

Koncepcja rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina



Entwicklungskonzept der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin



Koncepcja rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina

Entwicklungskonzept der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin



**Opracowanie techniczne, skład i łamanie – stan na 08.06.2015 /
Technische Bearbeitung, Satz und Gestaltung – Stand 08.06.2015:**

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego, Karolina Kluz

Tłumaczenie / Die Übersetzung:

Eva Maria Steiger

Wydawca / Der Herausgeber:

Ministerium für Energie, Infrastruktur
und Landesentwicklung
Mecklenburg-Vorpommern,

Schloßstraße 6-8

19053 Schwerin

**Gemeinsame Landesplanungsabteilung
Berlin- Brandenburg,**

Lindenstraße 34a,

14467 Potsdam

**Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej
Województwa Zachodniopomorskiego**

pl. Kilińskiego 3,

71-414 Szczecin,

Nakład / Die Auflage:

300 egzemplarzy / 300 Exemplare





Województwo
Zachodniopomorskie



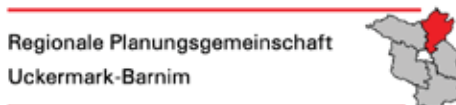
Land Mecklenburg-Vorpommern



Miasto Szczecin



Miasto Świnoujście



Autorzy / Autoren

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

pod kierownictwem **Dyrektora arch. Stanisława Dendewicza**: Mirosław Izdebski, Tomasz Jaksina, arch. Leszek Jastrzębski, Mieczysław Jaszczyk, arch. Karolina Kluz, Milena Nowotarska, Jan Smutek, arch. Justyna Strzyżewska, Michał Urbański, arch. Lilli Wolny, Tomasz Zieliński.

complan Kommunalberatung GmbH

pod kierownictwem **Matthias von Popowski**: Merten Klementz, Ralf Zarnack, Marc Zimmermann, Anna Dzikowska

Członkowie Grupy Sterującej / Mitglieder der Steuerungsgruppe

strona polska / polnische Seite

arch. Stanisław Dendewicz – Koordynator projektu ze strony polskiej, Dyrektor Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej WZ / *Koordinator des Projekts auf polnischer Seite; Direktor des Raumplanungsbüros der Woiwodschaft Westpommern*

- Krzysztof Czosnowski – Urząd Miasta i Gminy Gryfino
Stadt- und Gemeindeamt Gryfino
- Ewa Kurjata – Urząd Miasta Szczecin
Stadtamt Szczecin
- Barbara Michalska - I Zastępca Prezydenta Miasta Świnoujście
I Stellvertreter des Stadtpräsidenten von Świnoujście
- Krzysztof Michalski – Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Szczecin
Büro für Stadtplanung von Szczecin
- Irena Stróżyńska – Stowarzyszenie Gmin Polskich Euro-regionu Pomerania
Verein der polnischen Gemeinden der Euroregion Pomerania
- Anna Szostak – UM Police, SSOM
Stadtamt Police, Verein des Metropolraumes Szczecin
- Roman Walaszkowski – Dyrektor Biura SSOM
Direktor des Büros der Verein des Metropolraumes Szczecin

strona niemiecka / deutsche Seite

Ephraim Gothe / Renate Hoff – koordynator projektu ze strony niemieckiej, Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin- Brandenburg,
Koordinator des Projekts auf deutscher Seite, Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin- Brandenburg,

Lothar Säwert / Petra Schmidt-Kaden – Ministerstwo ds. Energii, Infrastruktury i Rozwoju Kraju Związkowego Meklemburgia- Pomorze Przednie
Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

- Christiane Falck-Steffens – Urząd ds. Planowania Przestrzennego Pomorza Przedniego
Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern
- Elgin Förster – Ministerstwo ds. Energii, Infrastruktury i Rozwoju Kraju Związkowego Meklemburgia- Pomorze Przednie
Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg- Vorpommern
- Andrea Gronwald/ Peter Heise – Stowarzyszenie Euro- paregion POMERANIA e.V.
Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V.
- Claudia Henze – Regionalne Stowarzyszenie Planistyczne Uckermark- Barnim
Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark Barnim
- Hubertus Krüger/ Detlef Herz/ Jürgen Stahl – Wspólny Wydział Planowania Berlina i Brandenburgii
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin- Brandenburg
- Christoph von Kaufmann – Urząd ds. Planowania Przestrzennego Pojezierza Meklemburskiego
Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte
- Michael Künzel - Administracja Senatu ds. Rozwoju Miasta i Ochrony Środowiska, Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin Abt. 1

W opiniowanie dokumentu po stronie polskiej zostały zaangażowane następujące instytucje:

Bei der Erarbeitung des Dokument waren folgenden Institutionen auf der polnischen Seite beteiligt:

- Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
- Komitet ds. Gospodarki Przestrzennej Polsko – Niemieckiej Komisji Międzyrządowej ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej
- Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa ds. Współpracy Regionalnej i Przygranicznej
- Wojewoda Zachodniopomorski
- Zarząd Portów Morskich Szczecin i Świnoujście
- Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania
- Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
- Wydział Zarządzania Strategicznego UM WZ
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie
- Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- Urząd Morski w Szczecinie
- Urząd Żeglugi Śródlądowej
- Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A. Oddział w Poznaniu, ENEA Operator Sp. z o.o.
- ENERGA-OPERATOR S.A. Oddział w Koszalinie
- Ośrodek Szkoleniowo-Badawczy w zakresie Energii Odnawialnej Ostoja
- Polskie Stowarzyszenie Energetyki Wiatrowej
- Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki Wiatrowej
- Wójtowie, burmistrzowie i prezydenci miast i gmin, znajdujących się na obszarze regionu metropolitalnego Szczecina

Die Berichtserarbeitung auf deutscher Seite erfolgte in Teilen unter fachlicher Mitwirkung folgender Institutionen:

Poszczególne części raportu po stronie niemieckiej zostały opracowane przy współudziale następujących instytucji zgodnie z ich kompetencjami:

