



WOJEWODZKA
ZACHODNIOPOMORSKIE



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITANEGO

VEREIN DES METROPOLRAUMES
SZCZECIN



STADT ŚWINOUJŚCIE



VEREIN DER POLNISCHEN GEMEINDEN
DER EUROREGION POMERANIA

HIERARCHISCHE STRUKTUR DER STÄDTE

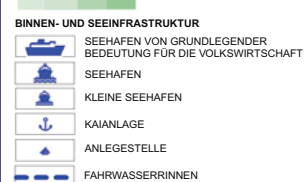


HAUPTVERBINDUNGEN

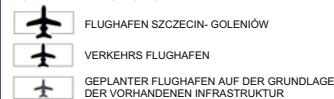


NATURSCHUTZ

BINNEN- UND SEEINFRASTRUKTUR



LUFTFAHRTINFRASTRUKTUR



SCHIENENNETZ- GEPLANT

STETTINER METROPOLBAHN

LOKALE LINIE

MÖGLICHE VERKEHRSANBINDUNG

SCHIENEN

FÄHRE

ZONEN DER WIRTSCHAFTLICHEN AKTIVITÄT

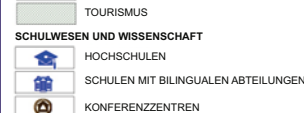
HAUPTGEWERBEZONEN

RÄUMLICHE HAUPTSTRUKTUREN

LANDWIRTSCHAFT

TOURISMUS

SCHULWESEN UND WISSENSCHAFT



GRENZEN

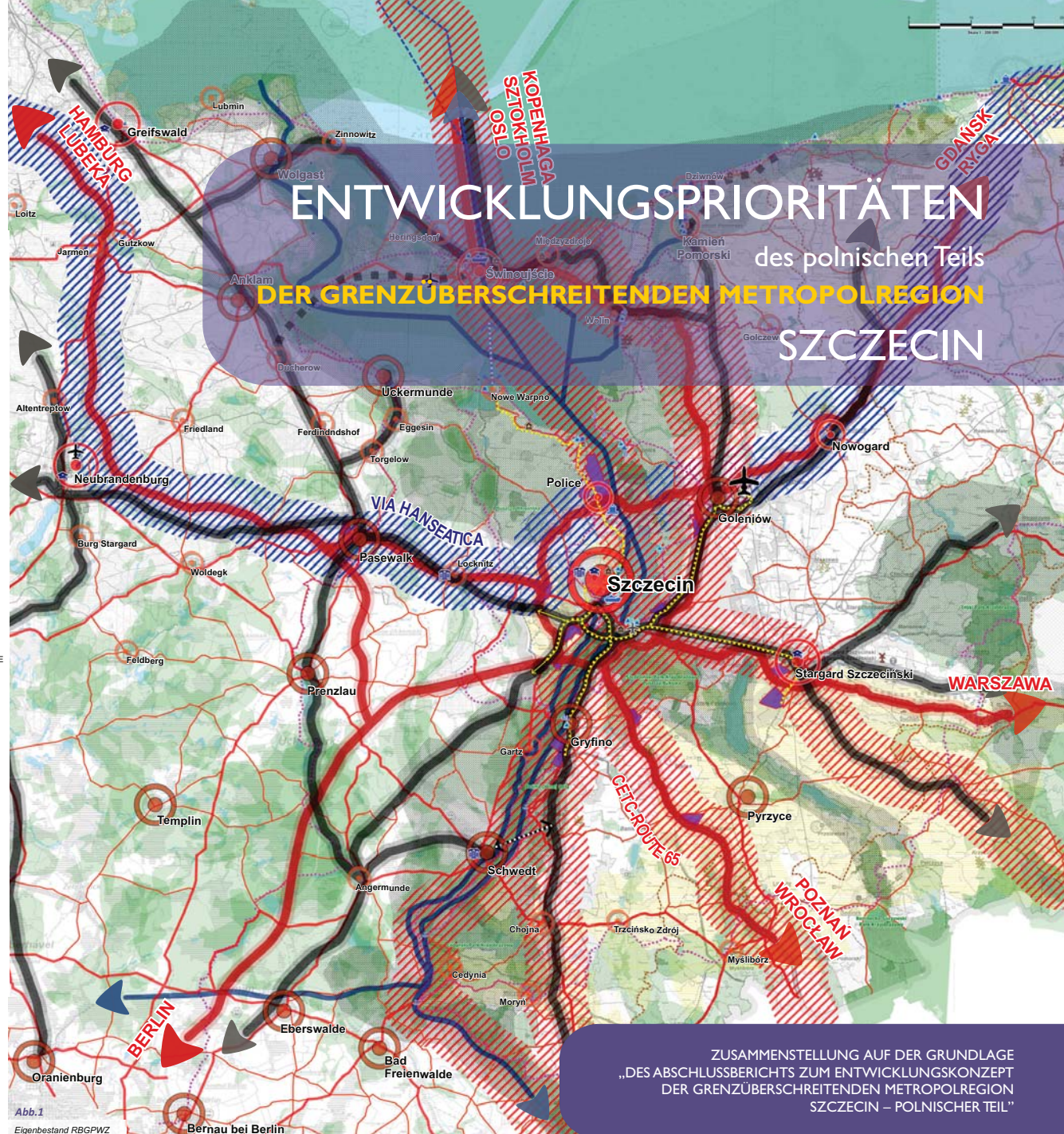
GRENZE DES POLNISCHEN TEILS DER GRENZÜBERSCHREITENDEN METROPOLREGION SZCZECIN

ENTWICKLUNGSPRIORITÄTEN

des polnischen Teils

DER GRENZÜBERSCHREITENDEN METROPOLREGION

SZCZECIN



ZUSAMMENSTELLUNG AUF DER GRUNDLAGE
„DES ABSCHLUSSBERICHTS ZUM ENTWICKLUNGSKONZEPT
DER GRENZÜBERSCHREITENDEN METROPOLREGION
SZCZECIN – POLNISCHER TEIL“



Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Pl. Kilińskiego 3, 71-414 Szczecin, tel.: +48 91 43 24 960, fax: +48 91 43 24 962, e-mail: biuro@rbgp.pl
www.rbgp.pl



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITANEGO

Szczecin 2011

Inhaltsübersicht

Vorwort	3
1. Die Grenzüberschreitende Region Szczecin im europäischen Raum	4
2. Naturraum	4
3. Bevölkerung und Siedlungsstruktur	6
4. Verkehrsinfrastruktur	6
5. Technische Infrastruktur	11
6. Wirtschaft	12

Bearbeitung wurde in der Raumplanungsbüro der Wojewodschaft Westpommern (RBGPWZ) unter der Leitung des Direktors Stanisław Dendewicz - Vorstandsvorsitzende des gemeinsamen Komitees.

