112/246 oraz DK32), rozbudowę LK 358 Czerwieńsk-Guben, na północy linia Szczecin-Angermunde (Berlin) oraz tunel łączący nasze wyspy (DK93).

#### 4.5. Odra 2030/2030+

Modernizacja Odry do V/VI klasy na odcinku Szczecin-Schwedt oraz minimum IV klasy żeglugowej na pozostałym odcinku.





## Daseinsvorsorge im deutsch-polnischen Grenzraum – Planung und Umsetzung aus polnischer und deutscher Perspektive

*Sandra Izabela Łysakowska, B.Sc. Stadt- und Regionalplanung*

Masterstudiengang Raumentwicklung und Naturressourcenmanagement an der Technischen Universität Dresden

Die flächendeckende Gewährleistung der Daseinsvorsorge wird als eine zentrale Aufgabe von Staat und Kommunen (vgl. Winkel 2008: 41 in Schiller 2013: 197, Haber et al. 2014: 9) sowie als zentrales Leitprinzip der Raumordnung in Deutschland angesehen (vgl. Haber et al. 2014: 9). Allerdings ist der Begriff bisher nicht einheitlich definiert (vgl. Schiller 2013: 197). Nach dem Deutschen Institut für Urbanistik (2012: 16) wird Daseinsvorsorge als „Tätigkeit des Staates, welche einer grundlegenden Versorgung der Bevölkerung mit wesentlichen Gütern und Dienstleistungen dient“ definiert und beinhaltet Bereiche der öffentlichen Versorgung wie Abfallbeseitigung, Gas-, Strom- und Wasserversorgung sowie auch den Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Axel Prebs beschreibt Daseinsgrundfunktionen, die sich aus den menschlichen, „wesentlichen und existenziellen Bedürfnissen“ ergeben. Diese Grundfunktionen erfassen die acht Bereiche: „Wohnen“, „Arbeiten“, „sich versorgen“, „sich bilden“, „sich erholen“, „in Gemeinschaft leben“, „Entsorgen“ und „am Verkehr teilnehmen“ (Prebs 2013: 10-12). Nach Claudia Neu (2009: 9) ist die Sicherung der Daseinsvorsorge eine deutsche Besonderheit, während dieser Terminus in Polen offiziell nicht existiert (vgl. Golinowska 2001: 148), auch wenn die Grundzüge des „deutschen Verständnisses“ in der polnischen Wissenschaft und im Planungsinstrumentarium angesprochen werden.

Die Aufgabe der Sicherung der Daseinsvorsorge ist heute umstritten und wird unterschiedlich diskutiert. Es wird in Frage gestellt, ob in den Zeiten von Schrumpfung, von Alterung der Bevölkerung und im ökonomischen Strukturwandel eine flächendeckende Versorgung immer noch möglich ist (vgl. Haber et al. 2014: 9). Dabei stehen die Grenzregionen vor besonderen Herausforderungen in diesen Bereichen. Auf der einen Seite verursachen die periphere Lage und die große Entfernung zu Entwicklungszentren eine aus politischer Sicht geringere Bedeutung (vgl. Röber 2015: 12) und auf der anderen Seite wird den Grenzräumen besondere Verantwortung für die europäische territoriale Kohäsion zugeschrieben (vgl. Knippschild 2008: 3). Dennoch führt diese Vernachlässigung zu einem Bedarf an Kooperation in der Stadt- und Regionalplanung (vgl. Bölit, Knippschild 2007: 5; Röber 2015: 12). Trotz der vielen Projekte, Programme und Förderungsmöglichkeiten ist das Potenzial grenzübergreifender Zusammenarbeit noch nicht ausgeschöpft. Großer Handlungsbedarf ergibt sich insbesondere im polnisch-deutschen Grenzraum. Diese Region ist ländlich geprägt und von Problemen der Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge betroffen, was wiederum mit der wirtschaftlichen Entwicklung der Region zusammenhängt (vgl. Sächsische Staatsregierung 2013: 158).

Das Problem wird verstärkt durch die Beeinträchtigung der Grenze: Unterschiedliche Planungstraditionen, Planungssysteme und Standards können möglicherweise die grenzübergreifende Entwicklung behindern. Eine effektive grenzübergreifende Zusammenarbeit würde erheblich dazu beitragen, die Daseinsvorsorge im Grenzraumgebiet effektiv und flächendeckend zu gestalten sowie gleichwertige Lebensverhältnisse anzustreben.

Das oben genannte Thema ist Gegenstand der Untersuchung einer derzeit laufenden Masterarbeit, die an der Technischen Universität Dresden im Rahmen des Masterstudiengangs Raumentwicklung und



Naturressourcenmanagement bearbeitet wird. Das Ziel besteht darin, eine Gegenüberstellung zum Thema Daseinsvorsorge in Deutschland und in Polen zu erstellen und die Entwicklung von Ansätzen zur grenzübergreifenden Sicherung der Daseinsvorsorge im polnisch-deutschen Grenzraum zu untersuchen.

Die grenzübergreifende Kooperation im Bereich der Daseinsvorsorge fordert zuerst eine tiefgreifende Analyse der bestehenden Systeme, Kompetenzen und Entscheidungsträger auf beiden Seiten der Grenze. Diese wird mithilfe einer umfangreichen Recherche zu den formellen und informellen Planungsinstrumenten sowie durch eine Auswertung der Literatur und durch Fachgespräche durchgeführt. Im weiteren Verlauf der Arbeit folgt die Vertiefung anhand eines Beispiels aus der Praxis im Bereich der Daseinsvorsorge.

Die leitenden Forschungsfragen der Untersuchung beleuchten, wie die Daseinsvorsorge im polnischen sowie im deutschen Kontext aussieht. In wessen Kompetenzen und auf welchen planerischen Grundlagen baut die Sicherung der Daseinsvorsorge in Deutschland und in Polen auf? Was ist der „Status Quo“ der Daseinsvorsorge im sächsisch-niederschlesischen Grenzraum? Wo liegen die Stärken und die Schwächen der grenzübergreifenden Daseinsvorsorgesicherung?

Die Erkenntnisse aus dieser Masterarbeit sollen Impulse für eine bessere Koordination und eine bessere Verständigung über die Planungsprozesse, die im Bereich der Daseinsvorsorge der jeweils anderen Seite der Grenze stattfinden, liefern.

## Quellen

Böhlitz, Dirk; Knippschild, Robert (2007): Grenzüberschreitende Koordinierung der kommunalen Flächennutzungsplanung im deutsch-tschechischen Grenzraum. Studie zur Dokumentation und Auswertung des Projekts KOREG. Schriftenreihe zur Regionalentwicklung. Heft 7. Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien. Bautzen

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2012): Berichte. Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Standpunkte des Difu. Heft 1/2012, S. 16

Golinowska, Stanisława (2001): Services of general interest in present and future Europe. Case Poland. In: DEUTSCHER VEREIN FÜR ÖFFENTLICHE UND PRIVATE FÜRSORGE E.V.: Daseinsvorsorge in Europa heute und morgen – die Zukunft der kommunalen und freigemeinnützigen sozialen Dienste. BMFSFJ, Frankfurt am Main

Haber, Marlit; Rüdiger, Andrea; Baumgart, Sabine; Danielzyk, Reiner; Tietz, Hans-Peter (2014): Daseinsvorsorge in der Raumentwicklung. Eine Einführung in den Sammelband. In: Haber, Marlit; Rüdiger, Andrea; Baumgart, Sabine; Danielzyk, Reiner; Tietz, Hans-Peter (Hrsg.): Daseinsvorsorge in der Raumentwicklung. Sicherung-Steuerung-Vernetzung-Qualitäten. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Technische Universität Dortmund. Dortmund, S. 9-17

Knippschild, Robert (2008): Grenzüberschreitende Kooperation. Gestaltung und Management von Kooperationsprozessen in der Raumentwicklung im deutsch-polnisch-tschechischen Grenzraum. IÖRSchriften. Band 48. Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. Dresden

Neu, Claudia (2009): Daseinsvorsorge – eine Einführung. In: NEU, CLAUDIA (Hrsg.): Daseinsvorsorge. Eine gesellschafts-wissenschaftliche Annäherung. Demografischer Wandel – Hintergründe und Herausforderungen. VS Research Verlag. Heidelberg



Prebs, Axel (2013): Raumordnung in Deutschland. Westermann. Braunschweig, S. 9 -13

Röber, Jorg (2015): Zukunftsfähig durch Regionsbildung? Institutionenbildung in politisch-administrativen Verflechtungsräumen. Budrich UniPress Ltd. Opladen, Berlin, Toronto

Schiller, Georg (2013): Diskursive Entwicklung von Anpassungskonzepten für Infrastrukturen der Daseinsvorsorge. In: HARM, KATRIN; ADERNHOLD, JENS (Hrsg.): Die subjektive Seite der Stadt. Neue politische Herausforderungen und die Bedeutung von Eliten im lokalen Bereich. Springer VS. Wiesbaden, S. 178 – 222

Staatsministerium des Innern (Hrsg.) (2013): Landesentwicklungsplan Sachsen 2013. Verabschiedet am 14.08.2013

Winkel, Reiner (2008): Öffentliche Infrastrukturversorgung im Planungsparadigmenwandel. In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 1/2, S. 41-48



## Zapewnienie potrzeb bytowych w polsko-niemieckim regionie transgranicznym – planowanie i realizacja z polskiej i niemieckiej perspektywy

*Sandra Izabela Łysakowska, B.Sc. planistka miast i regionów*

Studia magisterskie Rozwój przestrzenny i zarządzanie zasobami naturalnymi, Politechnika Drezdeńska

Zapewnienie potrzeb bytowych na własnym terenie to główne zadanie miast i gmin (por. Winkel 2008: 41 za Schiller 2013: 197, Haber et al. 2014: 9) oraz centralna zasada przewodnia gospodarki przestrzennej w Niemczech (por. Haber et al. 2014: 9). Należy jednak zaznaczyć, że pojęcie to nie jest jednoznacznie określone (por. Schiller 2013: 197). Zgodnie z definicją Niemieckiego Instytutu Urbanistyki (2012: 6) zapewnienie potrzeb bytowych ludności (niem. Daseinsvorsorge) to „działalność państwa, która służy zapewnieniu dostępu do podstawowych dóbr i usług”. W definicji mowa jest o takich zakresach świadczeń publicznych, jak utylizacja odpadów, zapewnienie dostępu do sieci gazowej, energetycznej, wodociągowej, ale także utrzymywanie sieci transportu publicznego. Axel Prebs opisuje podstawowe funkcje bytowe, wynikające z ludzkich „istotnych i egzystencjalnych potrzeb”. Funkcje te obejmują osiem dziedzin: mieszkanie, praca, zaopatrzenie, kształcenie, wypoczynek, życie we wspólnocie, utylizacja i partycypacja w transporcie i komunikacji (por. Prebs 2013: 10-12). Według Claudii Neu (2009: 9) samo pojęcie Daseinsvorsorge to niemiecki eufemizm, w Polsce np. nie funkcjonujące w obiegu planistycznym (por. Golnowska 2001: 148), aczkolwiek podstawowe treści tego pojęcia „w rozumieniu niemieckim” są brane pod uwagę w polskiej nauce i instrumentarium planistycznym.

Zadanie zapewnienia potrzeb bytowych jest kontrowersyjnie dyskutowane. Poddaje się pod wątpliwość, czy w czasach spadku liczby ludności, starzenia się społeczeństw i przemian strukturalnych z powodów ekonomicznych takie działania dla całych obszarów są uzasadnione (por. Haber et al. 2014: 9). Jest to wymagające zadanie, zwłaszcza dla regionów położonych przy granicach państwowych. Z jednej strony peryferyjne położenie i odległość od metropolii sprawiają, że regiony te mają małe znaczenie pod względem politycznym (por. Roeber 2015: 12). Z drugiej zaś strony regionom przygranicznym przypisuje się szczególne znaczenie dla europejskiej spójności terytorialnej (por. Knippschild 2008: 3). W tej sytuacji regiony graniczne zdane są na kooperacje między sobą w zakresie planowania i gospodarki przestrzennej (por. Boelitz, Knippschild 2007: 5; Roeber 2015: 12). Mimo wielu projektów, programów i grantów potencjał współpracy transgranicznej nie jest jeszcze wyczerpany. Na zaspokojenie czeka wiele potrzeb, zwłaszcza na pograniczu polsko-niemieckim. Region ten składa się głównie z obszarów wiejskich, co sprawia że zapewnienie podstawowych potrzeb ich mieszkańców napotyka na problemy, które z kolei powiązane są z gospodarczym rozwojem regionu (por. rząd Saksonii 2013: 158). Dodatkowe utrudnienie stwarza granica administracyjna – różne tradycje, różne systemy planistyczne, różne standardy mogą negatywnie odbijać się na rozwoju współpracy transgranicznej. Taka efektywna współpraca przyczyniłaby się w dużym stopniu do skutecznego i całościowego zapewnienia potrzeb bytowych mieszkańców regionów przygranicznych, a co za tym idzie, do wyrównanej jakości życia.

Powyższy temat stanowi przedmiot badań pracy magisterskiej, powstającej na Politechnice Drezdeńskiej w ramach kierunku studiów magisterskich Rozwój przestrzenny i zarządzanie zasobami naturalnymi. Jej celem jest porównanie pojęć, instrumentów i zadań w zakresie zapewnienia podstawowych potrzeb



ludności w Polsce i w Niemczech oraz zbadanie przyczynków do transgranicznego rozwoju realizacji takich zadań w polsko-niemieckim regionie transgranicznym.

Kooperacja transgraniczna wymaga przede wszystkim głębokiej analizy istniejących systemów, kompetencji i podmiotów decyzyjnych po obu stronach granicy. Do tego celu potrzebne jest rozległe zbadanie formalnych i nieformalnych instrumentów planistycznych, kwerenda literatury oraz konsultacje fachowe. W drugiej fazie prac temat zostanie pogłębiony na podstawie analizy wybranego, praktycznego przykładu.

Główne zagadnienia badawcze to poszukiwanie odpowiedzi na pytanie, jak wygląda realizacja zadań związanych z zapewnieniem potrzeb bytowych ludności w Polsce i w Niemczech. W zakresie czyich kompetencji leżą takie zadania, na jakich podstawach planistycznych zasadzają się one w Polsce i w Niemczech? Jaki jest *status quo* w tym zakresie na pograniczu dolnośląsko-saksońskim? W czym tkwią mocne, a w czym słabe punkty transgranicznego zapewnienia potrzeb bytowych ludności?

Wyniki badań zawarte w pracy magisterskiej mają posłużyć za impulsy dla lepszej koordynacji i uzgadniania procesów planistycznych, odbywających się po obu stronach granicy.