- *Amt für Raumordnung und Landesplanung Mecklenburgische Seenplatte*
- *Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern*
- *BioCon Valley GmbH*
- *Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung*
- *Euroregion Pomerania, Kommunalgemeinschaft Europa-region POMERANIA e.V.*
- *Flughafen Heringsdorf*
- *Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg*
- *IHK Berlin*
- *IHK Neubrandenburg und für das östliche Mecklenburg-Vorpommern*
- *Landesamt für Bauen und Verkehr Brandenburg*
- *Landkreise: Vorpommern-Greifswald, Vorpommern-Rügen, Mecklenburgische Seenplatte*
- *Staatskanzlei Mecklenburg-Vorpommern*
- *Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern*
- *Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur Mecklenburg-Vorpommern*
- *Ministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung Brandenburg (Abt. Verkehr)*
- *Ministerium für Justiz und Europa und Verbraucherschutz Brandenburg (Abt. Verbraucherschutz)*
- *Ministerium für Justiz und Europa und Verbraucherschutz Brandenburg (Abt. Europaangelegenheiten)*
- *Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft Brandenburg*
- *Regionaler Planungsverband Vorpommern*
- *Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte Berlin*
- *Regionale Planungsregion Uckermark-Barnim*
- *Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin*
- *Städte: Greifswald, Stralsund, Pasewalk*
- *Technologiezentrum Vorpommern*
- *Unternehmerverband Vorpommern*
- *Förder- und Entwicklungsgesellschaft Uecker-Region*
- *Wirtschaftsfördergesellschaft Vorpommern*

SPIS TREŚCI**INHALTSVERZEICHNIS**

1. WSTĘP	8	1. EINFÜHRUNG
2. OPIS REGIONU	12	2. BESCHREIBUNG DER REGION
2. 1. Położenie regionu w Europie	12	2. 1. Lage der Region in Europa
2. 2. Główne zadania i wyzwania TRMS	16	2. 2. Zentrale Aufgaben und Herausforderungen in der MRS
Integracja regionu metropolitalnego z ponadregionalnym i europejskim systemem przestrzeni	16	Einbindung der Metropolregion in das überregionale und europäische Raumsystem
Wyzwania i wymogi rozwoju regionalnego	18	Herausforderungen und Anforderungen der regionalen Entwicklung
3. WIZJA ROZWOJU	22	3. ENTWICKLUNGSVISION
4. OBSZARY DZIAŁANIA	28	4. HANDLUNGSFELDER
4. 1. Położenie nad wodą	29	4. 1. Lage am Wasser
Sytuacja wyjściowa i warunki ramowe	29	Ausgangssituation und Rahmenbedingungen
Cele	42	Zielstellungen
Propozycje projektów	45	Projektvorschläge
4. 2. Region modelowy energii odnawialnych	46	4. 2. Modellregion für Erneuerbare Energien
Sytuacja wyjściowa i warunki ramowe	46	Ausgangssituation und Rahmenbedingungen
Cele	52	Zielstellungen
Propozycje projektów	58	Projektvorschläge

4. 3. Ludzie – kultura – język – praca	59	4. 3. Menschen – Kultur – Sprache – Arbeit
Sytuacja wyjściowa i warunki ramowe	59	<i>Ausgangssituation und Rahmenbedingungen</i>
Cele	70	<i>Zielstellungen</i>
Propozycje projektów	74	<i>Projektvorschläge</i>
4. 4. Funkcje miast	76	4. 4. Funktion der Städte
Sytuacja wyjściowa i warunki ramowe	76	<i>Ausgangssituation und Rahmenbedingungen</i>
Cele	89	<i>Zielstellungen</i>
Propozycje projektów	90	<i>Projektvorschläge</i>
4. 5. Transport regionalny i mobilność	91	4. 5. Regionaler Verkehr und Mobilität
Sytuacja wyjściowa i warunki ramowe	88	<i>Ausgangssituation und Rahmenbedingungen</i>
Cele	99	<i>Zielstellungen</i>
Propozycje projektów	101	<i>Projektvorschläge</i>
5. WDROŻENIE I KONTYNUACJA KONCEPCJI ROZWOJU	104	5. UMSETZUNG UND WEITERFÜHRUNG DES ENTWICKLUNGSKONZEPTE
5. 1. Przyporządkowanie celów rozwojowych i obszarów działania do warunków ramowych okresu programowania 2014 do 2020	105	5.1. Zuordnung der Entwicklungsziele und Handlungsfelder zu den Förderrahmenbedingungen der Förderperiode 2014 bis 2020
5. 2. Propozycje organizacji i dalsza współpraca	109	5.2. Vorschläge für die Organisation und die weitere Zusammenarbeit
6. SPIS RYSUNKÓW, TABEL I MAP	113	6. ABBILDUNGS-, TABELLEN- UND KARTENVERZEICHNIS
6. 1. Spis rysunków	113	6. 1. Abbildungsverzeichnis
6. 2. Spis map	114	6. 2. Kartenverzeichnis
6. 3. Spis tabel	115	6. 3. Tabellenverzeichnis

1

WSTĘP

W wyniku porozumienia i współdziałania władz samorządowych Województwa Zachodniopomorskiego, Miasta Świnoujście, Euroregionu Pomerania i Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego powstała w 2011 roku pierwsza wspólna wizja dla polskiej części Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina (TRMS). Wizja ta stanowiła punkt wyjścia dla obejmującej województwo zachodniopomorskie i trzy kraje związkowe inicjatywy polegającej na wypracowaniu dla tego obszaru wspólnych celów rozwoju. W tym celu kierownictwa departamentów krajów związkowych Berlina, Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorza Przedniego, odpowiedzialne za gospodarkę przestrzenną, oraz Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego podpisały w listopadzie 2012 r. stosowny list intencyjny.

W wyniku ścisłej polsko-niemieckiej współpracy opracowano Raport prezentujący pierwszy etap prac nad niniejszą Koncepcją Rozwojową Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina, stanowiącą pierwszą wspólną wizję rozwoju tego obszaru.

Współpraca nad wspólną koncepcją rozwoju wpisuje się w priorytety Unii Europejskiej oraz zasady rozwoju współpracy międzyregionalnej i transgranicznej. W Koncepcji jest również mowa o zaleceniach dotyczących współpracy przy wykonywaniu regionalnych i ponadregionalnych opracowań planistycznych oraz wymiany informacji w tym zakresie między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec, a także zalecenia dotyczące wzajemnej wymiany informacji i obustronnych konsultacji w sprawach związanych z zagospodarowaniem przestrzennym obszarów leżących po obu stronach granicy.

Potencjał społeczno-gospodarczy Szczecina i jego przygraniczne położenie stwarzają możliwości współdziałania i rozwoju regionu, dla którego miastem rdzeniowym jest Szczecin i który obejmuje zasięgiem swego oddziaływania obszary po obu stronach granicy. Ten obszar to Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina.