Autoren:

Team des Raumplanungsbüro der Wojewodschaft Westpommern:

Michał Urbański, Mieczysław Jaszczuk, Natalia Korwin-Piotrowska, Małgorzata Oyarce-Yuzell, Magdalena Racinowska-Ratajska, Marek Wiśniewski, Marta Czerniejewska, Tomasz Jaksina, Anna Machowska-Naściuk, Jan Smutek, Lili Wolny, Mirosław Izdebski, Leszek Jastrzębski, Dorota Nowosiwicka

Mitglieder des gemeinsamen Komitees des „Entwicklungskonzepts der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin – polnischer Teil“:

Urszula Berlińska, Krzysztof Czosnowski, Aleksandra Garboś, Krzysztof Michalski, Krzysztof Pilecki, Anna Szołak, Roman Walaszkowski

Mitarbeit:

dr Marek Tałasiewicz, Jacek Baraniecki, Paweł Bartnik, Zbigniew Stasiów

Herausgeber: Wojewodschaft Westpommern – RBGPWZ

Ausgabe I, Auflage: 500 Exemplare, ISBN: 978-83-931887-2-7

Alle Rechte vorbehalten

Copyright © Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

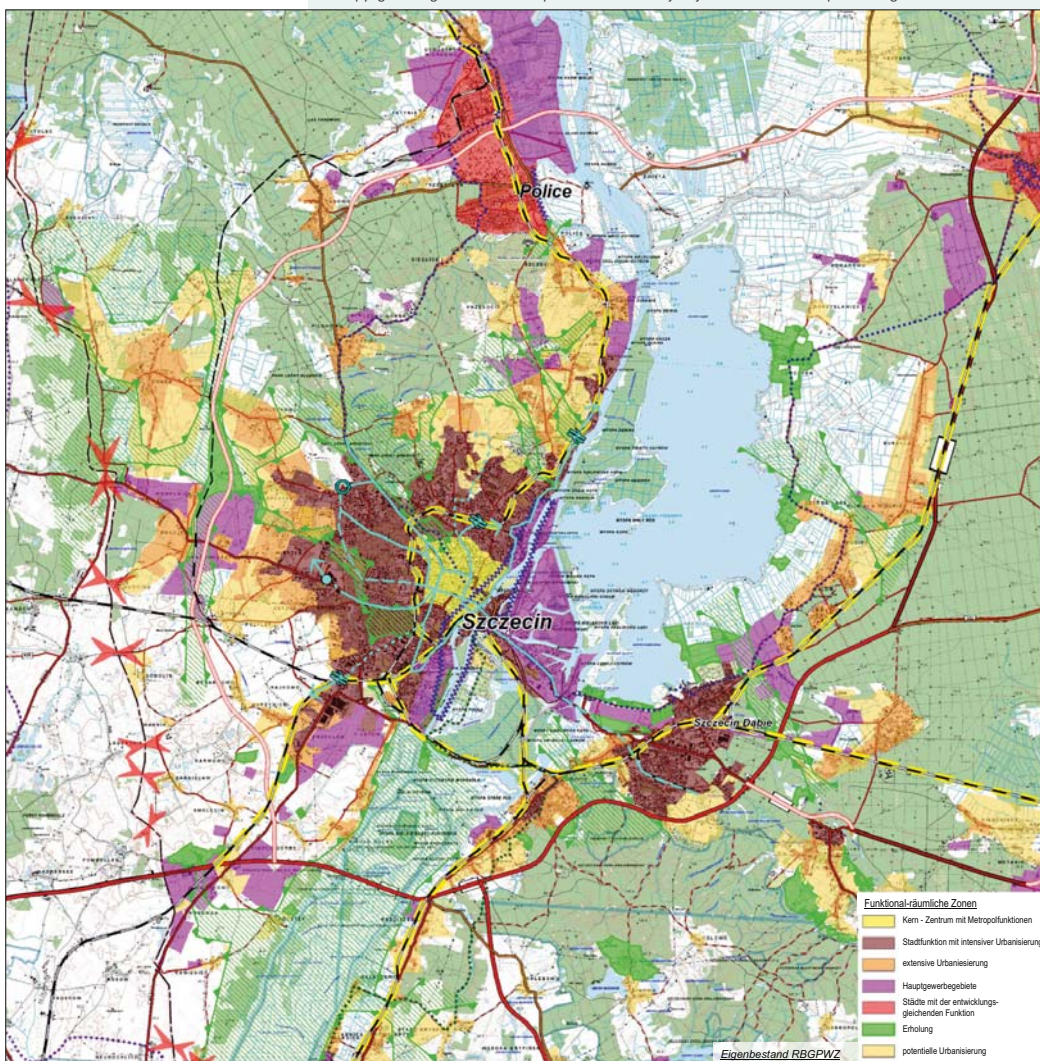


Abb. 2 Funktional-räumliche Struktur des Stettiner Metropolgebiets

17. Berücksichtigung der Tourismusfunktion im Revitalisierungsprozess der Lastadie und der Oderinseln, z. B. Bau eines repräsentativen Jachthafens, Radwege und Erholungsräume.
18. Bau eines Kongresszentrums in Szczecin.
19. Erschließung von Objekten der städtischen Infrastruktur von Szczecin für Einwohner und Touristen, darunter der unterirdischen Tunnels sowie des umgestalteten Geländes der ehemaligen Werft und des alten Hafens.

6.4. Investitionsgebiete

Prioritäten:

1. Ausarbeitung von Varianten für die Revitalisierung von Projekten für vernachlässigte Investitionsgebiete, für die eine neue Verwendung und Funktion gesucht wird.
2. Präferenzen für Revitalisierungsmaßnahmen in Stadtzentren.
3. Bau des Autobahnknotens A-6 Tczewska – Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbegebiete in Trzebusz und Dunikowo in Szczecin.
4. Erschließung von bestehenden und geplanten Gewerbegebieten.



Abb. 12 Neue Investitionsgebiete im Hafen in Szczecin



Foto 34: Schlossstraße in Szczecin



Foto 35: Blick auf die ehemalige Werft in Szczecin



Foto 36: Gebäude in der Kolumbastr. in Szczecin



Foto 31: Segelzentrum in Trzebież

5. Verbesserung der Position Szczecins auf dem Markt der See- und Binnenkreuzschiffsreisen.
6. Aufbau von Wassertourismus - Servicezentren in Szczecin, Świnoujście, Stepnica, Wolin, Kamień Pomorski, Trzebież, Nowe Warpno.
7. Entwicklung von Infrastruktur zur Saisonverlängerung.
8. Erschließung des Zwischenoderlands für Kanutouristen (Beschilderung der Routen, Picknickplätze, Durchgängigkeitsmachung von ausgewählten Kanälen und Altarmen).
9. Kreierung regionaler Tourismusprodukten.
10. Verbesserung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Bezug auf die Vorbereitung von touristischen Produkten, Umsetzung von gemeinsamen Standards und Handlungsprinzipien für Unternehmer.
11. Ausbau des internationalen Ostseeradfernweges R10 (Hanseatische Route).
12. Bau des Zwischenoderstromrundradweges mit Anschluss an den Oder – Neiße-Radweg in Deutschland.
13. Verbesserung des Standards, der Beschilderung und der Kompatibilität von Radwegen.
14. Ausbau des Radwanderweges und der touristischen Infrastruktur um das Stettiner Haff.
15. Entwicklung der Kurfunktion, darunter die Wiederaufnahme des Kurbetriebes in Trzcińsko-Zdrój.
16. Verbesserung der Attraktivität und des Erscheinungsbildes der Stadt durch die systematische Sanierung der historischen Bausubstanz.