## Bibliografia

- Böhlitz, Dirk; Knippschild, Robert (2007): Grenzüberschreitende Koordinierung der kommunalen Flächennutzungsplanung im deutsch-tschechischen Grenzraum. Studie zur Dokumentation und Auswertung des Projekts KOREG. Schriftenreihe zur Regionalentwicklung. Zeszyt 7. Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien. Bautzen
- Deutsches Institut für Urbanistik (red.) (2012): Berichte. Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Standpunkte des Difu. Zeszyt 1/2012, s. 16
- Golinowska, Stanisława (2001): Services of general interest in present and future Europe. Case Poland. In: Deutscher Verein für öffentliche Und private Fürsorge e. V.: Daseinsvorsorge in Europa heute und morgen – die Zukunft der kommunalen und freigemeinnützigen sozialen Dienste. BMFSFJ. Frankfurt am Main
- Haber, Marlit; Rüdiger, Andrea; Baumgart, Sabine; Danielzyk, Reiner; Tietz, Hans-Peter (2014): Daseinsvorsorge in der Raumentwicklung. Eine Einführung in den Sammelband. W: Haber, Marlit; Rüdiger, Andrea; Baumgart, Sabine; Danielzyk, Reiner; Tietz, Hans-Peter (red.): Daseinsvorsorge in der Raumentwicklung. Sicherung-Steuerung-Vernetzung-Qualitäten. Dortmunder Beiträge zur Raumplanung. Technische Universität Dortmund. Dortmund, s. 9-17
- Knippschild, Robert (2008): Grenzüberschreitende Kooperation. Gestaltung und Management von Kooperationsprozessen in der Raumentwicklung im deutsch-polnisch-tschechischen Grenzraum. IÖR Schriften. Band 48. Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e.V. Dresden
- Neu, Claudia (2009): Daseinsvorsorge – eine Einführung. W: Neu, Claudia (red.): Daseinsvorsorge. Eine gesellschaftswissenschaftliche Annäherung. Demografischer Wandel – Hintergründe und Herausforderungen. VS Research Verlag. Heidelberg
- Prebs, Axel (2013): Raumordnung in Deutschland. Westermann. Braunschweig, s. 9-13
- Röber, Jorg (2015): Zukunftsfähig durch Regionsbildung? Institutionenbildung in politisch-administrativen Verflechtungsräumen. Budrich UniPress Ltd. Opladen, Berlin, Toronto



Schiller, Georg (2013): Diskursive Entwicklung von Anpassungskonzepten für Infrastrukturen der Daseinsvorsorge. W: Harm, Katrin; Aderhold, Jens (red.): Die subjektive Seite der Stadt. Neue politische Herausforderungen und die Bedeutung von Eliten im lokalen Bereich. Springer VS. Wiesbaden, s. 178 – 222

Staatsministerium des Innern (red.) (2013): Landesentwicklungsplan Sachsen 2013. Uchwalony 14.08.2013

Winkel, Reiner (2008): Öffentliche Infrastrukturversorgung im Planungsparadigmenwandel. W: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 1/2, 41-48





## Das Entwicklungskonzept für Verbindungen der Makroregion Breslau – Berlin – Dresden

*Ing. Magdalena Śliwińska*

Technische Universität Breslau

Der folgende Beitrag basiert auf einer Masterarbeit, die die Makroregion Breslau – Berlin - Dresden unter Berücksichtigung von Räumen mit einem hohen Potenzial und von problembehafteten Feldern vorstellt. Das „Entwicklungskonzept für Verbindungen der Makroregion Breslau – Berlin – Dresden“ versucht, Entwicklungsbedingungen für einen Raum zu definieren, dessen Funktionsfähigkeit von dem gesellschaftlich-wirtschaftlichen Zustand seiner wichtigsten Städte Breslau, Berlin und Dresden determiniert wird.

Es wurden Maßnahmen empfohlen, die die Entwicklung positiv beeinflussen und harmonisieren können. Bei der Definition entsprechender zukünftiger Maßnahmen wurde nach grundlegenden Handlungen, die im Kontext der Entwicklung grenzüberschreitender Zusammenarbeit realisiert werden sollten, vorgegangen.

Die grundlegenden Handlungen im Kontext der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit bestehen nach Erkenntnissen des Konzeptes in einer entsprechenden Definierung und Nutzung vorhandener, günstiger Bedingungen, die impulsgebend für die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen oder raumordnerischen Verflechtungen wirken. Darauf basierend können Maßnahmen festgelegt werden, die zur Umsetzung der Verflechtungen führen.

Auf der Grundlage von zugänglichen Planungsdokumenten, wissenschaftlichen Publikationen und statistischen Daten wurde der analytische Teil formuliert. Dieser beschreibt die in der Makroregion vorkommenden Voraussetzungen und Abhängigkeiten. Im zweiten, konzeptionellen Teil wurden drei mögliche Szenarien im europäischen Kontext samt entsprechenden Handlungen skizziert, die die gemeinsame Stärkung von funktionalen Verbindungen in der Makroregion unterstützen können.

Die durchgeführten Untersuchungen ergaben Schlussfolgerungen, die eine Interventionsnotwendigkeit im Kontext von fünf grundlegenden operativen Zwecken aufzeigen: Demographie, Wirtschaft, Raumordnung und Umwelt.

Unter Berücksichtigung der aktuellen, dynamischen politischen Situation wurden drei mögliche Entwicklungsszenarien erarbeitet, die wiederum eine Grundlage für Maßnahmen zur Verbesserung der Kohärenz und zur Stärkung der Verbindungen innerhalb der Makroregion bilden. Schrittweise, parallele Bemühungen um die Realisierung der operativen Zwecke sowie die Fokussierung auf die Bereiche der höchsten Bedarfe wurden als Maßnahmen bezeichnet, die die Umsetzung des Hauptanliegens, der Erhöhung von Kohärenz der Makroregion, als Ziel haben. Es wurde erkannt, dass die Konzentration der Maßnahmen nur auf einem Aspekt – z. B. dem wirtschaftlichen oder räumlichen – nicht als umfassende Realisierung der Kohärenzpolitik gesehen werden sollte. Die Maßnahmen sollen einen interdisziplinären Charakter haben, denn erst in der Summe können sie zum erwarteten Zusammenwachsen der Makroregion führen.

Als erstes Szenario wurde die **Fortsetzung der Zusammenarbeit von Staaten im Rahmen der Europäischen Union bei gleichzeitiger Verhinderung von unkontrollierter Migration** entwickelt. Dieses Szenario modifiziert unwesentlich die Zusammenarbeit der EU-Mitgliedstaaten, sieht eine stufenweise Umsetzung der EU-Postulate mit gleichzeitiger Verhinderung der massenhaften Migration vor.



Dieses geht mit der Fortsetzung der Zusammenarbeit auf allen Ebenen einher, die eine weitere Entwicklung von gegenseitigen Verbindungen ermöglicht. Die Maßnahmen sollten sich auf die Verbesserung der demographischen Lage, die besonders problematisch erscheint, konzentrieren.

Das zweite Szenario behandelt die **Erschwernisse innerhalb der Europäischen Union, die sich aus den globalen Konflikten und Massenmigrationen ergeben, mit gleichzeitiger Stärkung der EU-Außengrenze.** Die in diesem Kontext genannten Maßnahmen konzentrieren sich auf dem Entgegenwirken der wirtschaftlichen Destabilisierung – einer Bedrohung, die als Folge von unkontrollierter Zuwanderung auftreten kann.

Das dritte Szenario sieht eine **drastische Einschränkung der Zusammenarbeit im Rahmen der EU mit gleichzeitiger Schließung von Grenzen zwischen den zum Schengen-Abkommen gehörenden Staaten, verursacht durch globale Konflikte,** vor. Es wäre eine radikale Reaktion der Mitgliedstaaten der EU auf die bestehenden globalen Konflikte und Migrationen, die eine wesentliche Auswirkung auf den Umfang und Niveau der Zusammenarbeit von EU-Mitgliedstaaten haben würde. Sollte sich dieses Szenario verwirklichen, sollte prioritär versucht werden, die gegenwärtig bestehenden, im Fall einer Grenzschießung bedrohten Verbindungen zu erhalten und zu stärken.

Es ist zu bedenken, dass die aktuelle Zusammenarbeit innerhalb der Makroregion Breslau – Berlin – Dresden ein hohes Potenzial für die fortschreitende Kohäsion und Stärkung sowohl von gesellschaftlichen als auch wirtschaftlichen Verbindungen aufweist. Unter der Berücksichtigung der Dynamik des politischen Wandels sollte bei den Maßnahmen eine gewisse Flexibilität vorgesehen werden, die eine Anpassung von konkreten Lösungen an den aktuellen Stand erlauben würde. Es ist zu vermuten, dass dank der Entgegenwirkung negativer demographischer Entwicklungstrends, der Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit und der Anpassung der Straßen- und Bahninfrastruktur die deutsch-polnische Makroregion in der Perspektive der nächsten 25 Jahre zu einer nachhaltig entwickelten, kohärenten Region mit einem hohen Wirtschaftsniveau und – vor allem – mit starken gegenseitigen gesellschaftlichen Bindungen wird.

## Quellen

Bednarski, Ryszard (2010): Superregion polsko-niemiecki jako próba reaktywacji planu Stolpego-Willersa. In: *Ekonomia i Zarządzanie* 2010/02, S. 7-25. Online verfügbar unter:

<http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-article-BPB9-0010-0001>

Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hrsg.) (2010): *Ideas. Innovation. Prosperity. High-Tech Strategy 2020 for Germany.* Online verfügbar unter: [https://www.bmbf.de/pub/hts\\_2020\\_en.pdf](https://www.bmbf.de/pub/hts_2020_en.pdf)

Eickelpasch, Alexander (2015): Structural differences at the root of East-West Gap in research, development and innovation in Germany. In: *DIW Economic Bulletin* 41/201, S. 541-552. Online verfügbar unter: [www.diw.de/sixcms/detail.php?id=diw\\_01.c.516082.de](http://www.diw.de/sixcms/detail.php?id=diw_01.c.516082.de)

Jurkovicz, Beata (2014): Polsko-niemieckie pogranicze. Historia i teraźniejszość. In: *FAE Policy Paper* nr 6/2014. Online verfügbar unter: [www.fae.pl/faepolicypaperprfnrelacjegraniczne.pdf](http://www.fae.pl/faepolicypaperprfnrelacjegraniczne.pdf)

Łada, Agnieszka (Hrsg.) (2014): *Wspólna dekada. Polska i Niemcy 10 lat razem w Unii Europejskiej.* Fundacja Instytutu Spraw Publicznych. Warszawa. Online verfügbar unter: [www.polen.diplo.de/contentblob/4220670/Daten/4211654/gemeinsamesjahrzehnt.pdf](http://www.polen.diplo.de/contentblob/4220670/Daten/4211654/gemeinsamesjahrzehnt.pdf)



**ONLINE-READER**

Wissenschaftliches Symposium zu den Zukunftstrends im deutsch-polnischen Verflechtungsraum bis 2041/  
Symposium naukowe „Trendy zmian polsko-niemieckiego obszaru powiązań do 2041”

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (Hrsg.) (2013): Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec IPPON. Online verfügbar unter:  
[rbgp.home.pl/IPPON/IPPON\\_tekst\\_Studium\\_przyjety\\_przez\\_GS\\_21\\_06\\_2013.pdf](http://rbgp.home.pl/IPPON/IPPON_tekst_Studium_przyjety_przez_GS_21_06_2013.pdf)



## Koncepcja rozwoju powiązań makroregionu Wrocław – Berlin – Drezno

*inż. Magdalena Śliwińska*

Politechnika Wrocławska

„Koncepcja rozwoju powiązań makroregionu Wrocław – Berlin – Drezno” to próba zdefiniowania uwarunkowań rozwojowych obszaru, którego funkcjonowanie determinuje kondycja społeczno-gospodarcza jego głównych miast: Wrocławia, Berlina i Drezna. W pracy przedstawiono makroregion, wraz ze wskazaniem obszarów o dużym potencjale oraz obszarów problemowych, a następnie zasugerowano działania, mogące zharmonizować jego rozwój. Podczas definiowania działań rozwojowych makroregionu kierowano się zasadą dążenia do wieloaspektowego wzmacniania powiązań w jego obrębie, istotnego dla wzrostu efektywności w zakresie współpracy transgranicznej.

Odpowiednie definiowanie i wykorzystywanie istniejących, sprzyjających uwarunkowań, mogących stawać się impulsem do przyspieszania formułowania więzi społecznych, gospodarczych, czy przestrzennych, a także wytyczanie działań adekwatnych do sytuacji mogących mieć miejsce w przyszłości to elementarne działania w kontekście rozwoju współpracy transgranicznej.

Na podstawie dostępnych dokumentów planistycznych, publikacji naukowych i danych statystycznych sformułowano część analityczną, przybliżającą uwarunkowania i zależności zachodzące w makroregionie. W części drugiej – koncepcyjnej – przedstawiono trzy potencjalne scenariusze wydarzeń w kontekście europejskim i dostosowane do nich działania, wspierające wzmacnianie powiązań funkcjonalnych w obrębie makroregionu.

Przeprowadzone badania pozwoliły na wyodrębnienie wniosków, wskazujących na szczególne potrzeby interwencji w kontekście pięciu podstawowych celów operacyjnych na płaszczyźnie: demograficznej, gospodarczej, przestrzennej i środowiskowej.

W nawiązaniu do aktualnej, dynamicznej sytuacji politycznej, podjęto próbę zdefiniowania trzech prawdopodobnych scenariuszy wydarzeń, na podstawie których wyznaczono główne kierunki działań mających na celu poprawę spójności i wzmocnienie powiązań w obrębie makroregionu. Stopniowe, paralelne dążenia do realizacji postulatów celów operacyjnych, a także skupianie uwagi na dziedzinach największego zapotrzebowania określono jako działania warunkujące realizację celu głównego w postaci zwiększenia spójności makroregionu. Ponadto stwierdzono, że koncentracja działań wyłącznie jednego aspektu – na przykład gospodarczego, czy przestrzennego – nie powinna być postrzegana jako kompletna realizacja polityki zwiększania spójności ze względu na interdyscyplinarny charakter działań, które – dopiero sumując się – mogą przynosić pożądane skutki zespolenia obszaru makroregionu.

Jako pierwszy scenariusz przyjęto **kontynuację współpracy państw w ramach Unii Europejskiej z jednoczesnym zahamowaniem zjawiska niekontrolowanych migracji**, charakteryzujący się nieznaczną modyfikacją współpracy państw członkowskich Unii Europejskiej, stopniową realizacją postulatów unijnych, z jednoczesnym zahamowaniem zjawiska masowych migracji.

Wystąpienie powyższej sytuacji wiąże się z możliwością swobodnej kontynuacji współpracy we wszystkich płaszczyznach, umożliwiając dalszy rozwój wzajemnych powiązań. Podejmowane działania powinny skupiać się w szczególności na poprawie sytuacji demograficznej, która jest szczególnie problemowa.



Jako drugi scenariusz przyjęto **utrudnienie współpracy w ramach Unii Europejskiej wskutek zaostrenia globalnego konfliktu i postępowania zjawiska masowych migracji, z jednoczesnym wzmocnieniem zewnętrznych granic Unii Europejskiej**. Wyznaczone w tym kontekście działania skupiają się na przeciwdziałaniu destabilizacji gospodarczej – zagrożeniu, które może być następstwem niekontrolowanego napływu ludności.

Jako trzeci scenariusz przyjęto **drastyczne ograniczenie współpracy w ramach Unii Europejskiej z jednoczesnym zamknięciem granic wewnętrznych strefy Schengen wskutek globalnego konfliktu**, będący radykalną reakcją państw członkowskich Unii Europejskiej na istniejące problemy globalnego konfliktu i migracji, znacząco oddziałująca na zakres i poziom współpracy państw członkowskich w ramach Unii Europejskiej. Jako działania priorytetowe powyższego scenariusza wyznacza się próbę utrzymania i wzmocnienia dotychczas istniejących powiązań, które mogą okazać się zagrożone w przypadku zamknięcia granic.