Dzięki wspólnym działaniom w zakresie planowania przestrzennego oraz wypracowanie wspólnych celów dla różnych obszarów tematycznych planuje się stworzyć zasadnicze podstawy rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina, w wyniku czego będzie można zwiększyć potencjał i atrakcyjność obszaru w ujęciu

EINFÜHRUNG

Durch die Abstimmung und das Zusammenwirken der Kommunalbehörden der Woiwodschaft Westpommern, der Stadt Świnoujście, der Euroregion Pomerania und des Vereins des Metropolraums Szczecin (SOM), konnte im Jahr 2011 eine erste gemeinsame Vision für den polnischen Teil der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin (MRS), im weiteren Text Metropolregion genannt, entwickelt werden. Diese Vision stellte den Ausgangspunkt für eine länderübergreifende Initiative dar, hier gemeinsame strategische Schwerpunkte der Raumordnung für die Grenzregion zu erarbeiten. Hierzu unterzeichneten die für die Raumordnung bzw. in Berlin für die Stadtplanung zuständigen Abteilungsleitungen der Länder Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sowie das Raumplanungsbüro der Woiwodschaft Westpommern im November 2012 eine entsprechende Absichtserklärung.

Im Ergebnis wurde in enger deutsch-polnischer Zusammenarbeit das vorliegende Entwicklungskonzept 2015 entwickelt, das die erste gemeinsame Vision zur Entwicklung einer grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin darstellt.

Die Zusammenarbeit an dem gemeinsamen Entwicklungskonzept folgt den Prioritäten der Europäischen Union und den Grundsätzen zur Entwicklung von interregionaler und grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Darüber hinaus werden im Konzept Empfehlungen, für die Kooperation bei regionalen und überregionalen Planungen, für den diesbezüglichen Informationsaustausch zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen und für den gegenseitigen Informationsaustausch und bilaterale Konsultationen in Fragen der Raumordnung von Räumen beiderseits der Grenze ausgesprochen.

Für das sozioökonomische Potenzial Szczecins bieten sich, in Verbindung mit der grenznahen Lage, sehr gute Möglichkeiten in der kooperativen Entwicklung der deutschen und polnischen Teilräume für den Aufbau einer grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin, deren Kernstadt Szczecin bildet.

Durch ein gemeinsames Vorgehen in der Raumplanung sowie die Erarbeitung gemeinsamer Zielstellungen in verschiedenen Themenfeldern soll eine zentrale Grundlage für die Entwicklung der grenzüberschreitenden Metropolregion erreicht werden. Im Ergebnis kann so das Potenzial und die Attraktivität des im Einzugsgebiet Szczecins liegenden Gebietes an der Odermündung erhöht und den Nachteilen aus der

Odry i przeciwdziałać niekorzystnym aspektom wynikającym z jego położenia na obrzeżach obu państw – Polski i Niemiec.

Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina chce oprzeć swoją koncepcję rozwoju o budowanie przewag konkurencyjnych:

Przewaga konkurencyjna wynikająca z bliskości Skandynawii.

Obszar TRMS cieszy się większym zainteresowaniem inwestorów i turystów ze Skandynawii niż reszta kraju. Szczecin wraz z regionem transgranicznym powinien stać się wiodącym ośrodkiem współpracy ze Skandynawią. Współpraca Szczecina w sieci metropolii bałtyckich jest jednym z priorytetów polityki przestrzennej regionu.

Przewaga konkurencyjna wynikająca z lokalizacji portów morskich.

Dobry dostęp do transportu morskiego stanowi istotny czynnik lokalizacji działalności wymagającej dostarczenia produktów i surowców oraz możliwości eksportu produktów drogą morską. Zespół portów Szczecin i Świnoujście jest największym ośrodkiem gospodarki morskiej w Transgranicznym regionie metropolitalnym Szczecina uzupełnianym przez sieć małych wyspecjalizowanych portów tj.: Sassnitz, Police i Stralsund. Rolę wyzwania przyszłości przyjmie w regionie Port Zewnętrzny w Świnoujściu.

Przewaga konkurencyjna w dziedzinie turystyki, zwłaszcza w segmencie turystyki wodnej.

Stworzenie i promocja wspólnych polsko-niemieckich ofert i produktów turystycznych może przynieść efekt synergii, przyczynić się do wzrostu rozpoznawalności i konkurencyjności na rynku – w przeciwieństwie do samodzielnych ofert obu stron.

Przewaga konkurencyjna wynikająca z oferty dwujęzycznych zasobów ludzkich.

Szczecin wraz z regionem transgranicznym powinien stać się wiodącym ośrodkiem w zakresie kształcenia dwujęzycznego, również na poziomie szkół wyższych. Tak zbudowany dwujęzyczny potencjał kadrowy wpłynąłby pozytywnie na rozwój aktywności ukierunkowanej na gospodarkę opartą na wiedzy.

jeweils nationalen Randlage der Gebiete auf beiden Seiten der Grenze entgegengewirkt werden.

Die grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin will sich in ihrem Entwicklungskonzept auf den Ausbau von folgenden Wettbewerbsvorteilen stützen:

Wettbewerbsvorteile aufgrund der geographischen Nähe zu Skandinavien.

In der MRS nimmt, im Unterschied zu den anderen polnischen Landesteilen, das Interesse seitens der Investoren und Touristen aus Skandinavien zu. Szczecin sollte sich zusammen mit der grenzüberschreitenden Region zu einem führenden Zentrum für die Kooperation mit Skandinavien entwickeln. Die Zusammenarbeit von Szczecin im Ostseemetropolnetz ist eine der Prioritäten der Raumplanungspolitik der Region.

Wettbewerbsvorteile aufgrund der Seehafenstandorte

Ein guter Zugang zum Seeverkehr ist ein wichtiger Standortfaktor für Unternehmen, die Produkte bzw. Rohstoffe liefern bzw. ihre Produkte auf dem Seewege exportieren können. Die Metropolregion Szczecin ist durch eine diversifizierte Hafenlandschaft charakterisiert. Der Seehafenverbund Szczecin und Świnoujście als größtes Zentrum der maritimen Wirtschaft in der gesamten Metropolregion Szczecin wird dabei durch ein weit verzweigtes Netz von kleineren teils spezialisierten Häfen ergänzt (u.a. Sassnitz, Police, Stralsund). Eine wichtige Rolle bei künftigen Herausforderungen spielt der Außenhafen in Świnoujście.