Foto 32: Fahrradweg in Świnoujście



Foto 33: Finale der Regatta The Tall Ships Races 2007 in Szczecin

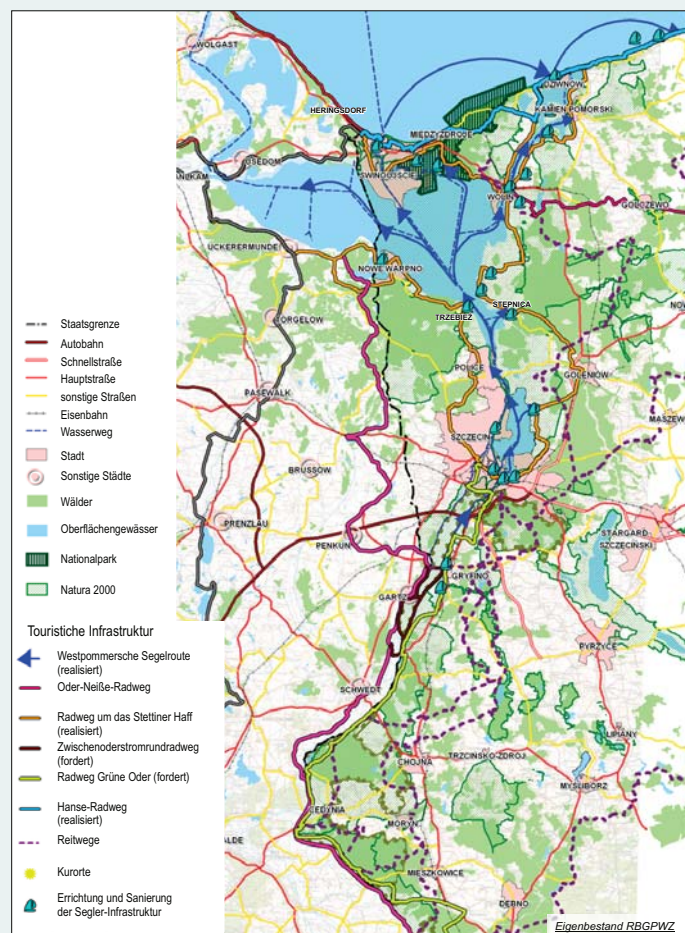


Abb. 11 Touristische Reiserouten in der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin

Vorwort

„Entwicklungsprioritäten des polnischen Teils der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin (GMRs)“ sind das Ergebnis der Arbeiten, die im Zuge der Umsetzung der Vereinbarung zu gemeinsamen Aktivitäten am „Entwicklungskonzept der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin – polnischer Teil“ – abgeschlossen am 28. April 2010 zwischen der Wojewodschaft Zachodniopomorskie, dem Verein Metropolregion Szczecin, der Stadt und Gemeinde Świnoujście und dem Verein der Polnischen Gemeinden der Euroregion Pomerania, ergriffen wurden. Im Ergebnis der Arbeiten des von den Partnern der o. g. Vereinbarung einberufenen Gemeinsamen Ausschusses wurde ein Abschlussbericht erstellt, in dem die folgenden Entwicklungsprioritäten beinhaltet sind.

Diese Prioritäten wurden mit allen Unterzeichnern der Vereinbarung, d. h.

1. Wojewodschaft Zachodniopomorskie – mit dem Beschluss Nr. 1359-11 des Vorstandes der Wojewodschaft Zachodniopomorskie vom 31. August 2011,
2. Verein des Metropolraumes Szczecin – mit dem Schreiben des Vorstandsvorsitzenden Piotr Krzystek vom 21. Juni 2011,
3. Stadt und Gemeinde Świnoujście – mit dem Schreiben des Stadtpräsidenten Herrn Janusz Żmirkiewicz vom 27. Juni 2011,
4. Verein der Polnischen Gemeinden der Euroregion Pomerania – mit dem Schreiben des Geschäftsführers Herrn Paweł Bartnik vom 20. Juni 2011 abgestimmt.

Dieses bestätigte Dokument ist die Grundlage für weitere Maßnahmen, die schon gemeinsam mit den deutschen Partnern durchgeführt und die gesamte deutsch – polnische grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin umfassen werden.

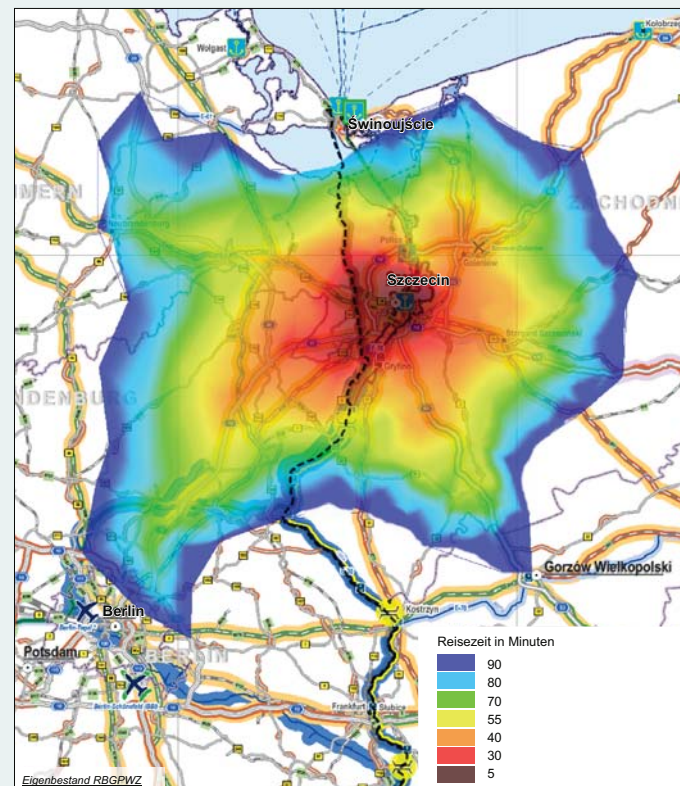


Abb. 3 Erreichbarkeit Szczecins auf dem Straßenweg



Foto 1: Waly Chrobrego (Die Hakenertasse) in Szczecin



Foto 2: Der Hafen von Szczecin

Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin im europäischen Raum

Prioritäten:

1. Übernahme durch Szczecin der landesweiten Führungsrolle bei der Zusammenarbeit mit Norddeutschland und Skandinavien.
2. Intensivierung der Zusammenarbeit mit Berlin und Hamburg.
3. Schaffung von Voraussetzungen für den Ausbau der Metropolfunktionen von Szczecin und der Region durch eine aktive Zusammenarbeit mit Städten und Regionen Skandinaviens, insbesondere mit der Metropolregion Öresund.
4. Gründung des Nordinstituts in Szczecin.
5. Ausbau eines Kooperationsnetzwerkes der Ostseestädten.