Należy mieć na uwadze, że aktualna współpraca w obrębie makroregionu stwarza duży potencjał na stopniowe zwiększanie spójności i wzmocnianie więzi zarówno społecznych, jak i gospodarczych w obrębie makroregionu Wrocław – Berlin - Drezno. Ze względu na dynamikę zmian politycznych, podczas podejmowania działań należy zachować swoistą elastyczność, pozwalającą na dostosowanie konkretnych rozwiązań do zaistniałej sytuacji. Można przypuszczać, że w perspektywie przyszłych 25 lat, dzięki koncentracji starań na zapobieganiu negatywnym zjawiskom demograficznym, zwiększaniu konkurencyjności, czy dostosowaniu infrastruktury drogowej i kolejowej, polsko-niemiecki makroregion stanie się jednolitym, spójnym obszarem, o wysokim stopniu rozwoju gospodarczego, a – przede wszystkim – o wzajemnych, mocnych więziach społecznych.

## Netografia

Bednarski, Ryszard (2010): Superregion polsko-niemiecki jako próba reaktywacji planu Stolpego-Willersa.

W: *Ekonomia i Zarządzanie* 2010/02, s. 7-25. Artykuł dostępny online:

<http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-article-BPB9-0010-0001>

Bundesministerium für Bildung und Forschung (red.) (2010): *Ideas. Innovation. Prosperity. High-Tech Strategy 2020 for Germany*. Artykuł dostępny online: [https://www.bmbf.de/pub/hts\\_2020\\_en.pdf](https://www.bmbf.de/pub/hts_2020_en.pdf)

Eickelpasch, Alexander (2015): Structural differences at the root of East-West Gap in research, development and innovation in Germany. W: *DIW Economic Bulletin* 41/201, s. 541-552. Artykuł dostępny online: [www.diw.de/sixcms/detail.php?id=diw\\_01.c.516082.de](http://www.diw.de/sixcms/detail.php?id=diw_01.c.516082.de)

Jurkovicz, Beata (2014): *Polsko-niemieckie pogranicze. Historia i teraźniejszość*. W: *FAE Policy Paper* nr 6/2014. Artykuł dostępny online: [www.fae.pl/faepolicypaperprfnrelacjegraniczne.pdf](http://www.fae.pl/faepolicypaperprfnrelacjegraniczne.pdf)

Łada, Agnieszka (red.) (2014): *Wspólna dekada. Polska i Niemcy 10 lat razem w Unii Europejskiej*. Fundacja Instytutu Spraw Publicznych. Warszawa. Artykuł dostępny online: [www.polen.diplo.de/contentblob/4220670/Daten/4211654/gemeinsamesjahrzehnt.pdf](http://www.polen.diplo.de/contentblob/4220670/Daten/4211654/gemeinsamesjahrzehnt.pdf)

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego (red.) (2013): *Studium integracji przestrzennej polskiej części pogranicza Polski i Niemiec IPPON*. Artykuł dostępny online: [rbgp.home.pl/IPPON/IPPON\\_tekst\\_Studium\\_przyjety\\_przez\\_GS\\_21\\_06\\_2013.pdf](http://rbgp.home.pl/IPPON/IPPON_tekst_Studium_przyjety_przez_GS_21_06_2013.pdf)



## Eine Grenze. Zwei Regionen. Eine Marketingstrategie.

*Bastian Armbrust, Lisa Blumenroth, Elisabeth Brandmeyer, Wiebke Diedenhofen, David Durringer, Nina Gräfenhahn, Annabelle Haecker, Janine Hoelzmann, Anda Kasumaj, Philipp Nimpsch*

Bachelorstudierende der Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin

In den vergangenen 25 Jahren hat sich vieles in der Euroregion Pomerania getan. Durch die Marketingstrategie „Die Euroregion Pomerania erleben“ präsentiert sich der Tourismus in der Euroregion Pomerania heute, im Jahr 2041, als antriebsstarker Motor für die wirtschaftliche Entwicklung der Grenzregion.

Bereits im Jahr 2016 wurden die wichtigsten Potenziale der Euroregion Pomerania festgestellt und gezielt gefördert. Schon damals bot die günstige geographische Lage ideale Voraussetzungen für den Ausbau der Verkehrswege auf den Nord-Süd- und Ost-West-Achsen. Zusätzlich zeichnet sich die Euroregion Pomerania im Bereich des Naturschutzes durch eine hohe Dichte an Großschutzgebieten aus, wie z. B. dem grenzüberschreitenden Nationalpark „Unteres Odertal“. Eines der wichtigsten Potenziale stellt nach wie vor die Lage der Euroregion an der Ostsee dar. Die lukrative Wasserlage bildet einen gemeinsamen Identitätsträger und schafft somit ein Fundament für eine erfolgreiche und gewinnbringende grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Die Marketingstrategie „Die Euroregion Pomerania erleben“ steigert die Attraktivität der Region. Durch gezielte Maßnahmen wurde die Wahrnehmung für das Tourismusziel Euroregion Pomerania gestärkt. So laden die Website „ExperiencePomerania“ und die gleichnamige, kostenlose App, die das Tourismusangebot der Euroregion in kompakter Form darstellt, die Besucher zum Erleben der Region ein. Des Weiteren stiftet ein gemeinsames Logo Identität und schafft Wiedererkennungswert.

Um das Tourismuspotenzial der Gegend übersichtlich und doch informativ darzustellen, ist eine ansprechende Internetpräsenz obligatorisch. Zur Euroregion Pomerania gibt es nun aufbauend auf der bereits bestehenden Internetseite „Pomerania.net“ die Website „ExperiencePomerania“ mit hilfreichen Basisinfos zu Städten, Sehenswürdigkeiten und der umgebenden Natur auf deutscher und polnischer Seite der Euroregion. Um diese Informationen mobiler und detaillierter anzubieten, wurde eine optisch und inhaltlich an die Webseite orientierte „ExperiencePomerania“-App entwickelt. Wie auch die Webseite ist diese in drei Sprachen (englisch, polnisch, deutsch) verfügbar. Sie beinhaltet praktische Tipps zu Verbindungen innerhalb Deutschlands, Polens und in der Grenzregion - ob mit der Bahn, Fähre oder Fernbus. Die App enthält Kurzbeschreibungen der größeren Städte, Insider-Tipps von Bewohnern, Essensempfehlungen für jedes Budget, Karten und Ausflugsziele. Für Naturliebhaber werden Nationalparks, Wanderwege, Fahrradwege und Strände vorgestellt. Die App verfügt zusätzlich über einen Kalender, der über sportliche, kulturelle, traditionelle und musikalische Events in der Euroregion Pomerania informiert. Um sprachliche Hürden abzubauen, wurde ein Reise-Wörterbuch integriert. Basisinformationen zur Geschichte und Kultur sowie ein Währungsrechner runden die App ab. Somit bedarf ein Besuch in der Grenzregion keiner großen Vorbereitung mehr – unkomplizierte Informationsmöglichkeiten erleichtern das Eintauchen in dieses spannende Gebiet.

Um weitere Hürden abzubauen, ist der deutsch-polnische Grenzraum in einer gemeinsamen Landkarte erfasst worden. So können Anwohner des deutsch-polnischen Grenzraumes und Gäste den deutschen und polnischen Teil der Euroregion besuchen, ohne sich an Landkarten mit unterschiedlichen





Maßstäben orientieren zu müssen. Die Erkundung des Gebietes ist somit attraktiver geworden, da keine aufwändigen Recherchen mehr nötig sind, um eine passende Route zu finden. Besonders gut ist dies für Fahrradfahrer, die auf den Radwegen im Grenzraum unterwegs sind; aber auch kurzfristige Tagesausflüge in das jeweils andere Land lassen sich leicht organisieren. Diese Ausflugskarten sind selbstverständlich in verschiedenen Sprachen verfasst, um sie auch für Touristen verständlich zu machen. Zusätzlich sind die Landkarten in Geschäften und auch online (auf der Website und in der App) auf Abruf verfügbar.

Ein weiterer Bestandteil der Marketingstrategie ist die Entwicklung eines einheitlichen Logos und Slogans. So wurde ein Logo geschaffen, was zur Identifikation der Region beiträgt und das Gemeinschaftsgefühl stärkt. Es hat einen hohen Wiedererkennungswert und bleibt leicht in Erinnerung. Gegenstand des Logos ist die einzigartige Natur und die kulturelle Vielfalt des deutsch-polnischen Grenzgebiets. Der Slogan „Eine Grenze. Zwei Regionen. Ein Erlebnis.“ bekräftigt die Aussage. Zu finden ist das Logo nicht nur auf Flyern, Visitenkarten, Briefpapieren oder Plakaten. Touristen können auch verschiedene Souvenirs mit dem Logo kaufen oder verschenken. Das Design der offiziellen Homepage und der grenzüberschreitenden App ist selbstverständlich an das Logo angepasst. Die Bewohner der Euroregion können sich mit dem Logo identifizieren. Auch erreicht das Logo in der europäischen Tourismussparte hohe Bekanntheit.

Gute Englischkenntnisse sind unabdingbar für den wachsenden Tourismus und essentiell für eine blühende Wirtschaft in der Region. Es wird daher schon lange viel Wert darauf gelegt, sich zu Beginn der Schulausbildung Englisch als erste Fremdsprache anzueignen. Heutzutage wird von allen Schulen der gesamten Grenzregion die jeweils andere Sprache als zweite Fremdsprache angeboten. Das Erlernen der anderen Sprache hilft der Verständigung und erleichtert das Zusammenleben in der Grenzregion.

Schon heute zeichnen sich durch die grenzüberschreitende Marketingstrategie große Erfolge ab. Der grenzüberschreitende Raum ist in seiner naturräumlichen Vielfalt touristisch erschlossen und erfreut sich vor allem bei Tagestouristen großer Beliebtheit. Auch durch die schnelle und gute Erreichbarkeit steigt die Anzahl der Touristen kontinuierlich; die Region hat sich zu einem regelrechten Anziehungsmagneten entwickelt. Die Werbestrategie mit einheitlichem Logo ist den Menschen sowohl in Deutschland als auch in Polen ein Begriff. Die Region Pomerania präsentiert sich als internationale, abwechslungsreiche Region, die mit vielen touristischen Highlights assoziiert wird. So wird jede Reise zu einem grenzenlosen Erlebnis. Besucher aus Polen und Deutschland erleben die Euroregion in ihrer vollen Pracht und Vielfalt.



## Jedna granica. Dwa regiony. Jedna strategia marketingowa.

*Bastian Armbrust, Lisa Blumenroth, Elisabeth Brandmeyer, Wiebke Diedenhofen, David Durringer, Nina Gräfenhahn, Annabelle Haecker, Janine Hoelzmann, Anda Kasumaj, Phillipp Nimpsch*

Politechnika Berlińska, I. i II. rok studiów licencjackich Planowanie Miast i Regionów

W ciągu ostatnich 25 lat wiele się wydarzyło w Euroregionie Pomerania. Dzięki strategii marketingowej „Przeżyć Euroregion Pomerania” branża turystyczna w regionie jest dzisiaj, w roku 2041, silnym motorem, napędzającym rozwój gospodarczy. Już w roku 2016 określono najważniejsze potencjały Euroregionu Pomerania i poddano je rozsądnemu wsparciu. Stwierdzono wówczas, że korzystne położenie geograficzne stanowi idealne warunki rozbudowy dróg komunikacji wzdłuż osi północ-południe i wschód-zachód. Ponadto Euroregion Pomerania wyróżnia się dużą gęstością terenów przyrodniczo chronionych, należy do nich m.in. transgraniczny Park Narodowy „Dolna Odra”. Jednym z najważniejszych potencjałów to położenie Euroregionu na wybrzeżu Bałtyku. Stanowi ono wspólny element tożsamości i tworzy tym samym fundament efektywnej i opłacalnej współpracy transgranicznej. Strategia marketingowa „Przeżyć Euroregion Pomerania” podnosi atrakcyjność regionu. Dzięki celowym działaniom poprawiła się postrzegalność jego destynacji turystycznych. Witryna internetowa „ExperiencePomerania” i bezpłatna aplikacja o tej samej nazwie, przedstawiające ofertę turystyczną w spoistej formie, zapraszają do poznania regionu. Logo jest elementem wspólnej tożsamości i rozpoznawalności.

Do systematycznej i zawierającej potrzebne informacje prezentacji potencjału turystycznego regionu niezbędna jest prezencja w Internecie. Euroregion Pomerania oprócz bazowej strony „pomerania.net” opracował witrynę „ExperiencePomerania”, zawierającą podstawowe informacje o miastach, zabytkach, atrakcjach przyrodniczych po polskiej i niemieckiej stronie. Aby zapewnić bardziej mobilną i szczegółową informację, opracowano aplikację „ExperiencePomerania”, korespondującą optycznie i merytorycznie z witryną. Witryna oraz aplikacja dostępne są w trzech wersjach językowych – po polsku, niemiecku i angielsku. Zawierają one praktyczne informacje o połączeniach wewnątrz Polski, Niemiec i na pograniczu – kolejowych, promowych, autobusowych. Aplikacja zawiera krótkie opisy większych miast, atrakcji kulinarnych na każdą kieszeń, mapy, trasy wycieczek, informacje od mieszkańców, czyli takie, których nie znajdziemy w przewodnikach. Dla miłośników przyrody witryna i aplikacja mają opisy parków narodowych, tras wędrówek pieszych i rowerowych, plaż. Dodatkowo aplikacja zawiera kalendarium imprez sportowych, kulturalnych, tradycyjnych i muzycznych w Euroregionie Pomerania. Mini-słowniczek dla podróżnych zapewnia podstawową komunikację. Informacje o historii i kulturze oraz kalkulator walut uzupełniają zalety aplikacji.

Wizyta w regionie granicznym nie wymaga więc wielkich przygotowań. Nieskomplikowany dostęp do informacji ułatwia zanurzenie się w tym fascynującym zakątku. Orientację w nim ułatwia wspólna mapa polsko-niemieckiego regionu granicznego. Mieszkańcy i goście regionu mogą poruszać się po drugiej stronie bez konieczności przeliczania skali różnych map. Poznawanie regionu zyskało na atrakcyjności, każdą trasę można znaleźć z łatwością. To szczególne udogodnienie dla osób poruszających się po regionie transgranicznym na rowerach, ale także wybierających się na krótkie wypadki innymi środkami lokomocji. Mapa turystyczna jest oczywiście dostępna w kilku wersjach językowych, umożliwiając korzystanie z niej turystom zagranicznym. Dodatkowo mapa dostępna jest w sklepach i punktach usługowych oraz online, na stronie internetowej i jako aplikacja.

Kolejnym elementem strategii marketingowej jest opracowanie jednolitego logo i sloganu. Stworzono logo, które przyczynia się do identyfikacji z regionem i wzmacnia poczucie przynależności. Ma ono wysoką



rozpoznawalność i jest łatwo zapamiętywalne. Treścią logo jest jedyna w swoim rodzaju przyroda oraz różnorodność kulturowa polsko-niemieckiego pogranicza. Slogan „Jedna granica. Dwa regiony. Jedno przeżycie.” intensyfikuje przekaz logo. Można je znaleźć na ulotkach, wizytówkach, listownikach i plakatach. Sklepy oferują pamiątki z nim. Stylizacja oficjalnej strony internetowej i transgranicznej aplikacji odnosi się oczywiście do logo. Mieszkańcy Euroregionu identyfikują się z nim. Dobrze znane jest ono w europejskiej branży turystycznej.

Dobra znajomość języka angielskiego jest niezbędna w rozwijającej się turystyce i kwitnącej gospodarce regionu. Od dawna kładzie się duży nacisk na naukę angielskiego w szkołach. Od pierwszej klasy szkoły podstawowej jest on pierwszym językiem obcym. Jako drugi język obcy oferowany jest język sąsiadów. Jego nauka wspiera porozumienie i ułatwia wspólne życie w regionie.