Wettbewerbsvorteile im Bereich des Tourismus, insbesondere des Wassertourismus

Die Entwicklung und Vermarktung gemeinsamer deutsch-polnischer touristischer Angebote und Produkte kann Synergieeffekte hervorbringen und zum Ansteigen des Bekanntheitsgrades und der regionalen Wettbewerbsfähigkeit auf dem Markt beitragen, im Unterschied zu eigenen Angeboten der beiden Seiten.

Wettbewerbsvorteile aufgrund des vorhandenen zweisprachigen Humankapitals.

Szczecin und die grenzüberschreitende Region sollen ein führender Standort im Bereich der zweisprachigen Bildungsangebote werden, auch in Bezug auf die Hochschulen. Diese Bildung von Sprachkompetenzen wird einen positiven Einfluss auf die wissensbasierte ökonomische Entwicklung in der Region haben.

Partnerzy z województwa zachodniopomorskiego wraz z partnerami z krajów związkowych Berlina, Brandenburgii i Meklemburgii – Pomorza Przedniego opracowali niniejszy Raport prezentujący pierwszy etap prac nad koncepcją Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina (TRMS). Do prac nad projektem została powołana polsko-niemiecka Grupa Sterująca. Jej członkami oddelegowani ze strony polskiej przedstawiciele województwa zachodniopomorskiego, Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, Stowarzyszenia Gmin Polskich Euroregionu Pomerania, Miasta Świnoujście, Miasta Szczecina oraz ze strony niemieckiej przedstawiciele ministerstw odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne na obszarze Meklemburgii-Pomorza Przedniego, Brandenburgii i Berlina oraz regionalnych związków planistycznych Pomorza Przedniego, Pojezierza Meklemburskiego i Uckermark-Barnim, Europaregion POMERANIA e.V.

Die Partner aus der Woiwodschaft Westpommern erstellten zusammen mit den Partnern aus den Ländern Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern den vorliegenden Bericht, der die erste Arbeitsphase zur Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes des Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin (MRS) darstellt. Zu diesem Zweck wurde die deutsch-polnische Steuerungsgruppe ins Leben gerufen. Mitglieder dieser Gruppe sind die von der polnischen Seite entsandten Vertreter der Woiwodschaft Westpommern, des Vereins des Metropolraums Szczecin, des Vereins der Polnischen Gemeinden der Euroregion Pomerania, der Stadt Świnoujście und der Stadt Szczecin. Die deutsche Seite entsandte Vertreter der für die Raumordnung zuständigen Ministerien der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin sowie der regionalen Planungsverbände und -gemeinschaften Vorpommern, Mecklenburgische Seenplatte und Uckermark-Barnim sowie der Kommunalgemeinschaft Europaregion POMERANIA e.V.

Rysunek 1 Podpisanie komunikatu dotyczącego stanu prac nad wspólną polsko-niemiecką „Koncepcją rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina” w ramach „V Konferencji Transgraniczne planowanie przestrzenne” 21 listopada 2013 r. w Szczecinie

Abbildung 1 Unterzeichnung des Kommuniqués zum Stand der Arbeiten an dem gemeinsamen deutsch-polnischen Entwicklungskonzept der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin anlässlich der 5. Konferenz zur grenzüberschreitenden Raumplanung vom 21. November 2013 in Szczecin



Słownik pojęć

Szczeciński Obszar Metropolitalny (SOM) – obszar funkcjonalny Szczecina, obejmujący polskie gminy w otoczeniu miasta, powiązane funkcjonalnie ze Szczecinem, pozwalający na lepsze wykorzystanie wspólnego potencjału społeczno-ekonomicznego.

Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) – stowarzyszenie powołane w celu podejmowania inicjatyw, realizacji i koordynacji przedsięwzięć integrujących funkcje związane z obsługą Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. W skład stowarzyszenia wchodzi: Województwo Zachodniopomorskie, Miasto Szczecin, Miasto Świnoujście, Miasto Stargard Szczeciński, Powiat Policki oraz gminy Kobylanka, Stare Czarnowo, Police, Dobra, Goleniów, Kołbaskowo, Gryfino, Stargard Szczeciński, Nowe Warpno i Stepnica.

Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina (TRMS) – Region metropolitalny jest pojęciem wykraczającym poza strefę bezpośredniego silnego oddziaływania miasta, jakim jest obszar codziennych dojazdów do pracy. Jest to obszar, którego przewagą rozwojowe, przekładające się m.in. na lokalizację działalności gospodarczej, rozwój kultury, silną współpracę społeczno-gospodarczą, potencjał siły roboczej i nowe inwestycje, wynikają z bliskości metropolii Szczecina. Dąży się do tego, aby funkcje metropolitalne Szczecina z zakresu m.in. transportu, gospodarki, badań czy rozwoju obejmowały również otoczenie miasta po polskiej i niemieckiej stronie. Granica TRMS zmienia się w zależności od rozpatrywanych zagadnień jednakże nie wykracza poza granice administracyjne województwa zachodniopomorskiego – po stronie polskiej oraz Regionalnego Związku Planistycznego Pojezierza Meklemburskiego, (Regionaler Planungsverband Mecklenburgische Seenplatte), Regionalnego Związku Planistycznego Pomorza Przedniego (Regionaler Planungsverband Vorpommern) oraz Regionalnego Związku Planistycznego Uckermark-Barnim (Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim) – po stronie niemieckiej.

Glossar

Metropolraum Szczecin (SOM) – Verflechtungsraum der mit Szczecin verbundenen Gemeinden zur besseren Nutzung des gemeinsamen sozioökonomischen Potenzials. Dem Metropolraum gehören bislang jedoch nur polnische Gemeinden an.

Verein des Metropolraums Szczecin (SSOM) – Der Verein wurde mit dem Ziel gegründet, Vorhaben zur Abstimmung der verschiedenen kommunalen Funktionen und Aufgaben im Verflechtungsraum zu initiieren, umzusetzen und zu koordinieren sowie die Zusammenarbeit zu verbessern. Dem Verein gehören die Woiwodschaft Westpommern, die Stadt Szczecin, die Stadt Świnoujście, die Stadt Stargard Szczeciński, der Landkreis Police sowie die Gemeinden Kobylanka, Stare Czarnowo, Police, Dobra, Goleniów, Kołbaskowo, Gryfino, Stargard Szczeciński, Nowe Warpno und Stepnica an.

Grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin (MRS) – Der Begriff Metropolregion ist räumlich weiter gefasst, und geht über das stark von den Pendlerverflechtungen dominierte nähere Umland Szczecins hinaus. Es handelt sich um einen Raum, der u.a. bezogen auf die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung, sowie auf die Entwicklung der Arbeitskräftepotenziale und Neuinvestitionen zusätzliche Entwicklungspotenziale aufweist, die auf die räumliche Nähe zur Metropole Szczecin zurückzuführen sind. Es wird dabei angestrebt, dass Szczecin u.a. in den Bereichen Verkehr, Wirtschaft, Forschung und Entwicklung zunehmend metropolitane Funktionen für die umgebende Region auf polnischer und deutscher Seite übernimmt. Die Grenzen der MRS sind je nach funktionalen Zusammenhängen variabel und liegen innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Woiwodschaft Westpommern auf der polnischen Seite sowie des Regionalen Planungsverbands Mecklenburgische Seenplatte, des Regionalen Planungsverbands Vorpommern und der Regionalen Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim auf der deutschen Seite.

2

OPIS REGIONU

2. 1. Położenie Regionu w Europie

Szczecin, najbardziej na zachód wysunięte duże polskie miasto, historycznie stolica Pomorza, do tej pory zorientowane było bardziej na układ wewnątrz krajowy, w kierunku Poznania, Gdańska, Wrocławia i Warszawy, niż w kierunku zachodnim. Obecnie intensyfikują się powiązania z zachodnim otoczeniem oraz Berlinem.

Mapa 1 Euroregion Pomerania

Karte 1 Euroregion Pomerania



Źródło: Euroregion Pomerania

Quelle: Euroregion Pomerania

BESCHREIBUNG DER REGION

2. 1. Lage der Region in Europa

Szczecin, die westlichste Großstadt Polens und historische Hauptstadt Pommerns, orientierte sich in funktionaler und wirtschaftlicher Hinsicht bisher eher national in Richtung Poznań, Gdańsk und Warszawa als in Richtung Westen. Aktuell nehmen die Verflechtungen mit den Siedlungen im westlichen Umland sowie mit Berlin wieder zu.

Wraz z przełomem politycznym roku 1989 w Polsce i w Niemczech oraz postępującą integracją europejską miasto i region zachodniopomorski przesunęły się z pozycji ośrodka krajowego na pozycję ośrodka o coraz silniejszych powiązaniach między państwowych i transgranicznych. Wyrazem tego jest m.in. fakt, że Szczecin w 1995 przystąpił do porozumienia o utworzeniu Euroregionu Pomerania i stał się siedzibą najważniejszego gremium Euroregionu Pomerania – Rady Euroregionu oraz jego Sekretariatu umiejscowionego w Stowarzyszeniu Gmin Polskich Euroregionu Pomerania.

W przyszłej współpracy metropolii Berlina i Szczecina oraz przy realizacji projektów należy uwzględnić to, że Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina ma w przestrzeni części wspólne z metropolitalnym Regionem Stołecznym Berlin-Brandenburgia. Po polskiej stronie TRMS obejmuje zachodnią część województwa zachodniopomorskiego, po stronie niemieckiej – wschodnie powiaty Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz Brandenburgii. Konkretna delimitacja nastąpi w ramach dalszej współpracy w oparciu o szczegółowe analizy powiązań funkcjonalno-przestrzennych.

W perspektywie międzynarodowej miasto i region przesunęły się z położenia na obrzeżach Polski i Niemiec w kierunku centralnej pozycji na południowym wybrzeżu Bałtyku i środka Europy. Kluczowym czynnikiem decydującym o pozycji Szczecina i regionu w gospodarce morskiej jest jego położenie na szlaku Skandynawia – Berlin – Bałkany i jego integracja jako węzła w ramach transeuropejskiej transportowej sieci bazowej.

Z uwagi na położenie Szczecina pomiędzy metropoliami Berlina (120 km), Warszawy (450 km), Hamburga (300 km) i Regionem Öresund (250 km) można mówić o potencjałach miasta i regionu w układzie zmieniających się europejskich lokalizacji strategicznych. Region, dzięki współpracy transgranicznej, biorąc pod uwagę potencjał Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, może stać się ważnym węzłowym punktem u zbiegu Europy Wschodniej i Zachodniej oraz państw skandynawskich. Mapa pokazuje Szczecin jako ważny element korytarzy transportowych pomiędzy Europą Północną a Południową (korytarz Bałtyk-Adriatyk, Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy i korytarz SCANDRIA®).¹

Sytuacja polityczna oraz nowe ukierunkowanie i pozycjonowanie regionu nabrało w ostatnich latach większego znaczenia, co w konsekwencji sprzyja integracji z siecią europejskich regionów metropolitalnych i miejskich. Swoje potwierdzenie fakt ten znalazł ostatnio we włączeniu Szczecina do sieci głównej TEN V². Na poziomie europejskim w dokumencie EUREK (Europejska Koncepcja

Mit der politischen Wende 1989 in Polen und Deutschland, sowie der fortschreitenden europäischen Integration sind die Stadt und die Region Westpommern von einer nationalen Position in die Position zunehmender internationaler und grenzüberschreitender Verflechtungen gerückt. Dies ist unter anderem darin erkennbar, dass Szczecin 1995 dem Vertrag zur Gründung der Euroregion Pomerania beitrug und Sitz des Rates der Euroregion, des wichtigsten Gremiums der Euroregion Pomerania, wurde. In Szczecin, in den Räumen des Vereins der Polnischen Gemeinden der Euroregion Pomerania, befindet sich auch die Geschäftsstelle der Euroregion Pomerania.

In der zukünftigen Zusammenarbeit der Metropolen Berlin und Szczecin, sowie bei der Realisierung von Projekten ist zu beachten, dass die Metropolregion Szczecin räumliche gemeinsame Schnittmengen mit dem Nordosten der Metropolregion „Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg“ aufweist. Die polnische Seite der Metropolregion Szczecin umfasst den westlichen Bereich der Woiwodschaft Westpommern (Zachodniopomorskie). Eine konkrete Abgrenzung der Gebietskulisse wird im Rahmen der weiteren Zusammenarbeit auf Basis einer detaillierteren Analyse der funktionsräumlichen Verflechtungen vorgesehen.

Aus internationaler Perspektive sind Stadt und Region von der jeweils nationalen Randlage damit in eine zentrale strategische Position im südlichen Ostseeraum und in die Mitte Europas gerückt. Ein wichtiger Faktor für die Bedeutung Szczecins innerhalb der maritimen Wirtschaft im Ostseeraum ist heute, genauso wie früher, die günstige geographische Lage, einschließlich des schiffbaren Zugangs zur Ostsee, auf der Verbindungsrouten Skandinavien – Berlin – Balkan und die Einbindung als Knoten in das transeuropäische Verkehrs Kernnetz.