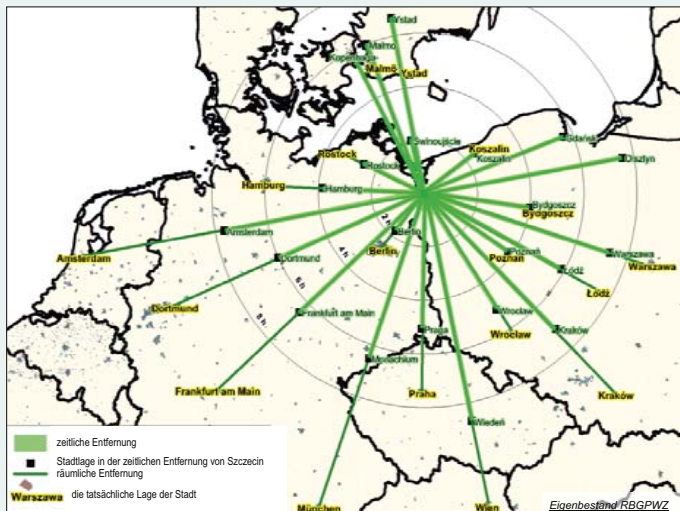


Abb. 4 Räumliche und zeitliche Entfernung von Szczecin zu ausgewählten Orten

2 Naturraum

Prioritäten:

1. Erhaltung der Diversität der Landschaftstypen – Landschaftsschutz in anthropogen beeinflussten Gebieten, besonders im Odertals, an der Ostseeküste und am Stettiner Haff sowie in Waldkomplexen.
2. Schaffung von Bedingungen, die das Funktionieren von ökologischen Korridoren begünstigen.
3. Anpassung der Raumentwicklung in den Erholungsgebieten der Ost- Küstenzone und des Stettiner Haffs an die Bedingungen und den Erhaltungszustand der natürlichen Umwelt:
 - Abgrenzung des Raumes zwischen Siedlungsgebieten durch Einführung von Grünanlagen,
 - Vermeidung der übermäßigen Konzentration von Siedlungsstrukturen,
 - Monitoring der touristischen Aufnahmefähigkeit der einzelnen Ökosysteme,
 - Geländereserven für ein System strategischer Parkplätze,
 - Verlangsamung des Wasserabflusses durch Umsetzung des Programms der Kleinretention.
4. Steigerung der Wasserretention in urbanen Gebieten durch:
 - Festlegung der Erweiterung der Retentionsmöglichkeiten als eine Priorität bei der Planung von Regenwasserkanalisationen,
 - Nutzung von Mulden und Teichen für die Retentionszwecke,
 - Erweiterung der biologisch aktiven Flächen,
 - Anwendung von sog. „grünen Straßen“.



Foto 5: Ein Habicht



Foto 3: Der Kai bei der Hakenterasse in Szczecin



Foto 4: Die Oder

6.2. Maritime Wirtschaft

Prioritäten:

1. Ausbau des Potenzials der maritimen Wirtschaft in Anlehnung an die Seehäfen, darunter:
 - Bau des Außenhafens in Świnoujście,
 - Modernisierung der Fahrwasserrinnen nach Świnoujście, damit Schiffe mit einem Tiefgang von 14,5 - 15 m den Hafen anlaufen können,
 - Modernisierung der Fahrwasserrinne Świnoujście – Szczecin damit der Hafen in Szczecin Schiffe bis zur Handmax – Klasse betreuen kann; Vertiefung auf 12,5 m sowie Verbreiterung und Profilierung der Fahrwasserrinne,
 - Aufbau eines Terminals oder einer Stelle zur Betreuung von großen Passagierschiffen in Szczecin, ebenfalls Verbesserung der Infrastruktur für die Betreuung von Binnenkreuzfahrtschiffen und die Integration mit dem Hauptbahnhof,
 - Umstrukturierung der Fischereihäfen und Anlegestellen zur Erbringung von Fremdenverkehrsdienstleistungen (besonders der Häfen am Stettiner Haff) hin,
 - Verbesserung der landseitigen Erreichbarkeit der Häfen, Ausbau der Hafeninfrastruktur- und Suprastruktur, Entwicklung der Industrie-, Logistik- und Vertriebs- sowie Handelsfunktion der Häfen,
 - Ausbau des Seehafens in Police.
2. Schaffung von Vergünstigungen für Standorte des Schiffbaus in Szczecin und Świnoujście oder für andere mit der maritimen Wirtschaft verbundene wirtschaftliche Aktivitäten (Tiefseetechnik, Förderung von Rohstoffen aus dem Meer).
3. Erhaltung, Erweiterung und Nutzung der menschlichen Ressourcen, die mit der maritimen Wirtschaft verbunden sind. Entwicklung von Wissen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen, Projektbüros, die mit der maritimen Wirtschaft verbunden sind:
 - Erhaltung und Nutzung des Projektpersonals der ehemaligen Stettiner Werft und der ehemaligen Seejachtwerft namens Leonid Teliga,
 - Gründung des Nordinstituts – einer Forschungs- und Entwicklungseinrichtung, die sich mit der maritimen Wirtschaft sowie Skandinavien beschäftigen soll (darunter Innovationstransfer),
 - Aufbau von Verbindungen zwischen Wissenschaft und Forschung in solchen Bereichen wie: maritimer Bergbau, Tiefseetechnik und Ozeanografie, Yachting.



Foto 27: Reparaturwerft in Świnoujście



Foto 28: Hafenkai von Szczecin



Foto 29: Werft in Szczecin

6.3. Tourismus

Prioritäten:

1. Aufbau der touristischen Marke der Region.
2. Bau und Modernisierung von Häfen, Kaianlagen oder städtischen Bollwerken als Bestandteil der Westpommerschen Segleroute sowie Marketing- und Organisationsmaßnahmen diesbezüglich.
3. Organisation regelmäßiger Kultur- und Unterhaltungsveranstaltungen mit Prestige-Charakter.
4. Bildung eines grenzüberschreitenden touristischen Clusters.