Już dziś transgraniczna strategia marketingowa odnosi duże sukcesy. Region ze swoją różnorodnością dysponuje rozwiniętą infrastrukturą turystyczną i cieszy się powodzeniem. Między innymi dzięki szybkiej i łatwej dostępności jest on chętnie odwiedzany przez turystów, także tych przyjeżdżających na krótko, na jeden dzień. Strategia marketingowa z jednolitym logo jest znana w Polsce i w Niemczech. Region Pomerania prezentuje się jako międzynarodowy, zróżnicowany region, kojarzony z wieloma turystycznymi atrakcjami. Każda podróż to przeżycie bez granic. Goście z Polski i Niemiec przeżywają Euroregion w całej jego urodzie i różnorodności.



## Mit Musik Grenzen überwinden: Anregungen für die deutsch-polnische grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Kulturbereich

*Victoria Markiewicz*

Bachelorstudentin der Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin

Im Folgenden wird die Projektidee zu Musik- und Opernfestspielen im deutsch-polnischen Verflechtungsraum beschrieben. Zunächst werden Form und Charakter der Festspiele erläutert. Nachfolgend wird auf mögliche Spiel- und Probenorte sowie auf Finanzierungsmöglichkeiten eingegangen. Als Vorbild dienen hauptsächlich die Bad Hersfelder Opernfestspiele.

In den Jahren 2003 bis 2015 wirkte ich selbst als Sängerin, Übersetzerin und bei der Gestaltung eines begleitenden Freizeitprogramms zum deutsch-polnischen Jugendaustausch mit und habe dabei tiefe Einblicke in die künstlerische und in die organisatorische Arbeit erhalten.

Die Bad Hersfelder Opernfestspiele fanden von 1980 bis 2015 alljährlich im August statt. Die kulturelle Arbeit war von Beginn an u. a. von grenzüberschreitender Zusammenarbeit mit polnischen und tschechischen Ensembles geprägt (vgl. Arbeitskreis für Musik e. V. 2014). Neben internationalen und deutschen Berufsmusikern konnten auch interessierte Hobbymusiker aller Altersgruppen als Choristen und Statisten bei den Inszenierungen mitwirken. Die Produktionen waren professionell und standen unter der Gesamtleitung von Prof. Siegfried Heinrich. (Vgl. Arbeitskreis für Musik e. V. o. J.)

Das Konzept für Musikfestspiele im deutsch-polnischen Verflechtungsraum sieht im Kern ebenfalls professionelle Inszenierungen vor, die durch den Einbezug von Hobbymusikern und Ortsansässigen am Spielort stark verwurzelt sind und gleichzeitig Grenzen überwinden, indem Beteiligte aus verschiedenen Ländern mitwirken.

Der Austausch findet in solch einem Format sogleich auf mehreren Ebenen statt. Primär soll durch den Einbezug deutscher und polnischer Mitwirkender und Spielorte in Deutschland und Polen der Austausch im Verflechtungsraum gefördert werden. Gleichzeitig findet zwischen Hobby- und Profimusikern sowie allen anderen Beteiligten ein Austausch verschiedener Erfahrungswerte statt.

Zahlreiche Opernhäuser, Konzertsäle und Freilufttheater im deutsch-polnischen Verflechtungsraum, u. a. in Berlin/ Potsdam, Frankfurt (Oder), Cottbus, Halle/Leipzig, Breslau, Posen, Stettin und Liegnitz, bieten die Möglichkeit, internationale Produktionen zu schaffen. Die genannten Standorte entsprechen auch den Wirtschafts-, Wissenschafts- und Bildungsstandorten sowie den Siedlungen und „verkehrlichen Verflechtungen“, wie sie im „Gemeinsamen Zukunftskonzept 2030 für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum“ aufgeführt werden. Im Arbeitsmaterial zu „Wirtschaft, Wissenschaft und Bildung“ werden die einzelnen Städte entsprechend ihrer Größe, Zentralität und Versorgungsfunktion kategorisiert. Zudem sind Städte, für die ein Bevölkerungswachstum für die Jahre 2025/2030 prognostiziert wird, kenntlich gemacht. Darunter fallen Berlin/ Potsdam, Leipzig, Dresden, Greifswald und Rostock auf der deutschen Seite und Posen und Breslau auf der polnischen Seite. Diese Städte könnten in jedem Fall als Spielorte dienen, da dort sowohl die notwendige Infrastruktur erhalten oder sogar ausgebaut wird als auch vermutlich genügend Nachfrage bestehen wird. Besonders wichtig ist die Kennzeichnung von bedeutenden Zentren des Städtetourismus und Universitätsstandorten. Über die ebenfalls dort ansässigen Universitäten mit Musik- und Schauspielstudiengängen, aber auch private und staatliche Musikschulen und Chöre können Mitwirkende akquiriert werden. Deutlich ist, dass für sechs deutsche Städte, aber nur



für zwei polnische Städte ein Bevölkerungswachstum prognostiziert wird. Um aber die gesamte Region stärker zusammenwachsen zu lassen und die Abwanderung in die Großstädte zu Ungunsten kleinerer Gemeinden einzudämmen, sollten auch kleinere Städte einbezogen werden. So verfügt z. B. Liegnitz über ein traditionsreiches Theaterspielhaus, dessen Architekt C.F. Langhans auch die Theaterhäuser in Breslau, Stettin und Leipzig entwarf (vgl. Teatr im. Heleny Modrzejewskiej w Legnicy 2016). Dieses Beispiel zeigt, dass mit grenzübergreifenden Festspielen im Verflechtungsraum das Bewusstsein für die gemeinsame historische Identität bei Mitwirkenden und bei den Zuschauern gleichermaßen geschaffen und gestärkt werden kann.

Der Austauschgedanke bringt zwangsläufig logistische Anforderungen mit sich. Das bestehende Verkehrsnetz (siehe Arbeitsmaterial: Siedlung und verkehrliche Verflechtungen) ist von großer Bedeutung, da es den Austausch sichert. Für grenzüberschreitende Musik- oder Opernfestspiele ergeben sich zwei mögliche Formate. So kann pro Saison ein Spielort mit einer oder mehreren Spielstätten genutzt werden. Die zweite Möglichkeit wären fahrende Festspiele. Dabei würden während einer Saison mehrere verschiedene Spielorte, jeweils in Polen und in Deutschland, genutzt werden.

Die grenzüberschreitenden Festspiele im deutsch-polnischen Verflechtungsraum sollen weder allein als grenzüberschreitende Zusammenarbeit noch als ausschließlich kulturelle Dienstleistung verstanden werden. Der Austausch steht im Kontext einer Opern- und/oder Konzertproduktion und erzeugt somit viel mehr Aufmerksamkeit. Das Ergebnis sollte optimalerweise für die breite Öffentlichkeit interessant werden und nicht nur Bekannte der Beteiligten anlocken. Gleichzeitig sollten alle Interessierten ohne fachliche Ausbildung die Möglichkeit haben, mindestens als Statisten mitzuwirken. Das Beispiel Bad Hersfelder Opernfestspiele gibt diesbezüglich ein gutes Format vor. Die Musikalische Leitung, Regie, Orchester und Solisten sowie die Hälfte des Chores wurden stets mit Profis besetzt (vgl. Arbeitskreis für Musik e. V. 2014, Reymond 2014). Da zahlreiche klassische Stücke und Opern einen großen Chor und/ oder viele Statisten erfordern, können auch Interessierte ohne professionelle Ausbildung jederzeit in vielerlei Weise einbezogen werden, ohne dass die Qualität darunter leidet (Chor, Statist, Assistenz bei Technik, Kostüm, Maske). Ein ganz anderer Zugang zur Musik, als es die schulische Bildung ermöglicht, kann durch derartige praktische Erfahrungen geschaffen werden. Meine 13 Jahre Erfahrungen aus Bad Hersfeld zeigen, dass sich auch Hobbymusiker aller Altersgruppen mit frischer Spontanität und Spiellust einbringen und dadurch die Inszenierung auf eine ganz eigene und natürliche Weise bereichern. Ein weiteres Beispiel könnte die „Junge Oper Rhein Main“ sein. Hier wirken zwar nicht Hobby- und Profimusiker zusammen, aber jungen Nachwuchsmusikern und Bühnenkünstlern wird die Möglichkeit geboten, professionelle Inszenierungen zu schaffen und diese an verschiedenen Spielorten im Rhein-Maingebiet aufzuführen (vgl. Junge Oper Rhein Main 2015). Der Einbezug angehender Musiker und Bühnenkünstler, nicht nur für Funktionen auf der Bühne, aber auch hinter den Kulissen, ist ebenfalls ein gutes Beispiel für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum.

Die Sommerzeit ist als Festspielzeit, wegen der Spielpausen fester Ensembles und der Schulferien, ein guter Zeitpunkt, um ausreichend Mitwirkende einbeziehen zu können. Gleichzeitig ist zu dieser Zeit eine der Hochsaisons für den Städtetourismus. Für die Festspiele ergibt sich dadurch ein größerer Absatzmarkt.

Um den Austausch der Beteiligten zu stärken und Gruppenbildung nach Nationalitäten zu vermeiden, könnte, wie bei den Bad Hersfelder Opernfestspielen, ein begleitendes Freizeitprogramm zum engeren Austausch eingesetzt werden. Insbesondere während der Spielzeit bietet sich ein Begleitprogramm an, da in der Probenzeit erfahrungsgemäß wenig Freizeit bleibt. Bei wechselnden Spielstätten würden die



Teilnehmer sogleich das jeweilige Nachbarland kennenlernen können. Ein derartiges Programm erfordert die Anleitung durch deutsch- und polnischsprachige Betreuer.

Durch das Ende der Bad Hersfelder Opernfestspiele kann die musikalische und grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Bad Hersfeld leider nicht mehr fortgeführt werden.

Der Mietvertrag für die Spielstätte, die Eigentum des Landes Hessen ist, lief 2015 aus und wurde trotz Verhandlungen nicht verlängert. Gleichzeitig wurde den konkurrierenden Bad Hersfelder Festspielen für Musical und Theater der ebenfalls bestehende Mietvertrag für die Spielstätte verlängert. Somit wurde die Nutzung während der gesamten Saison, samt der ehemaligen Spiel- und Probenzeit der Opernfestspiele, den „konkurrierenden“ Festspielen zugesprochen, wie es deren Intendant von der Stadt verlangt hatte. (Vgl. Eisenberg 2015)

Die seit Jahren bestehende Konkurrenzsituation und das Drängen eines prominenten Intendanten wurden den kleineren Opernfestspielen schließlich zum Verhängnis (vgl. Struthoff 2015a). Für die Etablierung von grenzüberschreitenden Festspielen im Verflechtungsraum wäre es also wichtig, Unterstützung und die Zusammenarbeit mit bestehenden Projekten in der Region zu suchen und Konkurrenz zu vermeiden.

Operninszenierungen werden in Deutschland zu einem Großteil staatlich subventioniert (vgl. Richter 2010). Auch grenzüberschreitende Festspiele im Verflechtungsraum müssten zu einem Teil staatlich unterstützt werden. Hier ergibt sich durch den Austausch die Möglichkeit, zusätzliche Fördermittel für Projekte mit grenzüberschreitender Zusammenarbeit zu beantragen. So wurden die Bad Hersfelder Opernfestspiele mehrmals durch das Deutsch-Polnische Jugendwerk im Rahmen der Projektförderung unterstützt (vgl. Deutsch-Polnisches Jugendwerk 2014). Die jährlichen Kosten für die Inszenierung zweier Opern und Aufführung von 20 Saisonkonzerten an einem Spielort im Rahmen der Bad Hersfelder Opernfestspiele betragen 700.000 Euro (vgl. Struthoff 2015b). Von diesen Kosten sollte man mindestens ausgehen, um ein ähnlich umfangreiches Programm zu bieten. Die Arbeit des Arbeitskreises für Musik wurde aber auch zu einem großen Teil von ehrenamtlicher Hilfe getragen. So kommen auch die verhältnismäßig geringen Kosten von 700.000 Euro zustande. Bei fahrenden Festspielen innerhalb einer Saison wären die Kosten bei gleichem Programm wegen der Fahrtkosten entsprechend höher.

Grundsätzlich erscheint mir die Anregung eines grenzüberschreitenden Austausches innerhalb künstlerischer, kultureller oder z. B. sportlicher Projekte eine gute Möglichkeit, Menschen einzubeziehen, die sich nicht unmittelbar für das Nachbarland oder einen Austausch interessiert und engagiert hätten. Auf diese Weise kann die Austauschidee weiter gelangen und innerhalb ganz neuer Kreise begeistern. Gegenseitiges Kennenlernen und beidseitiges Abbauen von Barrieren, wie Vorurteilen, Desinteresse oder Barrieren sprachlicher Natur erscheint mir als ein grundlegendes Anliegen zur Schaffung eines stabilen Fundaments zum weiteren Zusammenwachsen.

Mit Raumplanung haben gemeinsames Musizieren und gemeinsame Freizeitaktivitäten auf den ersten Blick wenig zu tun. Es ist jedoch sehr wichtig, über solche Projekte Aufmerksamkeit und Unterstützung innerhalb der Bevölkerung für das Thema Verflechtungsräume zu gewinnen. Gerade in für die europäische Gemeinschaft außen- und innenpolitisch schweren Zeiten dürfen Grenzen innerhalb der EU nicht zu Barrieren des Misstrauens werden.