Angesichts der Lage Szczecins zwischen den Metropolen Berlin (120 km), Hamburg (300 km), Warszawa (450 km) und der Öresundregion (250 km) ergeben sich Potenziale für die Stadt und die Region in einem sich wandelnden europäischen strategischen Standortgefüge. Dank der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und des zu beachtenden Potenzials des Verflechtungsraums Szczecin kann die MRS zu einem wichtigen Dreh- und Angelpunkt an der Schnittstelle zwischen Ost- und Westeuropa sowie den nordischen Staaten werden. So zeigt der Blick auf den Ostseeraum den Standort Szczecin als wichtigen Bestandteil von Verkehrskorridoren zwischen Nord- und Südeuropa (Ostsee-Adria-Korridor, SCANDRIA®-Korridor und Mitteleuropäischer Transportkorridor).¹

Die politischen Entwicklungen sowie die Neuorientierung und -positionierung der Region hatten in den letzten Jahren eine wachsende Bedeutung und Integration in das Netz der europäischen Metropol- und Stadtregionen zur Folge. Dies wurde jüngst mit der Einbindung Szczecins in das TEN-V-Kernnetz

1 Zobacz też <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/main.jsp>

2 Wynik Trylogu w maju 2013, Dyrekcja Generalna Move.

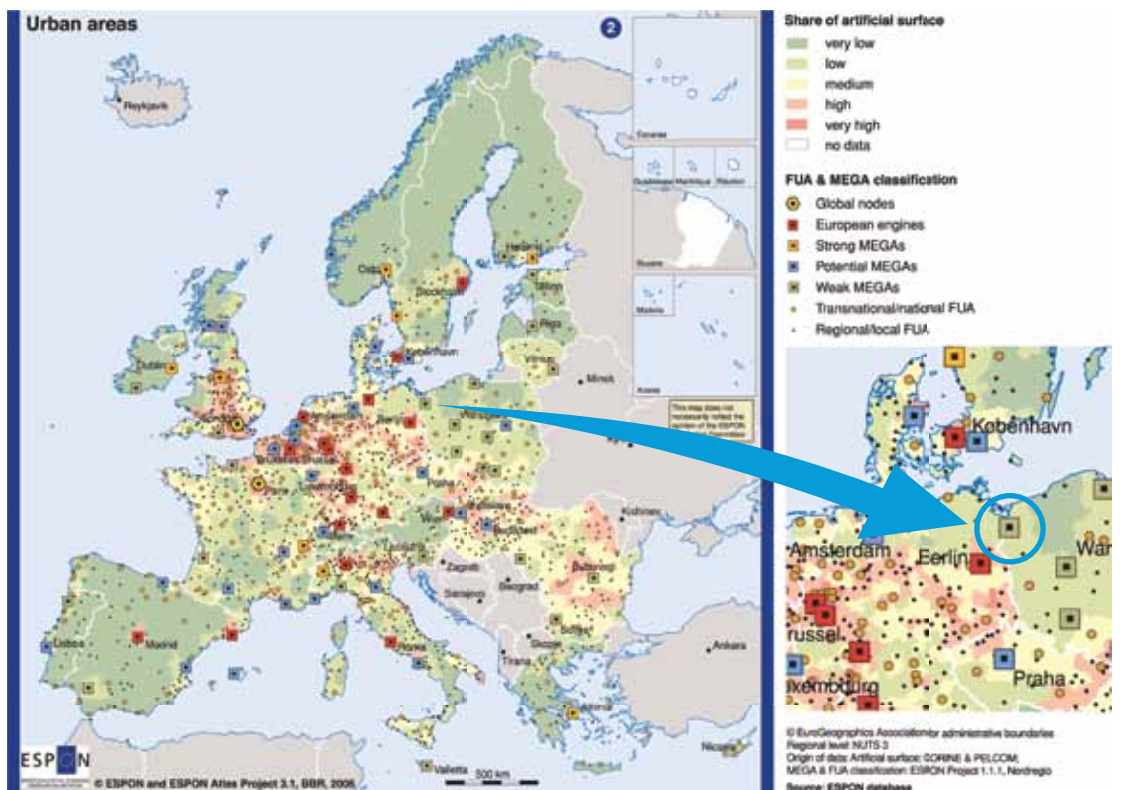
1 Siehe dazu auch <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/main.jsp>

Mapa 2 Miejsce Szczecina w Europie

Karte 2 Positionierung Szczecin in Europa

Źródło: http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Publications/ESPON2006Publications/ESPONAtlas/final-atlas_web.pdf

Quelle: http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Publications/ESPON2006Publications/ESPONAtlas/final-atlas_web.pdf



Rozwoju Przestrzennego) oraz w przyjętej wspólnie z Kartą Lipską Agendzie Terytorialnej Regionu Europejskiego 2020 (AT 2020)³ preferowany jest dobrze usieciowiony policentryczny system miast jako przeciwwaga dla dalszej koncentracji potencjałów na najbardziej rozwiniętym obszarze Europy Zachodniej („Pentagon“). Ma to być też gwarancja zrównoważonego rozwoju w całej Europie.

Na poziomie krajowym, w szczególności w Meklemburgii-Pomorzu Przednim i Brandenburgii oraz w województwie zachodniopomorskim, dostrzeżono duży i zróżnicowany potencjał ścisłej współpracy ze Szczecinem. Zarówno strona polska jak i niemiecka mogą, w szczególności na obszarze pogranicza, realizować korzyści wynikające z integracji europejskiej. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina ma stać się przy tym siłą napędową rozwoju gospodarczego i ścisłej współpracy. Po stronie niemieckiej byłoby to szczególnie korzystne dla regionów położonych bezpośrednio przy granicy, jak Pomorze Przednie w Meklemburgii-Pomorzu Przednim czy też Uckermark w Brandenburgii.

W polskich krajowych dokumentach planistycznych i strategiach gospodarki przestrzennej można zauważyć zmieniony wzorzec rozwojowy Szczecina. Zarówno polska sieć miast z Warszawą jako dominującą metropolią krajową, jak i bazujący na podziale funkcji niemiecki system miast

bestätigt². Auf europäischer Ebene wird im EUREK, dem Europäischen Raumentwicklungskonzept, und in der zusammen mit der Leipzig-Charta verabschiedeten Territorialen Agenda der Europäischen Region 2020 (TA 2020)³ ein gut vernetztes polyzentrisches Städtensystem favorisiert, um einer weiteren Konzentration im westeuropäischen Kernraum („Pentagon“) entgegenzuwirken und eine ausgeglichene Entwicklung in ganz Europa zu gewährleisten.