Foto 30: Das Schloss der Pommerschen Herzöge in Szczecin

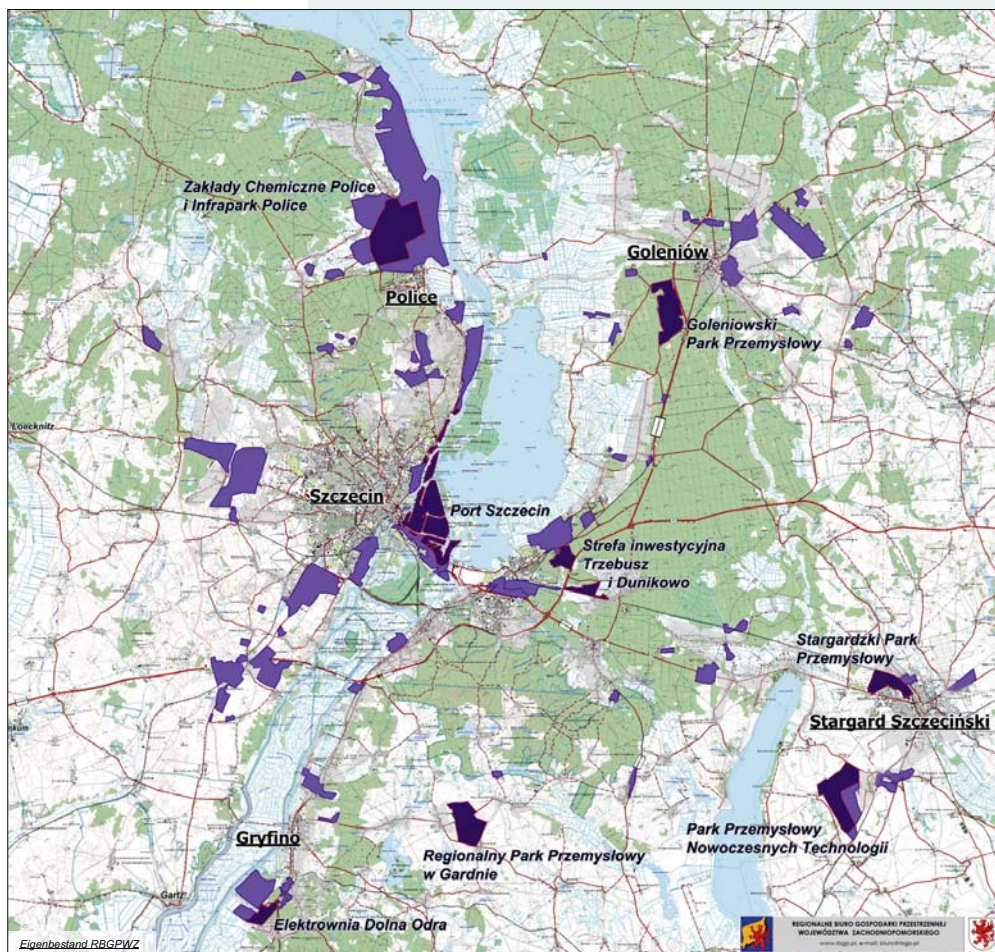


Abb. 10 Konzentration von Gewerbegebieten

6 Wirtschaft

6.1. Industrie

Prioritäten:

1. Weitere koordinierte Entwicklung von Zonen der wirtschaftlichen Aktivität (Industrieparks, Investitionsgebiete, Sonderwirtschaftszonen) im Gebiet der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin.
2. Unterstützung für die Entwicklung von Clustern und anderen Formen der Netzwerkzusammenarbeit zwischen Unternehmen, besonders in den Fachbereichen, die als Spezialität der Region gelten sowie die Arbeitsergebnisse von hiesigen Wissens- und Forschungseinrichtungen verwenden.



Foto 26: Chemiewerke Police

5. Wiederherstellung und Schutz der bestehenden Wasser- und Moorsystemen zur Verbesserung der Wasserverhältnisse.
6. Schutz des Miedwie Sees als Hauptquelle für Trinkwasser vor allem vor Eutrophierung u. a. durch Einschränkung der Umnutzung von Grünflächen (Wiesen und Weiden) zum Ackerland.
7. Renaturierung von Flusstälern zwecks Verbesserung der biologischen Wasserqualität, Wiederherstellung von Biodiversität (darunter Populationen von wertvollen Fischarten), Wiederherstellung der Durchlässigkeit von ökologischen Korridoren und Möglichkeiten der Entwicklung des Fremdenverkehrs.
8. Schutz von Böden von hoher Qualität vor nichtlandwirtschaftlichen Nutzungsformen, besonders im Ostseehinterland, auf der Pyritzer Ebene, in der Umgebung von Kołbaskowo, Dobra Szczecińska, Cedynia und Mieszkowice.
9. Bepflanzung mit Feldhecken zur Schutz vor Erosion Verbesserung der mikroklimatischen und biozönotischen Verhältnisse.
10. Sicherstellung der Beständigkeit der Schutzwälder im technischen Schutzstreifen der Seeküste außer den vorgesehenen Strandzugängen und Zufahrten sowie Sanitäranlagen.
11. Rekultivierung und Revitalisierung von ehemaligen Abbaugebieten.
12. Abschaffung und Rekultivierung von illegalen Abbaustellen.
13. Überwachung von Veränderungen in den Schutzgebieten unter Berücksichtigung von grenzüberschreitenden Verknüpfungen.
14. Vereinheitlichung der Bewirtschaftungsgrundsätze und Herbeiführung der räumlichen Kompatibilität von Naturschutzformen einschließlich der angrenzenden Gebiete auf der deutschen Seite.



Foto 6: Wisente

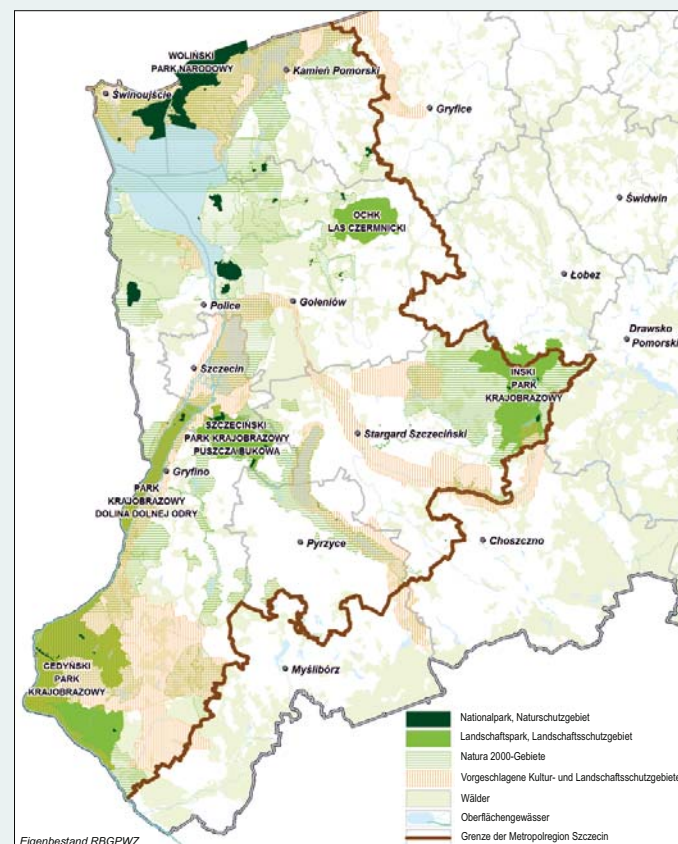


Abb. 5 Schutzgebiete im polnischen Teil der GMR



Foto 7: Die Buchheide



Foto 8: Kormorane in Świnoujście



Foto 9: Lastadie/Lasztownia in Szczecin

3 Bevölkerung und Siedlungsstruktur

Prioritäten:

1. Schaffung von Bedingungen für die Entwicklung einer Netzmetropole (Szczecin und die Städte des Großraumes).
2. Verbesserung der Erreichbarkeit der wichtigsten Städte durch Bau und die Modernisierung von Straßen sowie über die Organisation eines effizienten öffentlichen Nahverkehrs.
3. Förderung der Entwicklung einer polyzentrischen Siedlungsstruktur in der Region und in Szczecin selbst.
4. Fokussierung der städtischen Funktionen (Wohn- und Dienstleistungsfunktionen) in den Innenstädten.
5. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Innenstädte im Verhältnis zum Umland als Lebensräume:
 - Revitalisierung der Innenstädte und Entwicklung von Funktionen, die diese Innenstädte in den am Wasser gelegenen Gebieten entwickeln,
 - Gestaltung des öffentlichen Raumes von hoher Qualität – in den Städten und in bedeutenden ländlichen Zentren,
 - Sicherstellung von Erholungsgebieten, Verbesserung der Ästhetik des öffentlichen Raumes,
 - Sicherstellung eines objektiven und subjektiven Sicherheitsgefühls,
 - Entwicklung von urbanen Innenräumen, die den Aufbau von gesellschaftlichen Räumen, Begegnungs-, Kontakt- und Austauschräumen unterstützen,
 - Entwicklung von Wohnungsmodalitäten für unterschiedliche soziale Gesellschaftsgruppen.
6. Entwicklung von Ansiedlungs- und Integrationsbedingungen für Menschen, die verschiedene Kulturen und Nationalitäten vertreten.