## Quellen

Arbeitskreis für Musik e.V. (Hrsg.) (2014): Programm 2014/2015

Arbeitskreis für Musik e.V. (Hrsg.) (o. J.): Opernfestspiele in der Hersfelder Stiftsruine. Über uns. Online verfügbar unter: [www.oper-hersfeld.de/index.php/ueber-uns](http://www.oper-hersfeld.de/index.php/ueber-uns) , letzter Zugriff: 22.02.2016

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.) (2015): Gemeinsames Zukunftskonzept 2030 für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum. Arbeitsmaterial. Online verfügbar unter: <http://zk2030.kooperation-ohne-grenzen.de/de/zukunftskonzept/arbeitsmaterial/>, letzter Zugriff: 22.02.2016

Deutsch-Polnisches Jugendwerk (Hrsg.) (2014): Projektförderung. Online verfügbar unter: [www.dpjw.org/Projektförderung](http://www.dpjw.org/Projektförderung), letzter Zugriff: 21.02.2016

Eisenberg, Jan-Christoph (2015): Verhandlungen um Oper in der Stiftsruine gescheitert. Hersfelder Zeitung, 28.07.2015. Online verfügbar unter: [www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/verhandlungen-oper-stiftsruine-gescheitert-5296982.html](http://www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/verhandlungen-oper-stiftsruine-gescheitert-5296982.html), letzter Zugriff: 21.02.2016

Junge Oper Rhein Main (Hrsg.) (2015): Die Junge Oper Rhein-Main: Was steckt hinter dem Konzept? Online verfügbar unter: [www.jungeoperrheinmain.de/index.php-page=about-concept.html](http://www.jungeoperrheinmain.de/index.php-page=about-concept.html), letzter Zugriff: 22.02.2016

o. A. (2015): Opernfestspiele fallen Wedels Alleinvertretungsanspruch zum Opfer, Hersfelder Zeitung, 28.07.2015. Online verfügbar unter: [www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/opernfestspiele-fallen-wedels-alleinvertretungsanspruch-opfer-5297462.html](http://www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/opernfestspiele-fallen-wedels-alleinvertretungsanspruch-opfer-5297462.html), letzter Zugriff: 22.02.2016

Reymond, Mario (2014): Proben starten beim Festspielchor. Hersfelder Zeitung, 08.01.2014. Online verfügbar unter: [www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/proben-starten-beim-festspielchor-3303573.html](http://www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/proben-starten-beim-festspielchor-3303573.html), letzter Zugriff: 21.02.2016

Richter, Konstantin (2010): Der Kulturkampf- Müssen Städte wie Flensburg ein Opernhaus haben? Die Schlacht um die Subventionen hat begonnen. Die Zeit- Online, , 11.11.2010. Online verfügbar unter: [www.zeit.de/2010/46/DOS-Nabucco](http://www.zeit.de/2010/46/DOS-Nabucco), letzter Zugriff: 23.02.2016

Struthoff, Kai (2015a): Abgesang für die Oper: jetzt übernimmt Wedel. Hersfelder Zeitung, 28.07.2015. Online verfügbar unter: [www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/abgesang-oper-jetzt-uebernimmt-wedel-5297417.html](http://www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/abgesang-oper-jetzt-uebernimmt-wedel-5297417.html), letzter Zugriff: 21.02.2016

Struthoff, Kai (2015b): Ansporn statt Verbitterung. Hersfelder Zeitung, 01.08.2015. Online verfügbar unter: [www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/abgesang-oper-jetzt-uebernimmt-wedel-5297417.html](http://www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/abgesang-oper-jetzt-uebernimmt-wedel-5297417.html), letzter Zugriff: 21.02.2016

Teatr im. Heleny Modrzejewskiej w Legnicy (Hrsg.) (2016): Teatr Modrzejewskiej w Legnicy. Online verfügbar unter: [www.teatr.legnica.pl/o-teatrze](http://www.teatr.legnica.pl/o-teatrze), letzter Zugriff: 28.02.2016



## Muzyką przekraczać granice: pomysły na polsko-niemiecką współpracę w dziedzinie kultury

*Victoria Markiewicz*

Studentka studiów licencjackich Planowanie Miast i Regionów Politechniki Berlińskiej

Chciałabym przedstawić pomysł projektu festiwalu muzyki i opery w polsko-niemieckim regionie powiązań. Na wstępie przybliżę formę i charakter festiwalu. Następnie omówię możliwe miejsca, w których mogłyby odbywać się próby i koncerty, oraz poruszę temat możliwości finansowania przedsięwzięcia. Za wzór posłużył mi przede wszystkim festiwal operowy w Bad Hersfeld. W latach 2003-2015 współpracowałam w tym przedsięwzięciu jako śpiewaczka i tłumaczka oraz współautorka programu rekreacyjnego w polsko-niemieckich wymianach młodzieży, stąd moje głębokie doświadczenia w pracy artystycznej i organizacyjnej.

Festiwal Operowy w Bad Hersfeld odbywał się w latach 1980-2015, co roku w sierpniu i od samego początku miał on charakter transgranicznej współpracy kulturalnej. Brały w nim udział polskie i czeskie zespoły (por. Stow. Praca na rzecz Muzyki 2014). Obok międzynarodowych i niemieckich profesjonalnych wykonawczyń i wykonawców w spektaklach mogły brać udział osoby wszystkich grup wiekowych, uprawiające muzykę amatorsko – jako chórzyci i statyści. Produkcja realizowana była przez profesjonalistów pod kierownictwem prof. Siegfrieda Heinricha (por. Stow. Praca na rzecz Muzyki, b.r.). Koncepcja festiwalu muzyki i opery w polsko-niemieckim obszarze powiązań również przewiduje profesjonalne inscenizacje z udziałem amatorów, mieszkańców regionu, zakorzenionych w miejscu odbywania się festiwalu, ale jednocześnie przekraczających granice w formie współdziałania z uczestnikami z różnych krajów.

Wymiana w takim formacie odbywa się jednocześnie na kilku płaszczyznach. Przede wszystkim chodzi o jej promowanie – udziału polskich i niemieckich uczestników, ale także o promowanie udziału miejscowości polskich i niemieckich z polsko-niemieckiego obszaru powiązań. Jednocześnie zachodzi wymiana doświadczeń między profesjonalistami a amatorami oraz wszystkimi uczestniczącymi w projekcie. Liczne teatry i sale koncertowe oraz amfiteatry – m.in. w Berlinie i Poczdamie, Frankfurt nad Odrą, Cottbus, Halle i Lipsku, Wrocławiu, Poznaniu, Szczecinie, Legnicy – dysponują odpowiednimi możliwościami do realizacji międzynarodowych produkcji. Wymienione miasta to jednocześnie ośrodki rozwoju gospodarczego, naukowego i edukacyjnego. Dysponują one także powiązaniami transportowymi, zgodnie z opisem „Wspólnej koncepcji przyszłości 2030 dla polsko-niemieckiego obszaru powiązań”. W materiałach roboczych do rozdziału „Gospodarka, nauka i edukacja” poszczególne miasta poddano kategoryzacji ze względu na ich wielkość, centralne położenie i funkcje zaopatrzeniowe.

Wśród miast, dla których prognozowany jest wzrost liczby ludności na lata 2025/2030, koncepcja wymienia Berlin i Poczdam, Lipsk, Drezno, Greifswald i Rostock po stronie niemieckiej oraz Poznań i Wrocław po stronie polskiej. Miasta te z pewnością mogłyby posłużyć jako miejsca realizacji festiwalu, ze względu na niezbędną infrastrukturę oraz przypuszczalny popyt. Szczególnie ważny jest fakt, aby miasta, w których odbywałby się festiwal, były znaczącymi ośrodkami turystycznymi i uniwersyteckimi. Poprzez działające tam uczelnie artystyczne – muzyczne czy aktorskie, ale także przez prywatne i państwowe szkoły muzyczne i chóry, mogliby być rekrutowani wykonawcy festiwalu. Z koncepcji wynika, że wzrost liczby ludności prognozuje się dla sześciu miast niemieckich, a tylko dla dwóch miast polskich. Jednak w interesie



integracji całego regionu, a także w intencji przeciwdziałania odpływowi ludności z małych miejscowości do dużych miast, powinno się na rzecz festiwalu uwzględnić także mniejsze ośrodki. I tak na przykład Legnica ma teatr o długich tradycjach. Jego architekt, Carl Ferdinand Langhans, projektował także teatry we Wrocławiu, Szczecinie i Lipsku (por. Teatr im Heleny Modrzejewskiej w Legnicy 2016). Przykład ten pokazuje, że wraz z transgranicznym festiwalem, odbywającym się w obszarze powiązań, powstaje i pogłębia się świadomość wspólnej tożsamości historycznej – zarówno u wykonawców jak i u publiczności.

Idea wymiany pociąga za sobą konsekwencje natury logistycznej. Istniejąca sieć transportowa (materiały robocze „Osiedla i powiązania komunikacyjne”) ma duże znaczenie, ponieważ gwarantuje ona wymianę. Dwa różne rozwiązania mogłyby być zastosowane w przypadku transgranicznego festiwalu muzyki i opery. W ciągu jednego sezonu mogłyby odbywać się spektakle w jednej miejscowości na jednej lub kilku scenach. Drugim rozwiązaniem mogłyby być „festiwal objazdowy”. W ciągu jednego sezonu koncerty odbywałyby się w kilku różnych miastach, zarówno w Polsce jak i w Niemczech.

Transgraniczny festiwal w polsko-niemieckim obszarze powiązań nie powinien mieć charakteru wyłącznie współpracy transgranicznej ani też być postrzegany jako usługa kulturalna. Wymiana odbywałaby się w kontekście produkcji operowych i koncertowych, powodując tym samym większe zainteresowanie. Koncerty powinny charakteryzować się jakością, którą zainteresuje się szeroka publiczność, a nie tylko znajomi osób uczestniczących. Jednocześnie wszyscy zainteresowani, także osoby bez fachowego przygotowania, powinni mieć możliwość współpracy co najmniej w charakterze statysty lub statystki. Festiwal Operowy w Bad Hersfeld służy przykładem dobrych rozwiązań. Kierownictwo artystyczne, reżyseria, orkiestra i soliści oraz solistki a także połowa chórów obsadzana była stale przez profesjonalistów i profesjonalistki (por. Stow. Praca na rzecz Muzyki 2014, Reymond 2014). Wiele klasycznych oper i utworów muzycznych wymaga jednak obecności dużych chórów i dużej liczby statystów – stwarza to możliwość udziału osób zainteresowanych bez profesjonalnego przygotowania, bez strat dla jakości produkcji. Możliwość udziału takich osób jest sporo – jako chórzyści, statyści, asysta techniczna, kostiumowa czy charakteryzatorska. Stwarza to możliwość doświadczenia muzyki w zupełnie inny sposób, niż przez wiedzę przekazywaną w szkole. Moje 13-letnie doświadczenie z Bad Hersfeld pokazuje, że amatorzy wszystkich grup wiekowych angażują się ze świeżą energią i ochotą, co w naturalny i szczególnie sposób wzbogaca inscenizację.

Innym przykładem podobnego festiwalu jest „Junge Oper Rhein Main” – Młoda Opera nad Renem i Menem. W tym przypadku nie współpracują ze sobą profesjonalści i amatorzy. Ideą tego festiwalu jest umożliwienie młodym muzykom i artystom scenicznym tworzenia profesjonalnych inscenizacji i pokazywania ich w różnych miejscach w regionie Renu i Menu (por. Junge Oper Rhein Main 2015). Zaangażowanie młodego pokolenia artystów i osób współdziałających na scenie i poza nią, to również przykład do powtórzenia w polsko-niemieckim obszarze powiązań. Festiwal odbywałby się w okresie letnim, kiedy zespoły teatralne a także szkoły i uczelnie mają wakacje. Jest to dobry czas na zaproszenie do uczestnictwa wszystkich zainteresowanych grup. Lato to jednocześnie pełnia sezonu turystycznego, dla festiwalu oznaczałoby to większy rynek zbytu. W celu wspierania wymiany wśród wszystkich zainteresowanych, a także uniknięcia podziału na grupy narodowe można – podobnie jak w Bad Hersfeld – wprowadzić program towarzyszący, służący zacieśnianiu więzi. Dotyczy to okresu samych koncertów, ponieważ w okresie prób na realizację takiego programu pozostaje niewiele czasu. Gra na w różnych miejscach dawałaby okazję do poznawania kraju sąsiadów. Taki program wymaga opieki językowej ze strony osób mówiących po polsku i po niemiecku.



Zakończenie edycji Festiwalu Operowego w Bad Hersfeld oznacza niestety brak możliwości kontynuacji muzycznej współpracy transgranicznej w tym regionie. Umowa najmu teatru, stanowiącego własność landu Hesja, wygasła w 2015 r. i pomimo negocjacji nie została przedłużona. Przedłużenie umowy najmu uzyskało zaś przedsięwzięcie konkurujące z festiwalem operowym – Festiwal Musicalu i Teatru w Bad Hersfeld (por. Eisenberg 2015) Istniejąca od lat sytuacja konkurencji i nacisk jednego z wpływowych dyrektorów teatru spowodowały w końcu zaniechanie kontynuacji festiwalu operowego (por. Struthoff 2015a). W koncepcji transgranicznego festiwalu w obszarze powiązań należałoby więc zabiegać o wsparcie i współpracę ze strony istniejących projektów w regionie i unikać konkurencji.

Inscenizacje operowe w Niemczech są w większej części subwencionowane (por. Richter 2010). Także festiwal transgraniczny musiałby pozyskać wsparcie państwowe. Dzięki wymianie możliwa byłaby w tym wypadku aplikacja o dodatkowe granty na współpracę transgraniczną. Festiwal Operowy w Bad Hersfeld wielokrotnie uzyskiwał wsparcie finansowe z funduszu Polsko-Niemieckiej Współpracy Młodzieży (por. Polsko-Niemiecka Współpraca Młodzieży 2014). Roczne koszty inscenizacji dwóch oper i realizacja 20 koncertów w jednym miejscu w ramach Festiwalu w Bad Hersfeld wynosiły 700 000 euro (por. Struthoff 2015b). Chcąc zaoferować podobny bogaty program należałoby zaplanować w budżecie festiwalu nie mniejszą kwotę. Praca Stowarzyszenia na rzecz Muzyki odbywała się głównie poprzez wolontariat, to dzięki temu ogólne koszty festiwalu, 700 tys. euro, były stosunkowo niskie. W wypadku festiwalu objazdowego, gdzie sam program pozostałby bez zmian, do tej kwoty należałoby doliczyć koszty logistyki. Zasadniczo uważam pomysł transgranicznej wymiany w ramach realizacji projektów artystycznych, kulturalnych czy np. sportowych za dobrą możliwość zaangażowania w nią osób, które interesują się, a być może i już angażują we współpracę. W ten sposób idea wymiany rozwija się i zatacza coraz to nowe kręgi. Wzajemne poznawanie się i pozbywanie uprzedzeń, zainteresowanie, pokonywanie bariery językowej to podstawowe zadanie przy budowaniu stabilnego fundamentu dalszego rozwoju. Wspólne uprawianie muzyki i wspólne, aktywne spędzanie wolnego czasu na pierwszy rzut oka niewiele mają wspólnego z gospodarką przestrzenną. Ważnym jest jednak, aby poprzez takie projekty budzić wśród społeczeństwa zainteresowanie i poparcie dla kwestii obszaru powiązań. Zwłaszcza w okresie politycznie trudnym dla wspólnej Europy granice nie mogą stać się liniami wyrażającymi brak zaufania.