National gesehen wurden insbesondere von den angrenzenden Ländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sowie der Woiwodschaft Westpommern die großen vielfältigen Potenziale einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit mit den Gemeinden des Metropolraums Szczecin und dessen Kernstadt Szczecin wahrgenommen. Sowohl die polnische als auch die deutsche Seite können vor allem in den Grenzregionen von den Vorteilen des zusammenwachsenden Europas profitieren. Die Metropolregion Szczecin soll dabei zum Motor der wirtschaftlichen Entwicklung und der engen Zusammenarbeit werden. Dies käme auf deutscher Seite insbesondere den grenznahen Regionen wie Vorpommern in Mecklenburg-Vorpommern oder der Uckermark in Brandenburg zu Gute. In den nationalen Leitbildern bzw. Strategien der Raumordnung veränderte sich die Wahrnehmung der Stadt Szczecin ebenfalls. So zeigen sowohl das polnische Städtensystem mit

3 www.bmvi.de, pobrano ze strony internetowej w dniu 16.09.2014 r.

2 Ergebnis des Trilogs im Mai 2013, GD Move.

3 www.bmvi.de, abgerufen am 16.09.2014

ta współpraca transgraniczna ma szczególne znaczenie. Powiązanie ze Szczecinem podkreślane jest między innymi poprzez przestrzenne ustalenie przebiegu transnarodowego korytarza transportowego w kierunku Litwy, Łotwy i Estonii. We wzorcach kierunkowych transgraniczne znaczenie Szczecina znajduje odzwierciedlenie w nowo przyjętym elemencie osi Berlin – Szczecin oraz uznaniu go za potencjalny transgraniczny obszar powiązań.

2.2. Główne zadania i wyzwania TRMS

Integracja regionu metropolitalnego z ponadregionalnym i europejskim systemem przestrzeni

Region metropolitalny funkcjonuje w układzie większych europejskich i globalnych kontekstów. Na europejskie miasta oddziałują procesy o charakterze nadrzędnym i globalnym, związane przede wszystkim z coraz mniejszymi ograniczeniami na światowym rynku towarów i usług, co związane jest z nowoczesnymi technologiami transportu i komunikowania się, likwidacją taryfowych i pozataryfowych ograniczeń w handlu oraz rosnącą mobilnością kapitału i integracją gospodarek narodowych poprzez inwestycje bezpośrednie (por. Blotevogel 2006). Z uwagi na zewnętrzne warunki ramowe i zaostrzenie konkurencji o czynniki mobilne (kapitał, wykwalifikowana siła robocza, wiedza) Region metropolitalny Szczecina – tak samo, jak i inne miasta i regiony w Europie – zadaje sobie pytanie o własne miejsce na mapie Europy. Metropolie i obszary metropolitalne generują przez swoje silne oddziaływanie właśnie w układzie kooperacji z innymi miastami i regionami wartość dodaną i funkcjonują jako centra przyczyniające się do rozwoju swojego szerszego otoczenia”.

W warunkach funkcjonowania w latach 80-tych XX wieku odmiennych systemów gospodarczych (bloków polityczno-gospodarczych), wschodniego i zachodniego, o rozwoju Szczecina decydowała orientacja południowa i docentralna. Wraz z upadkiem żelaznej kurtyny oraz w toku integracji europejskiej Szczecin uzyskał warunki do wzmocnienia swojej pozycji w basenie Morza Bałtyckiego i zajmuje odpowiadającą mu w Europie Regionów pozycję centrum transgranicznego otoczenia po obu stronach Zalewu Szczecińskiego i dolnego biegu rzeki Odry. Jednocześnie musi on uwzględniać specyficzne lokalne i międzyregionalne uwarunkowania i potencjały obszaru metropolitalnego. Metropolizacja Szczecina nadal będzie się odbywać w układzie wzajemnego oddziaływania z i na funkcjonalne powiązanie z otoczeniem w układzie integracji transgranicznej. Konsekwencją będzie ukształtowanie regionalnego lub metropolitalnego sojuszu rozwojowego samorządów terytorialnych

mit der Republik Polen besitzt die diesbezügliche grenzüberschreitende Kooperation einen besonderen Stellenwert. Eine Verknüpfung zu Szczecin wird u. a. über die raumordnerische Festlegung eines transnationalen Verkehrskorridors in Richtung des baltischen Raums hervorgehoben. Die grenzüberschreitende Bedeutung Szczecins wird in den Leitbildern konkret durch die neu aufgenommene Achse Berlin – Szczecin sowie die neue Darstellung als potenzieller grenzüberschreitenden Verflechtungsraum hervorgehoben.

2. 2. Zentrale Aufgaben und Herausforderungen in der MRS

Einbindung der Metropolregion in das überregionale und europäische Raumsystem

Die Metropolregion ist eingebettet in größere, europäische und globale Zusammenhänge. So werden die europäischen Städte durch Prozesse mit übergeordneter und globaler Ausprägung beeinflusst, allen voran der zunehmenden weltweiten Aufhebung der Grenzen für Waren- und Dienstleistungsmärkte, basierend auf modernen Transport- und Kommunikationstechnologien, der Beseitigung von tarifären und nicht tarifären Handelshemmnissen sowie der steigenden Kapitalmobilität und Integration der Volkswirtschaften durch Direktinvestitionen (vgl. Blotevogel 2006). Angesichts dieser externen Rahmenbedingungen und einer Verschärfung des Wettbewerbs um mobile Faktoren (Kapital, qualifizierte Arbeitskräfte, Wissen) stellt sich für die Metropolregion Szczecin – wie für andere Städte und Regionen in Europa – die Frage nach ihrem Platz auf der europäischen Landkarte. Metropoliten und Metropolräume schaffen durch ihre stark ausstrahlende Wirkung gerade in Kooperation mit anderen Städten und Regionen einen Zusatznutzen und fungieren als Zentren, die einen Beitrag zur Entwicklung ihrer jeweiligen Regionen im weiteren Sinne leisten.“