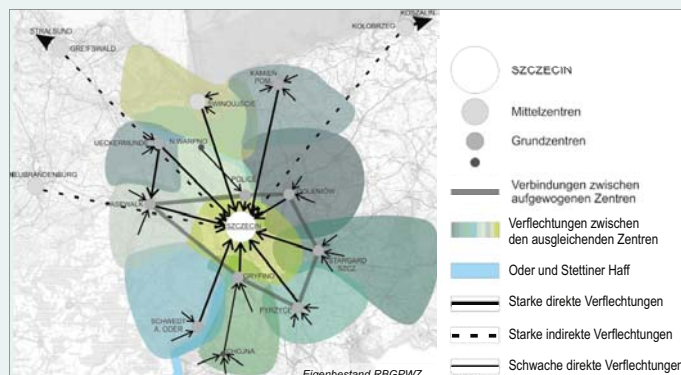


Abb. 6 Siedlungsstruktur in GMRS

4 Verkehrsinfrastruktur

4.1. Straßenverkehr

Prioritäten:

1. Koordinierung (auch grenzüberschreitend) der Modernisierung und Baus von Wojewodschafts- und Kreisstraßen sowie Unterstützung bei Maßnahmen zur Entwicklung eines Landesstraßennetzes.
2. Gemeinsame Maßnahmen zur wirtschaftlichen Effektivität und Organisation der Verkehrsinfrastruktur.
3. Umbau der Landesstraße Nr. 3 Anpassung an die Parameter einer Schnellstraße im Abschnitt vom Knoten Rzęśnia bis nach Świnoujście.
4. Umbau der Landesstraße Nr. 6- Abschnitt vom Knoten Kijewo bis zum Knoten Rzęśnia, Anpassung an die Parameter der A-Klasse mit dem Bau des Knotens Tczewska.



Foto 10: Autobahn A6

5 Technische Infrastruktur

5.1. Abfallwirtschaft

Prioritäten:

1. Bau einer Abfallverbrennungsanlage in Szczecin an einem Standort, der die Möglichkeit gibt, den Abfall auch auf dem Wasserweg anzuliefern (Ostrów Grabowski) sowie andere Gemeinden der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin zu bedienen. Man sollte hierbei nach einer wirtschaftlich optimalen Lösungen suchen, die auch die Belastung aufgrund der Anlieferung der Abfälle aus dem Landweg minimieren.
2. Überprüfung und Neuordnung von Abfallwirtschaftsregionen aus dem Abfallwirtschaftsplan der Wojewodschaft Zachodniopomorskie im Hinblick auf eine bessere Rationalität ihrer Einzugsgebiete.
3. Erarbeitung eines metropoliten Abfallsammel- und Trennungssystems samt ökonomischer Anreize und einem entsprechenden Bildungsprogramm.
4. Rekultivierung der nicht mehr betriebenen Abfalldeponien.

5.2. Energiewirtschaftsinfrastruktur

Prioritäten:

1. Notwendiger Ausbau von bestehenden oder Bau neuer konventionellen Stromkraftwerken. Erwogen werden Standortvarianten für ein Kernkraftwerk in der Wojewodschaft – ein vorgeschlagener Standort ist die Gemeinde Gryfino in der Umgebung des Kraftwerks Untere Oder. Zu erwägen sind auch Standorte für Gaskraftwerke in Police, Świnoujście, Goleniów und Stargard Szczeciński.
2. Im Bezug auf den Bau von neuen Objekten sowie den Ausbau der existierenden Stromnetzinfrastruktur werden u.a. die folgenden Investitionsmaßnahmen geplant:
 - Bau der Leitungslinie 400 kV Krajnik – Baczyzna (in der Wojewodschaft Lubuskie),
 - Modernisierung der Station Krajnik und die Einleitung der 400-kV-Linie Krajnik – Vierraden in einer Weise, die Phasensynchronisierung mit dem deutschen Netz gewährleistet,
 - Bau eines 220 kV Rings um den Großraum Szczecin – die Linien: Glinki-Reclaw, Krajnik-Pomorzan, Pomorzany-Glinki, Bau eines 220 kV-Verteilers in den Stationen Pomorzany und Reclaw,
 - Bau, Ausbau und Modernisierung von Hochspannung- Verteilernetzen zur Verbesserung der Abnehmerversorgung,
 - Bau, Ausbau und Modernisierung des Stromnetzes, um die entstehenden Windkraftwerke einzuspeisen,
 - Maßnahmen zur Schaffung von rechtlichen Lösungen, die eine effiziente Realisierung von infrastrukturellen Linieninvestitionen von internationaler, gesamtpolnischer und regionaler Bedeutung ermöglichen würden.
3. Bau und Ausbau von Gasleitungen sowie von Systemobjekten die mit der Diversifizierung der Gaslieferungen nach Polen verbunden sind:
 - Bau des Flüssiggasterminals LNG in Świnoujście,
 - Bau des Gaspumpwerkes Goleniów,
 - Bau der Gasleitung Świnoujście – Szczecin – Lwówek,
 - Bau der Gasleitung Tanowo – Dobieszczyń (Gemeinde Police, bis zur Staatsgrenze) – Börnicke,
 - Bau der Gasleitung Bernau – Szczecin (Richtung Police und Dolna Odra).
4. Bau des Gasvertriebsnetzes für den Mittel und den Hochdruck (Gasleitungen und Gasstationen) auf defizitären Gebieten.
5. Entwicklung der Windenergie in Anlehnung an die Richtlinien der örtlichen Planung aus dem Raumordnungsplan der Wojewodschaft.
6. Entwicklung von lokalen Lösungen im Bereich der Windenergie in Anlehnung an die endogenen Rohstoffquellen die mit erneuerbaren Energien gekoppelt werden z. B.: lokale Heizsysteme für Biomasse) Energieweide, Holzindustriabfälle, Lebensmittelindustriabfälle usw.), Verwendung von Wärme-pumpen und Sonnenenergie.
7. Integrierte Maßnahmen der Abfallwirtschaft und der Energiegewinnung aus Abfällen.



Foto 23: Industriegebiet - Szczecin Goclaw



Foto 24: Chemiewerke Police



Foto 25: Kraftwerk Dolna Odra



Foto 19: Der Hauptbahnhof in Szczecin

9. Bis zur Realisierung der festen Querung in Świnoujście gilt es, ein System von Präferenzen für diejenigen zu tablieren, die den Swine-Fluss ohne Auto überqueren, und zwar durch den Bau eines strategischen Parkplatzes auf der Insel Wollin in der Nähe der Fähranlegers im Zentrum der Stadt (Świnoujście - Warszów) sowie durch Schaffung von Anreizen und Vergünstigungen, (z. B. für diejenigen, die ihr Auto auf Wollin lassen eine City Card, die Busfahrkarten ersetzen und Rabatte für städtische Dienstleistungen gewähren wird).
10. Gründung der Stettiner Metropolbahn; Bau schneller Schienenverbindungen:
 - Szczecin – Goleniów Stadt – Flughafen,
 - Szczecin – Stargard Szczeciński – Pyrzyce Siedlung – Stargard Kluczewo,
 - Szczecin – Gryfino – Dolna Odra,
 - Szczecin – Police – Trzebież – Trzecieko Siedlung von Personenverkehren (in der weiteren Perspektive bis Nowe Warpno),
 - Szczecin – Kołbaskowo,
 - Szczecin – Dobra.
11. Analyse von Möglichkeiten des Einsatzes einer 2-Systems-Straßenbahn, die sowohl die Straßenbahn- als auch die Eisenbahninfrastruktur nutzen kann.