## Bibliografia

Arbeitskreis für Musik e.V. (red.) (2014): Programm 2014/2015 (Stowarzyszenie na rzecz Muzyki)

Arbeitskreis für Musik e.V. (red.) (b.r.): Opernfestspiele in der Hersfelder Stiftsruine. Über uns. Artykuł dostępny online: [www.oper-hersfeld.de/index.php/ueber-uns](http://www.oper-hersfeld.de/index.php/ueber-uns) , dostęp: 22.02.2016

[brak inf. o. aut.] (2015): Opernfestspiele fallen Wedels Alleinvertretungsanspruch zum Opfer, Hersfelder Zeitung, 28.07.2015. Artykuł dostępny online: [www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/opernfestspiele-fallen-wedels-alleinvertretungsanspruch-opfer-5297462.html](http://www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/opernfestspiele-fallen-wedels-alleinvertretungsanspruch-opfer-5297462.html), dostęp: 22.02.2016

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (red.) (2015): Gemeinsames Zukunftskonzept 2030 für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum. Arbeitsmaterial. Artykuł dostępny online: <http://zk2030.kooperation-ohne-grenzen.de/de/zukunftskonzept/arbeitsmaterial/>, dostęp: 22.02.2016 (Federalne Ministerstwo Komunikacji i Cyfryzacji)

Eisenberg, Jan-Christoph (2015): Verhandlungen um Oper in der Stiftsruine gescheitert. Hersfelder Zeitung, 28.07.2015. Artykuł dostępny online: [www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/verhandlungen-oper-stiftsruine-gescheitert-5296982.html](http://www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/verhandlungen-oper-stiftsruine-gescheitert-5296982.html), dostęp: 21.02.2016



Junge Oper Rhein Main (red.) (2015): Die Junge Oper Rhein-Main: Was steckt hinter dem Konzept? Artykuł dostępny online: [www.jungeoperrheinmain.de/index.php-page=about-concept.html](http://www.jungeoperrheinmain.de/index.php-page=about-concept.html), dostęp: 22.02.2016

Polsko-Niemiecka Współpraca Młodzieży (red.) (2014): Projektförderung. Artykuł dostępny online: [www.dpjw.org/Projektförderung](http://www.dpjw.org/Projektförderung), dostęp: 21.02.2016

Reymond, Mario (2014): Proben starten beim Festspielchor. Hersfelder Zeitung, 08.01.2014. Artykuł dostępny online: [www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/proben-starten-beim-festspielchor-3303573.html](http://www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/proben-starten-beim-festspielchor-3303573.html), dostęp: 21.02.2016

Richter, Konstantin (2010): Der Kulturkampf- Müssen Städte wie Flensburg ein Opernhaus haben? Die Schlacht um die Subventionen hat begonnen. Die Zeit- Online, , 11.11.2010. Artykuł dostępny online: [www.zeit.de/2010/46/DOS-Nabucco](http://www.zeit.de/2010/46/DOS-Nabucco), dostęp: 23.02.2016

Struthoff, Kai (2015a): Abgesang für die Oper: jetzt übernimmt Wedel. Hersfelder Zeitung, 28.07.2015. Artykuł dostępny online: [www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/abgesang-oper-jetzt-uebernimmt-wedel-5297417.html](http://www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/abgesang-oper-jetzt-uebernimmt-wedel-5297417.html), dostęp: 21.02.2016

Struthoff, Kai (2015b): Ansporn statt Verbitterung. Hersfelder Zeitung, 01.08.2015. Artykuł dostępny online: [www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/abgesang-oper-jetzt-uebernimmt-wedel-5297417.html](http://www.hersfelder-zeitung.de/bad-hersfeld/abgesang-oper-jetzt-uebernimmt-wedel-5297417.html), dostęp: 21.02.2016

Teatr im. Heleny Modrzejewskiej w Legnicy (red.) (2016): Teatr Modrzejewskiej w Legnicy. Dostępny online: [www.teatr.legnica.pl/o-teatrze](http://www.teatr.legnica.pl/o-teatrze), dostęp: 28.02.2016



## **Grenzüberschreitende, aufeinander aufbauende Sprach- und Bildungskonzepte in der Grenzregion**

*Julia Bartels*

Landkreis Vorpommern Greifswald, Amt für Kultur, Bildung und Schulverwaltung | Sachgebiet Bildung und  
Schulentwicklungsplanung

*Prof. Dr. Claudia Hruska*

Hochschule Neubrandenburg, Fachbereich Soziale Arbeit, Bildung und Erziehung

*Dr. Marek Fiałek*

Universität Greifswald, Institut für Slawistik, Lehrstuhl für slawische Sprachwissenschaft

Die deutsch-polnische Grenzregion wächst stetig zusammen. Aufgrund der geographischen Lage gibt es in der Metropolregion Stettin, zu der auf deutscher Seite der Landkreis Vorpommern-Greifswald gehört, eine zunehmende Lebensnähe von polnischen und deutschen Menschen sowie ihrer Sprache und Kultur. Als Wissenschafts-, Wirtschafts-, Verwaltungs-, und Kulturzentrum hat die Stadt Stettin – sowohl in gesellschaftlicher als auch wirtschaftlicher Hinsicht – einen dynamischen Einfluss auf die Entwicklung der Region beiderseits der Grenze. Der anhaltende Zuzug polnischer Menschen aus dem Großraum Stettin bremst den Bevölkerungsrückgang und gewährleistet derzeit den Fortbestand deutscher Kindergärten und Schulen in Grenznähe.

Durch diese Situation verändern sich zunehmend auch Bildungsangebote, insbesondere die verstärkte lokale Nutzung von frühpädagogischen und schulischen Bildungseinrichtungen. Deren Angebote erweitern sich um das Erlernen der Nachbarsprache auf beiden Seiten der Grenze. Neben den jeweiligen Fremdsprachangeboten gewinnt in den deutschen Bildungseinrichtungen aufgrund der steigenden Anzahl von Kindern polnischer Herkunft der Unterricht der deutschen Sprache als Zweitsprache und des Polnischen als Herkunftssprache an Relevanz.

Das Sprachenlernen als europäisches Bildungsziel dient hier in herausragender Weise der Begegnung, dem Verstehen und der Verständigung mit der Nachbarkultur und ist eine zentrale Voraussetzung für ein gelingendes Zusammenwachsen des grenzüberschreitenden Raums.

Die Europäische Kommission stellt in ihrem Aktionsplan zur Förderung des Sprachenlernens das frühe sowie das integrierte Sprachenlernen als zentrale Instrumente für das Erreichen der Sprachlernziele der Europäischen Union heraus. Im Fachdiskurs der Fremdsprachen- und Mehrsprachigkeitsforschung wird das frühe Sprachenlernen bereits im Bereich der frühkindlichen Bildung mit weiterführenden Fremdsprachenangeboten als entscheidender Faktor für die Förderung von Mehrsprachigkeit gesehen.

Welche bildungspolitische Relevanz derzeit dem Erwerb polnischer Fremdsprachenkenntnisse von den an Polen angrenzenden Bundesländern beigemessen wird, zeigt eine aktuelle Untersuchung der Universität Greifswald, die die Angebote und Rahmenbedingungen zum frühen Polnischspracherwerb in Kita und Schule in den jeweiligen Bundesländern mit dem Schwerpunkt Mecklenburg-Vorpommern aufzeigt. Die Umsetzung eines systematischen Polnischunterrichts, beginnend in den Grundschulen mit aufeinander aufbauenden Angeboten in den weiterführenden Schulen in den deutsch-polnischen Grenzregionen ist innerhalb der geltenden schulorganisatorischen Rahmenbedingungen derzeit nur in Einzelfällen





realisierbar. Die grenznahen Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Brandenburg haben erkennbare Bemühungen unternommen, das Nachbarsprachenlernen in ihren Bildungssystemen zu verankern – trotzdem lernen heute nur wenige Schülerinnen und Schüler Polnisch auf einem B1- oder B2-Niveau entsprechend des Gemeinsamen Europäischen Referenzrahmens für Sprachen.

Im Freistaat Sachsen wurden bisher die größten Anstrengungen auf diesem Gebiet unternommen. Als erstes Bundesland hat es mit dem Intensiven Sprachenlernen (ISL) Grundlagen für die Einführung des systematischen Polnischunterrichts in den Grundschulen gelegt und mit anschließenden Angeboten Ansätze für durchgängige Polnischangebote geschaffen. Doch auch hier ist nicht jedem Schüler, der in der ersten Klasse mit dem Polnischlernen beginnt, die Möglichkeit gegeben, den Fremdspracherwerb bis zum Abschluss der Klasse zehn oder zwölf fortzusetzen.

In Mecklenburg-Vorpommern ist mit dem Aussetzen des Modells „Mehrsprachige Erziehung“ 2010 die Sprachvermittlung des Polnischen in Kindertagesstätten eingebrochen. Lediglich eine Kita bietet im Landkreis Vorpommern-Greifswald Polnisch in Form des Angebotsmodells an. Es besteht derzeit also keine Grundlage für aufeinander aufbauende Spracherwerbsangebote. In der Grund- und Orientierungsstufe fehlen in Mecklenburg-Vorpommern die bildungspolitischen Rahmenbedingungen für den systematischen Polnischunterricht, ausreichend qualifizierte Fachkräfte sowie geeignete Lehrmaterialien für die Klassenstufen eins bis sechs, die über ein außerunterrichtliches Angebot im Rahmen von Arbeitsgemeinschaften hinausgehen. Für das Angebot in Arbeitsgemeinschaften wirken fehlende Leistungsstandards, mangelnde Kontinuität, uneinheitliche Progression, eingeschränkte Schülermotivation aufgrund der Konkurrenz zu anderen Ganztagesangeboten und eine unzureichende Lehrkräftequalifizierung für den Unterricht in Arbeitsgemeinschaften erschwerend. Dementsprechend ist der höchste Abbruch der Schülerinnen und Schüler, die Polnisch als Arbeitsgemeinschaft wählen, in der Orientierungsstufe zu verzeichnen.

In den Regionalen Schulen kann Polnisch nur im Wahlpflichtunterricht erlernt werden, die Konkurrenz zu anderen kreativen Angeboten in diesem Bereich ist groß. Einzig in den Gymnasien kommt der polnischen Sprache der Status einer zweiten bzw. dritten Fremdsprache ab Klasse sieben bzw. Klasse neun oder elf mit einem festgeschriebenen Curriculum zu.

Auf polnischer Seite sind die Angebote zum Erlernen des Deutschen als Fremdsprache deutlich vielfältiger, aber auch hier fehlen Konzeptionen und entsprechende Rahmenbedingungen für den frühen aufeinander aufbauenden Spracherwerb.

Hieraus ergeben sich für das Projekt Fragestellungen, wie die beiden Sprachen der Grenzregion bereits in den Kindertageseinrichtungen sowie in der Grundschule vermittelt werden können. Hierzu werden Konzepte des Aufwachsens im mehrsprachigen Kontext vermittelt. Es werden dazu Pädagoginnen und auch Eltern einbezogen, um Kindern zum frühestmöglichen Zeitpunkt in den Kontakt mit der jeweiligen Nachbarsprache und auch deren Kultur zu bringen. Das Ziel der Projektgruppe ist es, übergreifende und aufeinander aufbauende Konzepte und Materialien für den Unterricht in der Nachbarsprache zu entwickeln.

Die größte Herausforderung ist dabei die bildungs- und schulartenübergreifende Anschlussfähigkeit der jeweiligen Fremdsprachenkonzepte des Polnischen und Deutschen. Insbesondere für die Primarstufe besteht die Notwendigkeit der Anpassung an Bildungskonzepte des vorschulischen Fremdspracherwerbs und an die Curricula weiterführender Schulen. Auf beiden Seiten der Grenze erfordert dies inhaltliche und organisatorische Lösungen. Speziell auf der deutschen Seite kommt hinzu, dass es aufgrund des hohen Anteils von Kindern aus polnischsprachigen Familien in deutschen



Bildungsinstitutionen zusätzlicher Konzepte und Materialien bedarf, um diesen Kindern eine altersgerechte, institutionell unterstützte Entwicklung auch ihrer Herkunftssprache Polnisch zu ermöglichen. Dies müsste entweder in Form von speziellen Angeboten für Herkunftssprecher oder über binnendifferenzierende Maßnahmen in heterogenen Lernergruppen des Polnischen als Fremdsprache erfolgen.

Im Projektfokus stehen auf polnischer Seite zahlreiche Kitas und Schulen im Großraum Stettin, auf deutscher Seite zwei Standorte im Landkreis Vorpommern-Greifswald, die sich in unmittelbarer Grenzlage befinden. Zum einen ist dies die Gemeinde Heringsdorf/ Insel Usedom, deren Grund- und Gesamtschule bereits in allen Klassenstufen Polnisch als Fremdsprache mit bilingualen Elementen anbietet. Zum anderen handelt es sich um die Stadt Löcknitz, die als Modellregion für das Zusammenleben von Deutschen und Polen im Grenzgebiet gilt und deren Bildungseinrichtungen mit dem „Bildungscampus Löcknitz“ eine durchgängige Sprachbildung für das Polnische als Fremd- und Herkunftssprache anstreben.

Durch die bewusste Unterstützung von bilingualen Bildungsangeboten sollen weiterführende Verständigungshürden abgebaut werden, die sich in Zukunft ebenfalls in der Öffnung verschiedener Berufsausbildungen, bilingualen Studienangeboten und auch grenzüberschreitender Arbeitsplätze sowie in der gesellschaftlichen Teilhabe in der Gesamtregion widerspiegeln werden. Kinder und Jugendliche sollen auf eine zukünftige sprach- und auch kulturübergreifende Lebenswelt im Grenzgebiet in den kommenden Jahr(zehnten) vorbereitet werden.

Die konkreten Projektinhalte sind:

1. Entwicklung und Evaluation kohärenter Konzepte für das frühe und aufeinander aufbauende Nachbarsprachenlernen (Deutsch als Fremdsprache, Polnisch als Fremd- und Herkunftssprache).
2. Entwicklung und Umsetzung eines umfangreichen Fortbildungspakets zur Verbesserung der methodischen und nachbarsprachlichen Kompetenzen und zum grenzüberschreitenden Fachaustausch von Pädagogen sowie deutsch- und polnischsprachigen Familien.
3. Entwicklung einer durchgängigen Didaktik für die Vermittlung der Nachbarsprachen als Fremdsprache von der Kita bis zum Schulabschluss unter Berücksichtigung interaktiver Materialien und Lehrkonzepte. In diesem Rahmen soll auch ein Lehrbuch für den gemeinsamen deutsch-polnischen Fremd- bzw. Herkunftssprachenunterricht entstehen.
4. Entwicklung von Marketingstrategien und -produkten zur Förderung des Interesses für die Sprache und Kultur des Nachbarn.
5. Organisation einer alljährlichen Bildungskonferenz zur Auswertung der Maßnahmen.

Das Projekt wird in einer deutsch-polnischen Arbeitsgruppe, zu der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, Vertreter von Kreis- und Städteverwaltungen und Akteure aus der Bildungspraxis gehören, durchgeführt. Bisher isolierte Handlungsstränge können so geöffnet und Bildungsverantwortung zuständigkeits- und grenzüberschreitend wahrgenommen werden. Die Finanzierung wird über das EU-Programm INTERREG VA angestrebt.

Mit dem Nachbarsprachenkonzept arbeitet die vernetzte Projektgruppe an der kommunikativen und interkulturellen Verständigung zwischen Deutschland und Polen und leistet damit den Rahmen für eine barrierefreie Kommunikation in einer starken zivilgesellschaftlichen und wirtschaftlichen Grenzregion im Jahr 2041.



## Projektlaufzeit

2016-2020

## Partner

Universität Greifswald

Hochschule Neubrandenburg

Universität Stettin

Landkreis Vorpommern-Greifswald

Stadt Stettin

## Projektbeteiligte

*Prof. Dr. Bernhard Brehmer, Dr. Marek Fialek*

Universität Greifswald, Institut für Slawistik, Lehrstuhl für slawische Sprachwissenschaft, Domstraße 9/10,  
17389 Greifswald

*Prof. Dr. Claudia Hruska*

Hochschule Neubrandenburg, Fachbereich Soziale Arbeit, Bildung und Erziehung, Brodaerstraße 2, 17033  
Neubrandenburg

*Prof. Dr. Ewa Komorowska*

Universität Stettin, Philologische Fakultät, Institut für slawische Philologie, al. Piastów 40 B, 70-065  
Szczecin

*Prof. Dr. Jolanta Mazurkiewicz-Sokołowska*

Universität Stettin, Institut für Germanistik, ul. Malczewskiego 10-12, 71-616 Szczecin

*Karin Peter, Julia Bartels*

Landkreis Vorpommern Greifswald, Amt für Kultur, Bildung und Schulverwaltung | Sachgebiet Bildung und  
Schulentwicklungsplanung, Jahnstraße 1 – 4, 17389 Anklam

## Quellen

Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald (Hrsg.) (2014): Greifswalder Studie zum Polnischunterricht in  
grenznahen Kitas und Schulen. Pressemeldung 26.06.2014. Online verfügbar unter: [www.uni-greifswald.de/informieren/medieninformationen/archiv-medieninformationen/medieninformationen-2014/greifswalder-studie-zum-polnischunterricht-in-grenznahen-kitas-und-schulen.html](http://www.uni-greifswald.de/informieren/medieninformationen/archiv-medieninformationen/medieninformationen-2014/greifswalder-studie-zum-polnischunterricht-in-grenznahen-kitas-und-schulen.html)



## Wzajemnie wspierające się koncepcje edukacyjno-językowe w regionie transgranicznym

*Julia Bartels*

Powiat Pomorze Przednie-Greifswald, Wydział Kultury, Edukacji i Zarządzania Oświatą | Dział Edukacji i Planowania Rozwoju Szkół

*Prof. dr Claudia Hruska*

Wyższa Szkoła w Neubrandenburgu, Wydział Pracy Socjalnej, Edukacji i Wychowania

*dr Marek Fiałek*

Uniwersytet w Greifswaldzie, Instytut Sławiastyki, Katedra Lingwistyki Języków Słowiańskich

Polsko-niemiecki region przygraniczny stale się zrasta. Położenie geograficzne sprawia, że w aglomeracji szczecińskiej po polskiej stronie i na terenie powiatu Pomorze Przednie-Greifswald wzrasta zainteresowanie sąsiadami, ich językiem i kulturą. Szczecin – centrum nauki, gospodarki, administracji i kultury – ma dynamiczny wpływ na rozwój społeczny i gospodarczy regionu po obu stronach granicy. Stale wzrastająca liczba osób z aglomeracji szczecińskiej, osiedlających się po stronie niemieckiej, hamuje spadek liczby ludności w tej części regionu i gwarantuje zachowanie niemieckich przedszkoli i szkół na pograniczu.

Sytuacja ta sprawia, że oferta edukacyjna ulega zmianie, szczególnie dotyczy to zwiększonego lokalnego popytu na formy opieki wczesnopedagogicznej i szkolnej. Ich oferta poszerza się o naukę języka sąsiadów po obu stronach granicy. Obok samej nauki języka obcego na uwagę zwraca potrzeba nauczania w przedszkolach i szkołach języka niemieckiego jako drugiego języka ojczystego oraz języka polskiego jako języka pochodzenia – z uwagi na liczbę dzieci posługujących się językiem polskim jako pierwszym ojczystym.

Kształcenie językowe jako jeden z celów edukacyjnych UE sprzyja tutaj w znakomity sposób spotkaniu, rozumieniu i porozumieniu z kulturą sąsiadów oraz jest głównym warunkiem udanej integracji transgranicznego regionu. Komisja Europejska podkreśla w planie działania na rzecz nauki języków wczesną i zintegrowaną naukę języków jako centralny instrument osiągnięcia celów edukacji językowej w Unii. W dyskursie badań nad obco- i wielojęzycznością traktuje się akwizycję języka już na etapie edukacji wczesnodziecięcej, uzupełnianą przez kolejne, szkolne oferty nauki języków obcych, jako decydujący czynnik wspierania wielojęzyczności.

Jakie znaczenie w świetle polityki edukacyjnej ma nauczanie języka polskiego jako obcego w landach graniczących z Polską, pokazują badania prowadzone przez Uniwersytet w Greifswaldzie. Ich celem jest zestawienie ofert i warunków ramowych wczesnej nauki języka polskiego w przedszkolach i szkołach w landach granicznych, ze szczególnym uwzględnieniem Meklemburgii-Pomorza Przedniego.

Realizacja systematycznej nauki jęz. polskiego, począwszy od szkoły podstawowej i kontynuowanej w szkołach ponadpodstawowych polsko-niemieckiego regionu przygranicznego jest w istniejących warunkach organizacji szkolnictwa możliwa tylko w pojedynczych przypadkach.



Landy graniczące z Polską, tj. Meklemburgia-Pomorze Przednie, Saksonia i Brandenburgia, dokładały wszelkich starań, aby trwale umiejscowić naukę języka sąsiadów w swoich systemach oświatowych. Mimo to liczba uczennic i uczniów zdobywających kompetencje biegłości językowej na poziomie B1 lub B2 wg Europejskiego Systemu Opisu Kształcenia Językowego jest niewielka. Najwięcej wysiłku na tym polu podjęła Saksonia. Jako pierwszy kraj związkowy wprowadziła ona system intensywnego nauczania języków (SINJ), który stał się podstawą programową nauczania języka polskiego w szkołach podstawowych z kontynuacją oferty w szkołach ponadpodstawowych. Jednak nie każdy, kto podejmie naukę polskiego w szkole podstawowej, ma możliwość kontynuowania jej aż do ukończenia szkoły ponadpodstawowej.

Meklemburgia-Pomorze Przednie w roku 2010 wycofała z realizacji model „Wychowanie wielojęzyczne”, co załamało proces nauki języka polskiego w przedszkolach. Tylko jedna placówka wychowania przedszkolnego w powiecie Pomorze Przednie-Greifswald prowadzi takie zajęcia w formie oferty fakultatywnej. Aktualnie nie ma żadnych podstaw do realizacji ciągłego nauczania języków. Na poziomie szkoły podstawowej i fazy tzw. orientacyjnej<sup>1</sup> brakuje w polityce edukacyjnej Meklemburgii-Pomorza Przedniego warunków ramowych, wykwalifikowanej kadry oraz odpowiednich materiałów dydaktycznych, które pozwoliłyby na bardziej stabilniejsze i głębsze oferty, niż tylko dodatkowe zajęcia pozalekcyjne. Z kolei oferta fakultatywnych zajęć pozalekcyjnych jest niewystarczająca – brakuje tu standardów nauczania, trwałości, spójnego progresu, stałości motywacji uczących się (nauka polskiego to jedna z wielu ofert w programie zajęć fakultatywnych) i odpowiednich kwalifikacji u osób prowadzących zajęcia pozalekcyjne. Z tych powodów najczęściej dzieci rezygnuje z dalszej nauki jęz. polskiego w ramach zajęć pozalekcyjnych właśnie w fazie orientacyjnej. W szkołach regionalnych<sup>2</sup> język polski jest oferowany jako przedmiot do wyboru, konkurencja innych kreatywnych ofert jest duża. Jedynie w gimnazjach<sup>3</sup> język polski ma status drugiego lub trzeciego języka obcego, wybieranego od klasy siódmej (jako drugi) lub jedenastej (jako trzeci), popartego programem nauczania, kończącym się egzaminami.

Po polskiej stronie oferta nauki języka niemieckiego jako obcego jest o wiele bardziej zróżnicowana, ale i tutaj brakuje koncepcji ram programowych dla nauki ciągłej i progresywnej.

Na podstawie tej kwerendy projekt skupia się na kwestii, w jaki sposób prowadzić naukę obu języków w placówkach wychowania przedszkolnego i w szkołach podstawowych w regionie przygranicznym. W tym kontekście sięgnięto do koncepcji wychowania w otoczeniu wielojęzycznym. Nauka języka i poznawanie kultury sąsiadów powinny rozpoczynać się jak najwcześniej, a osobami przekazującymi wiedzę są nie tylko pedagodzy i pedagożki, ale także rodzice. Celem grupy projektowej jest opracowanie zintegrowanych i ciągłych koncepcji oraz materiałów do nauki języka sąsiadów. Największym wyzwaniem jest to, aby wypracowana koncepcja nauki niemieckiego lub polskiego jako obcego była kompatybilna z formami edukacji i systemem szkolnictwa po obu stronach. Szczególnie w fazie szkół podstawowych, które powinny łączyć wyniki wypracowane przez edukację wczesnodziecięcą z przygotowaniem do nauki w szkołach ponadpodstawowych. Po obu stronach granicy wymaga to rozwiązań merytorycznych i organizacyjnych. Dodatkowo należy uwzględnić dużą grupę dzieci pochodzących z rodzin polskojęzycznych w szkołach po stronie niemieckiej. Wymaga ona dodatkowych koncepcji i materiałów, czyli instytucjonalnego wsparcia rozwoju znajomości u tych dzieci języka polskiego jako języka pochodzenia. Powinno się to odbywać albo w formie specjalnych zajęć prowadzonych przez kadrę polskojęzyczną lub też w formie odpowiednio

1 Klasy piąta i szósta należą w systemie oświatowym Meklemburgii-Pomorza Przedniego do fazy orientacyjnej, po której następuje przejście dziecka do wybranej lub wskazanej formy szkoły ponadpodstawowej – przyp. tłum.

2 Od klasy siódmej do dziesiątej – forma szkół ponadpodstawowych przygotowujących do późniejszej nauki zawodu – przyp. tłum.

3 Od klasy siódmej do dwunastej – forma szkół ponadpodstawowych prowadząca do uzyskania matury – przyp. tłum.



zróżnicowanych działań w obrębie grup uczących się języka polskiego jako obcego. W centrum zainteresowania po polskiej stronie znajdują się liczne placówki wychowania przedszkolnego i szkoły w obrębie aglomeracji szczecińskiej. Po stronie niemieckiej są to dwie gminy w powiecie Pomorze Przednie – Greifswald, położone w bezpośrednim sąsiedztwie granicy: gmina Heringsdorf na wyspie Uznam, gdzie w szkole podstawowej i ponadpodstawowej zbiorczej<sup>4</sup> we wszystkich klasach oferuje się język polski jako obcy z elementami bilingwalnymi; oraz miasto Löcknitz, uważane za modelowy region współżycia Polaków i Niemców na pograniczu, i którego szkoły wraz z „ośrodkiem edukacji Löcknitz” dążą do wypracowania programów ciągłej nauki języka polskiego jako obcego i języka kraju pochodzenia.

Przez świadome wspieranie ofert dwujęzycznych dąży się do niwelowania barier w porozumieniu, których celem na przyszłość jest otwarcie różnych form kształcenia zawodowego, tworzenie bilingwalnych kierunków studiów i w konsekwencji miejsc pracy oraz możliwości partycypacji obywatelskiej w całym regionie. Dzieci i młodzież powinny być przygotowane na trans-językowe i trans-kulturowe życie w regionie transgranicznym w przyszłych latach i dekadach.

Konkretne działania, to:

1. Opracowanie i ewaluacja spójnych koncepcji wczesnej i ciągłej (progresywnej) nauki języka sąsiadów (niemiecki jako obcy, polski jako obcy i drugi ojczysty).
2. Opracowanie i realizacja pakietu uzupełniania kwalifikacji w celu poprawy kompetencji metodycznych i językowych oraz wymiany wśród kadry pedagogicznej, ale także wśród rodzin.
3. Wypracowanie ciągłej dydaktyki w nauczaniu języka sąsiadów jako obcego, począwszy od przedszkola aż po świadectwo ukończenia danej szkoły, z uwzględnieniem interaktywnych materiałów i koncepcji pedagogicznych.
4. Opracowanie strategii i produktów marketingowych w celu wspierania zainteresowania językiem i kulturą sąsiadów.
5. Organizacja dorocznej konferencji edukacyjnej, oceniającej działania.

Projekt jest realizowany przez polsko-niemiecką grupę roboczą, do której należą przedstawiciele i przedstawicielki nauki, administracji samorządowej oraz systemu edukacji. Przebiegające dotychczas osobno ścieżki działań zostały w ten sposób otwarte w rozumieniu wspólnej, interkompetencyjnej i transgranicznej odpowiedzialności za edukację. Grupa stara się o dofinansowanie projektu z programu UE INTERREG VA. Poprzez projekt „Koncepcja sąsiednich języków” grupa projektowa, działająca w ramach różnych sieci, pracuje nad komunikacyjnym i międzykulturowym porozumieniem między Polakami a Niemcami tworząc tym samym podstawy dla wolnej od barier komunikacji w regionie silnym obywatelsko i gospodarczo w perspektywie roku 20141.

---

<sup>4</sup> Odpowiednik szkoły regionalnej – nazewnictwo dla form szkolnictwa ponadpodstawowego nawet w obrębie jednego landu jest zróżnicowane. Jedynie gimnazja są formą porównywalną i przyjętą w całych Niemczech – przyp. tłum.





## Okres projektu

2016-2020

## Partnerzy

Uniwersytet w Greifswaldzie

Szkoła Wyższa w Neubrandenburgu

Uniwersytet Szczeciński

Powiat Pomorze Przednie-Greifswald

Miasto Szczecin

## Uczestniczący

*Prof. dr Bernhard Brehmer, dr Marek Fiątek*

Uniwersytet w Greifswaldzie, Instytut Sławiastyki, Katedra Lingwistyki Języków Słowiańskich, Domstraße 9/10, 17389 Greifswald

*Prof. dr Claudia Hruska*

Wyższa Szkoła w Neubrandenburgu, Wydział Pracy Socjalnej, Edukacji i Wychowania, Brodaerstraße 2, 17033 Neubrandenburg

*Prof. dr Ewa Komorowska*

Uniwersytet Szczeciński, Wydział Filologii, Instytut Filologii Słowiańskiej, al. Piastów 40 B, 70-065 Szczecin

*Prof. dr Jolanta Mazurkiewicz-Sokołowska*

Uniwersytet Szczeciński, Instytut Germanistyki, ul. Malczewskiego 10-12, 71-616 Szczecin

*Karin Peter, Julia Bartels*

Powiat Pomorze Przednie-Greifswald, Wydział Kultury, Edukacji i Zarządzania Oświatą | Dział Edukacji i Planowania Rozwoju Szkół, Jahnstraße 1 – 4, 17389 Anklam

## Netografia

Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald (red.) (2014): Greifswalder Studie zum Polnischunterricht in grenznahen Kitas und Schulen. 26.06.2014. Artykuł dostępny online: [www.uni-greifswald.de/informieren/medieninformationen/archiv-medieninformationen/medieninformationen-2014/greifswalder-studie-zum-polnischunterricht-in-grenznahen-kitas-und-schulen.html](http://www.uni-greifswald.de/informieren/medieninformationen/archiv-medieninformationen/medieninformationen-2014/greifswalder-studie-zum-polnischunterricht-in-grenznahen-kitas-und-schulen.html)



## Polnisch als *Easy Looking Language* (ELLA)

Melana Jäckels, B.Sc. Raumplanung

Masterstudierende der Stadt- und Regionalplanung an der Technischen Universität Berlin

Das Zusammenwachsen von Regionen über Staatsgrenzen hinweg ist auch in Zeiten offener Grenzen kein Selbstläufer. Was also muss die grenzüberschreitende Zusammenarbeit leisten, um eine technische, aber auch eine soziale und kulturelle Verflechtung der Grenzgebiete gewährleisten zu können?

Besonders seit der EU-Osterweiterung wurden zahlreiche Programme entwickelt, die sich aus unterschiedlichen Fördertöpfen finanzieren und die Stärkung der Bindung zwischen Deutschland und Polen verfolgen. Beim Blick auf enthaltene Maßnahmen fällt schnell auf, dass speziell neuere Konzepte zwar Bestrebungen verfolgen, soziale Infrastrukturen auf- und auszubauen, der Fokus jedoch weiterhin auf Projekten aus dem wirtschaftlichen Bereich liegt. Ohne Frage haben diese Aufgaben erheblich zur Entwicklung und Vernetzung der Gebiete beigetragen; ob dadurch jedoch eine gemeinschaftliche Identifikation der Bürgerinnen und Bürger beidseits der Staatsgrenze mit der Region herausgebildet werden konnte, bleibt fraglich. Genau aber dieses Ziel verfolgt nun das *Gemeinsame Zukunftskonzept für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum*, welches sich die Steigerung des Zugehörigkeitsgefühls aller Einwohnerinnen und Einwohner zum Gebiet entlang der Oder zur zentralen Aufgabe gemacht hat.

Ein Gefühl für Zusammengehörigkeit kann sich nur entfalten, wenn die Frage nach der Identität auf die Ebene des persönlichen Alltags der Bewohnerinnen und Bewohner der Grenzregion heruntergebrochen wird und die Menschen in einem offenen und persönlichen Kontext aufeinandertreffen und kommunizieren. In einem politischen Bezugsrahmen, in dem das Wohnen, Leben und Arbeiten im Nachbarland ohne Einschränkung möglich ist, stellt die ungleiche Sprache die schwierigste Hürde dar. Diese Abgrenzung ist der Nährboden für Vorurteile, Misstrauen und Berührungängste und verhindert die Herausbildung einer gemeinsamen Identität.