4.4. Binnenschiffsverkehr

Prioritäten:

1. Modernisierung der hydrotechnischen Anlagen der Oderwasserstraße auf der Strecke Szczecin - Hohensaaten um die Parameter der Klasse IV und letztendlich der technischen Klasse V zu erreichen; Anschluss an die Parameter des deutschen Abschnitts der Oder – Havel - Kanals.
2. Bau eines mit dem Seehafen integrierten Binnenhafens in Szczecin.
3. Umsetzung der ausgehandelten Regierungsvereinbarung, die Folgendes vorsieht:
 - Erarbeitung eines gemeinsamen Konzepts für die Instandhaltung und die Modernisierung der hydrotechnischen Anlagen,
 - Zeitplan der Beseitigung von Stellen, die die Schifffahrt einschränken,
 - Verbreiterung der Schifffahrtsstraße Schwedt/O – Pommersche Bucht für Küstenmotorschiffe,
 - Gemeinsame Vertiefung der Fahrwasserrinne über den Dąbski See zur Erhöhung der Retentionsfähigkeit dieses Wasserreservoirs (Aufnahme von Treibeis, das über die Ost-Oder einströmt).



Foto 20: Oder in Szczecin

4.5. Luftverkehr

Prioritäten:

1. Bahnanbindung an Flughafen Szczecin - Goleniów.
2. Verbesserung der Erreichbarkeit, darunter die Verkürzung der Fahrzeit vom Flughafen BBI in Berlin, in der ersten Linie durch Modernisierung der Bahnverbindung.
3. Verbesserung des Standards und des Dienstleistungsspektrums des Flugplatzes Szczecin Dąbie für den Geschäftsreisen- und Einzelcharterservice.
4. Straßenanbindung (Westumgehung Szczecin), die die Fahrzeit vom Stadtzentrum bis zum Flughafen um ca. ½ h verkürzen würde.
5. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, die Świnoujście mit dem Flughafen in Heringsdorf verbindet.



Foto 21, 22: Flughafen Szczecin-Goleniów



Foto 22

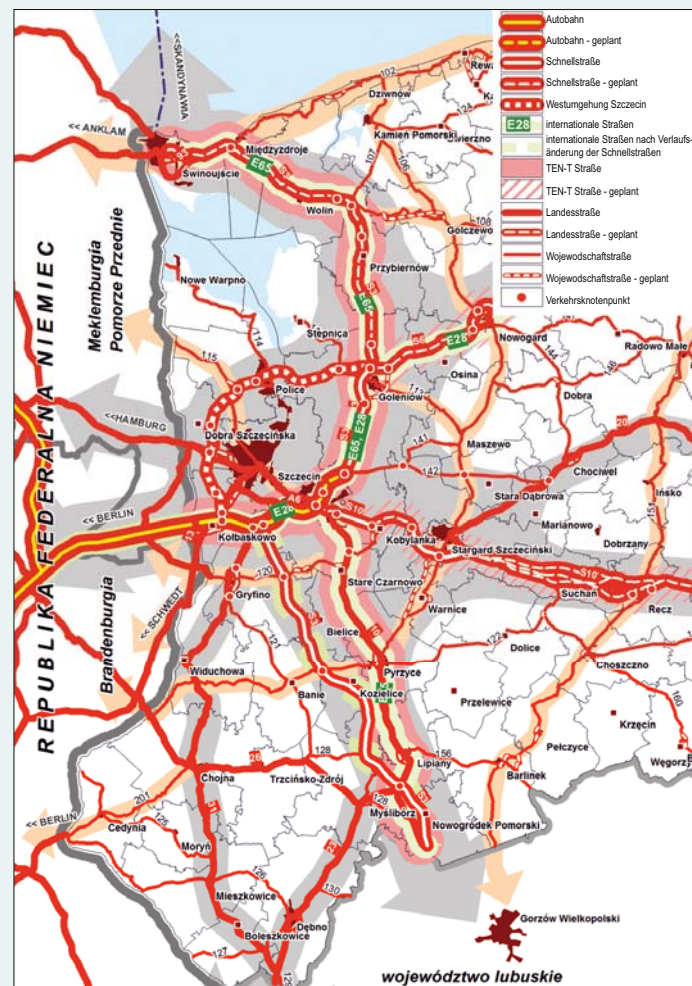


Abb. 7 Straßenverkehrsnetz in der GMRs anhand einer Zeichnung aus dem Raumordnungsplan der Wojewodschaft Westpommern vom 19. Oktober 2010 (Beschluss Nr. XLV/530/10).

5. Umbau der Landesstraße Nr. 10 - Anpassung an die Parameter einer Schnellstraße.
6. Bau der Westumgehung Szczecin in der S-Klasse.
7. Umbau des innerstädtischen Abschnitts der Straße Nr. 10 an die Parameter der Klasse G.
8. Bau von Ortsumgehungen am Verlauf der wichtigsten Landesstraßen Nr. 13, Nr. 20, Nr. 26, Nr. 31.
9. Bau einer festen Straßenverbindung zwischen den Inseln Wollin und Usedom in Świnoujście.
10. Modernisierung von Wojewodschaftsstraßen, die den südlichen Teil der Wojewodschaften und das Hinterland mit den Seenlandschaften und der Ostseeküste verbinden: Straßen Nr. 103, 106, 107, 109, 110, 151, 162, 165, 178, 205.
11. Modernisierung von Straßen, die zur deutschen Grenze an der Oder und zu den Verkehrsknoten der Straße S3: Nr. 115, 120, 122, 124 führen.
12. Modernisierung von Straßen von grundlegender wirtschaftlicher Bedeutung: Nr. 108, 113, 142, 152, 172.
13. Wiederherstellung von Straßenverbindungen an der deutsch – polnischen Grenze im Abschnitt zwischen Nowe Warpno und Gryfino.



Foto 11: Hangarowstr. in Szczecin



Foto 12: Brücke der Pioniere in Szczecin



Foto 13: Goleniów - Schnellstraße S3

4.2. Eisenbahninfrastruktur

Prioritäten:

1. Modernisierung von Bahnlinien zwecks Erhöhung der Betriebsgeschwindigkeiten.
2. Modernisierung (Bau des zweiten Gleises und Elektrifizierung) der Bahnlinie Szczecin-Berlin (auf der Strecke Passow –Szczecin) als erstrangige Investition im Bereich der Eisenbahnverbindungen mit Berlin.
3. Erhaltung der Spuren von nicht mehr im Betrieb befindlichen Eisenbahnlinien zwecks ihrer zukünftigen Nutzung.
4. Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur, die zu den Häfen führt sowie in den Häfen selbst.
5. Ausbau von Bahnverbindungen zwischen Szczecin und der Ostseeküste. Bei den regionalen Bahnverbindungen sollte die Verlängerung der Bahnlinie Nr. 407 (Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski) nach Dziwnów mit der Möglichkeit der weiteren Verlängerung längst der Küste bis nach Rewal überprüft werden. Die Linie würde die schnellste Verbindung von Szczecin an die Ostseeküste sein, was besonders bei Wochenend-touren wichtig wäre würde neue Möglichkeiten für Fernverbindungen schaffen und zur höheren Frequentierung der Verbindungen nach Kamień Pomorski und Entlastung der Wojewodschaftsstraße Nr. 107 (einer der am meisten belasteten Straßen in der Wojewodschaft) beitragen.
6. Umsetzung der Idee der schnellen Metropolbahn.
7. Umsetzung der Investition einer Fernverbindung, die Świnoujście mit Berlin über Ducherow verbinden würde.
8. Analyse einer eventuellen Bahnverbindung Szczecin – Berlin über Gryfino- Schwedt/O, mit dem Bau der Strecke von Schwedt bis zur Linie Nr. 273.