Das Interesse am Erlernen der jeweils anderen Sprache ist auf polnischer Seite signifikant stärker ausgeprägt, allein über zwei Millionen Schülerinnen und Schüler belegen das Fach Deutsch (vgl. Auswärtiges Amt 2015). Gleichzeitig führt der Polnischunterricht an deutschen Schulen ein Randdasein. Noch 15 Schulen im Grenzgebiet bieten die Sprache als Wahlfach an; insgesamt sind die Zahlen jedoch rückläufig und im Schuljahr 2014/15 lernten nur noch 1800 Schülerinnen und Schüler Polnisch (vgl. Deutsch-Polnische Gesellschaft Brandenburg e.V. 2015).

Dieses Phänomen ist hauptsächlich zwei Faktoren zuzuordnen. Einerseits wird dem Polnischen von deutscher Seite weder im privaten noch im beruflichen Bereich eine wesentliche Bedeutung zugeschrieben; andererseits wirkt die als hart empfundene Aussprache und die von Konsonanten bestimmte Schreibweise sowie die Verwendung unbekannter Schriftzeichen für deutsche Muttersprachler abschreckend.

Das Erlernen einer fremden Sprache kostet häufig Überwindung und Zeit; niemand kann dazu verpflichtet werden. Denn nicht selten wird ein Sprachkurs mit einem gewissen Zwang und einer gewissen Verpflichtung assoziiert. Doch durch die Anwendung neuer Herangehensweisen soll es der Bewohnerschaft als auch Besucherinnen und Besucher ermöglicht werden, erste unkomplizierte Kontakte mit der polnischen Sprache zu erleben, ohne sich dabei in irgendeiner Form festlegen zu müssen. Spaß



und Kommunikation sollen dabei im Vordergrund stehen. Diese Erfahrungen können ausschlaggebend sein, sich weiter und tiefgehender mit der polnischen Sprache auseinandersetzen zu wollen. So entstand während des ersten Deutsch-Polnischen Workshops im September und Oktober 2014 die Idee, eine vereinfachte Form des Polnischen zu entwickeln (zusammen mit *Przemysław Łonyszyn* und *Maria Föcker*). Die *Easy Looking Language* bezeichnet die geänderte Schreibweise der polnischen Wörter, die der deutschen Aussprache entspricht. So wird es für Ungeübte ohne Kenntnisse der Regeln und Besonderheiten der polnischen Aussprache möglich, die entsprechenden Angaben nahezu korrekt auszusprechen.

	korrekte Schreibweise	Easy Looking Language
Hallo/ Tschüss	Cześć	Tschescht
Hauptbahnhof	Dworzec główny	Dwoschetz Guufni

Abb. 1: Wortbeispiele Easy Looking Language

Grundidee ist hierbei – anders als bei vielen bestehenden Projekten – nicht Angebote zu schaffen, an die sich interessierte Personen wenden können, sondern die Sprache direkt in der vereinfachter Form zu den Menschen und deren Alltag zu transportieren.

Wichtige Begriffe und Sätze sollen als *Easy Looking Language* im öffentlichen Raum und in bestimmten Printobjekten sichtbar sein. Bei selbsterklärenden Bezeichnungen soll auf die deutsche Übersetzung verzichtet werden, in allen anderen Fällen kann eine dreifache Beschriftung (Polnisch/ Deutsch/ ELLA) hilfreich sein. Wichtig ist der Verzicht einer zusätzlichen englischen Übersetzung bei jeglichen Platzierungen. Heutzutage bietet die englische Sprache zwar die Möglichkeit, sich fast überall auf der Welt verständigen zu können, reduziert gleichzeitig aber auch die Notwendigkeit, sich mit der jeweiligen Landessprache befassen zu müssen.

Geeignete Optionen für die Erprobung von ELLA, ihrer Wirkung und Akzeptanz finden sich an jenen Orten in der Grenzregion, welche regelmäßig von vielen polnischen und deutschen Bürgerinnen und Bürgern besucht und gemeinsam genutzt werden, d. h. insbesondere in den sieben Doppelstädten, aber auch in gemeinsamen und grenzüberschreitenden Naturräumen- und Tourismusgebieten. Bei erfolgreicher Anwendung kann die vereinfachte Sprache auch auf die gesamte Region entlang der Oder und Neiße ausgeweitet werden.

In den Städten und Orten selbst muss ELLA an solchen Punkten ansetzen, mit denen Bewohner und Besucher früh und häufig in Kontakt kommen. Einerseits sind das kulturelle und touristische Angebote, wie Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungen und auch die Gastronomie, die oft das eigentliche Ziel der Unternehmung sind. Andererseits müssen Aspekte der Mobilität und Orientierung Beachtung finden; Beschriftungen in Verkehrsmitteln und -punkten sowie auf Karten und Hinweisschildern vereinfachen das Zurechtfinden am jeweiligen Ort.

Willkommene Partner sind weiter alle Einrichtungen, in denen Menschen zusammenkommen: So ist zum Beispiel die Anwendung der ELLA in Menükarten u. a. mit Hinweisen zum Bestellvorgang auf Polnisch sinnvoll. Viele weitere Einsatzfelder des vereinfachten Polnisch sind denkbar.

Die Beschriftungen mit ELLA haben nicht den Anspruch, ein perfektes Lernen zu gewährleisten. Sie sollen durch die ungezwungene Konfrontation mit der polnischen Sprache die Hemmschwelle heruntersetzen



und die Neugier auf die Sprache, die Kultur und die Menschen wecken. Formate, die dieses Interesse auffangen, müssen entwickelt werden; die Möglichkeiten hierfür sind vielfältig. Neben dem Angebot von klassischen Sprachkursen sollen auch Anregungen geschaffen werden, die ersten Erfahrungen und Erfolge in einem zwanglosen Kontext zu erproben und auszubauen. Ansätze hierfür wären beispielsweise der Auf- und Ausbau von Tandem-Netzwerken und die Organisation und Etablierung von polnisch-deutschen Veranstaltungen. Wichtige erste Ansprechpartner hierfür sind vor allem bestehende Vereine und Initiativen, die sich eine verbesserte Verständigung beidseits der Grenze bereits zum Ziel gesetzt haben.

Auch wenn das Herausbilden und die Stärkung einer gemeinsamen Identität ein schwieriger und langwieriger Prozess ist, kann ELLA eine Möglichkeit darstellen, das Bewusstsein und Interesse für die polnische Kultur auf deutscher Seite anzuregen und auszubauen. Wird dieses erfolgreich aufgegriffen, kann das die Basis für ein neues und gutes Miteinander, für neue Freundschaften und eine neue Wahrnehmungen der Region sein und so zum Zusammenwachsen des deutsch-polnischen Verflechtungsraums bis zum Jahr 2041 und darüber hinaus beitragen.

## Quellen

Auswärtiges Amt (Hrsg.) (2015): Länderinformationen Polen. Beziehungen zu Deutschland. Online verfügbar unter: [www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Polen/Bilateral\\_node.html](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Polen/Bilateral_node.html), letzter Zugriff: 30.12.2015

Deutsch-Polnische Gesellschaft Brandenburg e.V. (Hrsg.) (2015): Polnisch in der Schule. Online verfügbar unter: [www.dpg-brandenburg.de/de/polnisch-in-der-schule](http://www.dpg-brandenburg.de/de/polnisch-in-der-schule), letzter Zugriff: 29.12.2015



## Polski jako *Easy Looking Language* (ELLA)

Melana Jäckels, B.Sc. *Gospodarka Przestrzenna*

Studentka studiów magisterskich Planowanie Miast i Regionów Politechniki Berlińskiej

Zrastanie się regionów granicznych nawet w czasach otwartych granic nie postępuje samo z siebie. Na co należy więc zwrócić uwagę we współpracy transgranicznej, aby zapewnić regionom techniczną, ale i społeczną oraz kulturową integrację?

Od czasu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej zrealizowano cały szereg programów, finansowanych z różnych funduszy, mających na celu wzmocnienie powiazań między Polską a Niemcami. Przyglądając się tym działaniom nietrudno zauważyć, że zwłaszcza nowsze koncepcje starają się wzmacniać i rozszerzać infrastrukturę społeczną, jednak główną rolę odgrywają projekty gospodarcze. Bez wątpienia działania te przyczyniły się do zbudowania wielu powiazań terenów przygranicznych; pytanie, czy przyczyniły się one także do kształtowania wspólnej tożsamości regionalnej u mieszkańców po obu stronach granicy, pozostaje otwarte. Taki cel przyświeca obecnie *Wspólnej koncepcji polsko-niemieckiego obszaru powiazań*; który za centralne zadanie postawił sobie wzmocnienie poczucia przynależności wszystkich mieszkańców terenów nadodrzańskich do wspólnego regionu.

Poczucie wspólnoty może rozwijać się tylko wtedy, kiedy pytanie o tożsamość zostanie sprowadzone na poziom osobistego życia codziennego, w którym ludzie spotykają się i komunikują. W ramach politycznego odniesienia, w których mieszkanie, życie i praca w kraju sąsiedzkim są możliwe bez ograniczeń, najtrudniejszą do pokonania jest bariera językowa. Stanowi ona płodne podłoże dla uprzedzeń, nieufności i obaw, hamujące kształtowanie wspólnej tożsamości.

Zainteresowanie nauką języka niemieckiego w Polsce jest znacznie wyższe, obecnie uczy się go ponad dwa miliony uczennic i uczniów (por. Ministerstwo Spraw Zagranicznych RFN 2015), niż nauką języka polskiego w Niemczech. W niemieckich szkołach język polski jako obcy prowadzi żywot marginalny. Tylko 15 szkół z regionu wzdłuż całej granicy oferuje jęz. polski jako drugi język obcy do wyboru. Tendencja jest jednak spadkowa, w roku szkolnym 2014/15 na lekcje języka polskiego uczęszczało zaledwie 1.800 uczących się (por. Brandenburgskie Towarzystwo Współpracy Polsko-Niemieckiej 2015)

Zjawisko to ma dwie główne przyczyny. Po pierwsze z językiem polskim w Niemczech nie łączy się znaczenia dla życia prywatnego ani zawodowego. Po drugie twarde brzmienie oraz pełna spótgłosek pisownia, a także obecność nieznanymi znaków graficznych działa na osoby nieznaące polskiego odstraszająco.

Nauczenie się obcego języka wymaga wytrwałości i czasu, nikogo nie można do tego zmusić. Z kursami językowymi kojarzy się często pewną presję i zobowiązanie. Do problemu można jednak spróbować podejść w inny, nowy sposób. Umożliwia on doświadczenie pierwszych, łatwych kontaktów z językiem polskim bez konieczności uczenia się czegokolwiek. Najważniejsza jest komunikacja i zabawa.

To doświadczenie może z kolei motywować do dalszego, głębszego poznania języka polskiego. W wyniku pierwszych warsztatów polsko-niemieckich we wrześniu i październiku 2014 powstał pomysł opracowania uproszczonej formy języka polskiego (wspólnie z Przemysławem Łonyszynem i Marią Föcker) – *Easy Looking Language*. Zawiera ona zmienioną pisownię polskich wyrazów, dopasowaną do wymowy



niemieckiej. W ten sposób nawet osoby, które wcześniej nie miały do czynienia z polskim, są w stanie wymówić je poprawnie.

	poprawna pisownia	Easy Looking Language
Hallo/ Tschüss	Cześć	Tschescht
Hauptbahnhof	Dworzec główny	Dwoschetz Guufni

Ryc. 1: Przykłady wyrazów w wersji Easy Looking Language

Podstawą tej idei – w odróżnieniu od innych projektów – jest nie opracowanie nowych ofert, z których mogą skorzystać zainteresowane osoby, a codzienne, bezpośrednie przekazywanie komunikatów w uproszczonej formie. Ważne pojęcia i zdania w wersji *Easy Looking Language* (ELLA) mają być widoczne w przestrzeni publicznej i określonych mediach drukowanych. W wypadku słów, których znaczenia nie trzeba objaśniać, powinno się rezygnować z tłumaczenia. W innych wypadkach pomocne mogłyby być napisy w językach polski / niemiecki / ELLA. Ważnym jest, aby nie sięgać po tłumaczenie na język angielski. Jest on uniwersalny, przez co redukuje potrzebę kontaktu z językiem miejscowym.

Odpowiednie opcje do wypróbowania ELLi, jej oddziaływania i akceptowalności znajdują się w miejscowościach pogranicza, odwiedzanych regularnie i licznie przez osoby z Polski i z Niemiec. Dotyczy to zwłaszcza miast bliźniaczych, ale także wspólnych, transgranicznych obszarów chronionych i atrakcyjnych turystycznie. Jeśli pomysł odniesie sukces, można poszerzyć stosowanie uproszczonej wersji języka w całym regionie wzdłuż Odry i Nisy.

Miejscami odpowiednimi dla zastosowania ELLi to punkty, w których kontakty między mieszkańcami odbywają się we wczesnym stadium. Należą do nich oferty kulturalne, turystyczne, np. zabytki, imprezy, lokale gastronomiczne będące celem, dla którego mieszkańcy udają się na drugą stronę. Należy także pamiętać o aspektach mobilności i orientacji – napisy w środkach lokomocji, na przystankach a także na mapach i drogowskazach ułatwią rozeznanie w danym miejscu.

Mile widziani partnerzy to przede wszystkim miejsca, w których spotyka się dużo ludzi. ELLę można wykorzystać w jadłospisach, uzupełniając je standardowymi zdaniami, pomocnymi w złożeniu zamówienia po polsku. Możliwości i opcji jest wiele.

Napisy i opisy w wersji ELLA nie mają na celu nauczania języka. Ich celem jest obniżenie bariery poprzez ułatwiony kontakt z językiem. Mają budzić zainteresowanie językiem i kulturą. Oferty, które to zainteresowanie podchwycają, trzeba dalej rozwijać, na pewno jest wiele możliwości. Oprócz klasycznych kursów językowych można pomyśleć o motywacji do wypróbowania zdobytych doświadczeń w niezobowiązującym kontekście. Mogłyby to być np. sieci tandemów czy organizacja i inicjowanie tradycji imprez polsko-niemieckich. Pierwsze kontakty w tym kierunku powinny potoczyć się przez istniejące stowarzyszenia oraz inicjatywy, których celem jest wspieranie i promowanie porozumienia po obu stronach granicy.

Kształtowanie i wzmacnianie wspólnej tożsamości jest procesem trudnym i długotrwałym. ELLA jest jedną z wielu możliwości budzenia tej świadomości oraz zainteresowania polską kulturą po stronie niemieckiej. Jeśli pierwsze kontakty się powiodą, mogą stanowić podstawę nowych i dobrych wzajemnych doświadczeń, przyczyniając się tym samym do zrastania się polsko-niemieckiego obszaru powiązań do roku 2041 i dłużej.





## Netografia

Ministerstwo Spraw Zagranicznych RFN (red.) (2015): Länderinformationen Polen. Beziehungen zu Deutschland. Artykuł dostępny online: [www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Polen/Bilateral\\_node.html](http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Polen/Bilateral_node.html), ostatni dostęp: 30.12.2015

Towarzystwo Polsko-Niemieckie w Brandenburgii (red.) (2015): Polnisch in der Schule. Artykuł dostępny online: <http://www.dpg-brandenburg.de/de/polnisch-in-der-schule>, dostęp: 29.12.2015