Foto 14: Der Hauptbahnhof in Szczecin



Foto 15: Hauptbahnhof in Szczecin

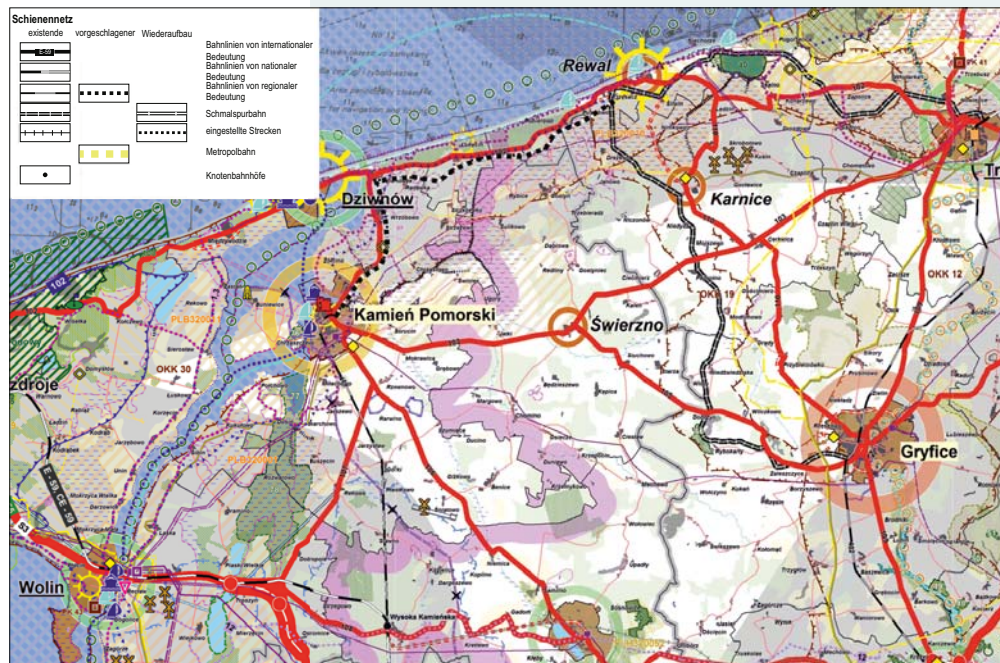


Abb. 8 Vorgesagte Bahnverbindungen in der Küstenzone anhand einer Zeichnung aus dem Raumordnungsplan der Wojewodschaft Westpommern vom 19. Oktober 2010 (Beschluss Nr. XLV/530/10)

4.3. Öffentlicher Nahverkehr

Prioritäten:

1. Zur Erhöhung des Anteils des öffentlichen Nahverkehrs am Modal Split muss die räumliche Erreichbarkeit von Haltestellen verbessert und die Umsteigezeit verkürzt werden. Auch der Verbindungstakt ist zu erhöhen, um den Vorteil der Freizügigkeit des Autoverkehrs aufzuheben.
2. Ausbau von Schienenverbindungen (Eisen- und Straßenbahnen), die das grund-legende System des öffentlichen Nahverkehrs unabhängig vom Straßennetz darstellen werden.
3. Notwendiger Errichtung von Umsteigeknoten sowie von strategischen Parkplätzen (Park&Ride); es sollen Standorte für strategische Parkplätze an den Ausfahrtsstraßen aus Szczecin und an den Haltestellen der vorgeschlagenen Stettiner Metropolbahn angeboten werden.
4. Errichtung von multifunktionellen Umsteigezentren für Szczecin und Stargard Szczeciński in Anlehnung an die existierenden Bahnhöfe der Polnischen Staatsbahnen (PKP),
5. Es sind Maßnahmen zur Errichtung eines integrierten Umsteigeknoten am Hauptbahnhof Szczecin mit der dem Wasserbahnhof an der Oder zu ergreifen.
6. Einführung eines Verbundtickets für verschiedene Verkehrsmittel zur Vereinfachung und einer größeren Flexibilität im ÖPNV.
7. Verlegung der geplanten Endhaltstellen der Straßenbahn zu den Verkehrsschwer-punkten, auch außerhalb Szczecins Grenzen, in urbane Gebiete der anliegenden Nachbargemeinden.
8. Hervorhebung des Rangs eines schnellen und effizienten öffentlichen Nahverkehrs als eines Attraktivitätsfaktors für Investitionsgebiete in der Nähe des ÖPNV. Dies hat eine besondere Bedeutung für die vernachlässigten Gebiete, in denen der ÖPNV zum Instrument und Impuls ihrer Revitalisierung werden sollte (besonders wichtig ist das bei der Revitalisierung der nördlichen, an der Oder gelegenen Stadtteile von Szczecin.)



Foto 16: Ein Stadtbus in Szczecin

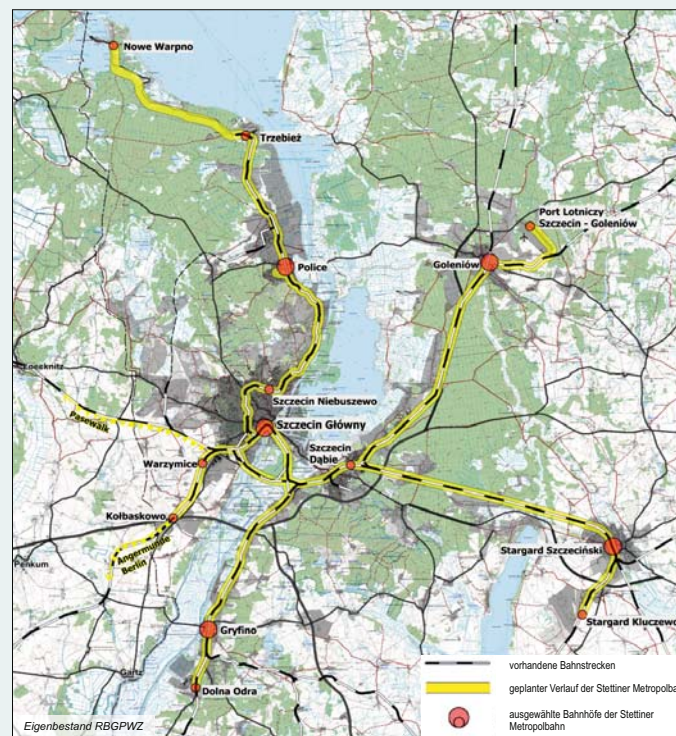


Abb. 9 Die geplante Stettiner Metropolbahn



Foto 17: Projekt des integrierten Umsteigeknotens in Stargard Szczeciński (INGENO CONSULT BPK Sp. z o.o.)



Foto 18: Der Hauptbahnhof in Szczecin, 1900-1925 (Datenquelle: sedina.pl)