Bedingt durch die in den 1980er Jahren konkurrierenden wirtschaftspolitischen Blöcke im Osten und im Westen war die Entwicklung Szczecins im Vergleich mit der Entwicklung im Süden und im Zentrum Polens vorerst von untergeordneter Bedeutung. Erst mit dem Fall des Eisernen Vorhangs und der einsetzenden europäischen Integration entstanden die Voraussetzungen für eine Stärkung von Szczecins Position im Ostseeraum und für die erneute Wahrnehmung seiner Funktion als Zentrum einer grenzüberschreitenden Region beiderseits des Stettiner Haffs und der Unteren Oder. Dabei muss sie die Stadt spezifischen lokalen und intraregionalen Voraussetzungen und Potenziale ihres Metropolitenraumes im Blick haben. Weiterhin steht die Metropolisierung Szczecins

i innych podmiotów publicznych i prywatnych w kontekście transgranicznym. Współpraca terytorialna na obszarze pogranicza ma również duże znaczenie dla Unii Europejskiej: „Dzięki temu można lepiej wykorzystać takie cechy jak cenne dziedzictwo przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe, sieci miast i rynki pracy podzielone granicami (...) Integracja i współpraca terytorialna mogą stworzyć masę krytyczną potrzebną dla rozwoju, zmniejszenia gospodarczej, społecznej i ekologicznej fragmentacji oraz budowania wzajemnego zaufania i kapitału społecznego”⁵.

Pod pojęciem metropolizacji rozumie się przestrzenną koncentrację działalności gospodarczej, ważnych polityczno-administracyjnych i prywatnych funkcji zarządzania oraz usieciwienie i znaczącą rolę działań z zakresu gospodarki opartej o wiedzę. Te rozwojowo-strategiczne funkcje stanowią zarówno warunek, jak i rezultat metropolizacji. Szczecin dąży do wykształcenia w metropolitalnym systemie Polski wyróżniającej go międzynarodowej funkcji powiązań, a jednocześnie w porównaniu z innymi metropoliami ma on kluczowe znaczenie dla innowacyjności i konkurencyjności polskiej gospodarki narodowej. Ta ważna pozycja kluczowa powoduje silne oddziaływanie na powiązania funkcjonalne z obszarami wiejskimi w jego otoczeniu. Do zrównoważonego rozwoju odnoszą się również najważniejsze ramowe opracowania europejskiej gospodarki przestrzennej i polityki rozwoju przestrzennego EUREK (1999) oraz Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020 (2011). W tym układzie sił zadania polegają na tym, aby wzmocnić wewnątrzregionalną policentryczność Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina przy jednoczesnym rosnącym znaczeniu powiązań funkcjonalnych polskich i niemieckich miast i centrów z ich własnym otoczeniem. Szczecin jako historyczne centrum Pomorza i największe miasto północno-zachodniej Polski zajmuje wyjątkową pozycję i ma szansę na wspieranie bodźców prorozwojowych w układzie powiązań transgranicznych oraz na wzrost konkurencyjności regionu metropolitalnego w układzie krajowym i europejskim przy wykorzystaniu potencjałów transgranicznych.

Pożądane jest włączenie TRMS do sieci europejskich regionów metropolitalnych. W porównaniu z innymi metropoliami w Europie region Szczecina znajduje się jeszcze na początku całego toku rozwojowego. Walory i predyspozycje wynikające z położenia geograficznego, zasobów naturalnych, kulturowych i krajobrazowych, zróżnicowanych struktur przestrzennych, centrów miejskich po stronie polskiej i niemieckiej przed regionem metropolitalnym Szczecina otwierają możliwości uzyskania trwałej pozycji

5 **Agenda terytorialna 2020, str. 9 (31)** W kierunku sprzyjającej społecznemu włączeniu, inteligentnej i zrównoważonej Europy zróżnicowanych regionów, przyjęta na nieformalnym spotkaniu ministrów ds. planowania przestrzennego i rozwoju terytorialnego 19 maja 2011 r. w Gödöllő na Węgrzech

in Wechselwirkung mit einer transnationalen und grenzüberschreitenden Integration des funktional verflochtenen Umlandes. In der Konsequenz wird die Herausbildung eines regionalen oder metropolitanen Entwicklungsbündnisses von Gebietskörperschaften und weiteren öffentlichen und privaten Akteuren im grenzübergreifenden Kontext angestrebt. Die Bedeutung einer territorialen Zusammenarbeit in Grensräumen besitzt auch für die Europäische Union einen hohen Stellenwert: „Auf diese Weise können Potenziale wie ein wertvolles Natur-, Landschafts- und Kulturerbe, durch Grenzen geteilte Stadtnetze und Arbeitsmärkte besser genutzt werden [...]. Durch die territoriale Integration und Kooperation kann eine kritische Masse für die Entwicklung, die Verringerung der wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Fragmentierung sowie für den Aufbau von gegenseitigem Vertrauen und von Sozialkapital geschaffen werden“⁵.

Unter Metropolisierung wird die räumliche Konzentration von wirtschaftlichen Aktivitäten, wichtigen politisch-administrativen und privaten Steuerungsfunktionen sowie die Vernetzungen und die starke Rolle wissensbasierter wirtschaftlicher Aktivitäten verstanden. Diese entwicklungsstrategischen Funktionen sind sowohl Voraussetzung als auch Resultat für die Metropolisierung. Szczecin will im metropolitanen System Polens eine herausgehobene, internationale Verflechtungsfunktion herausbilden und besitzt vergleichbar mit anderen polnischen Metropolen eine Schlüsselstellung für die Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit der polnischen Volkswirtschaft. Diese wichtige Schlüsselposition bringt eine starke ausstrahlende Funktion für die funktional verflochtenen ländlichen Gebiete im Umland mit sich. Auf eine ausgeglichene Entwicklung verweisen auch die wichtigsten Rahmenwerke der europäischen Raumordnung und Raumentwicklungspolitik EUREK (1999) und TA 2020 (2011). In diesem Spannungsverhältnis liegen die Aufgaben darin, die intraregionale Polyzentralität der Metropolregion Szczecin einschließlich einer zunehmenden funktionalen Verflechtung der deutschen und polnischen Städte und Zentren mit ihren jeweiligen Umlandräumen zu stärken. Szczecin besitzt dabei als historisches Zentrum und größte Stadt im Nordwesten Polens eine herausgehobene Stellung, und eröffnet die Chance, Anreize für die Entwicklung von grenzüberschreitenden Verflechtungen zu befördern und die Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion im nationalen und europäischen Vergleich unter Nutzung der grenzüberschreitenden Potenziale zu steigern.

Zusammenfassend sehen die im Rahmen des Projekts zusammenarbeitenden Partner ihre vordringliche Aufgabe darin, sich schrittweise als grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin zu konstituieren. Die angestrebte Einbindung in das

5 **Territoriale Agenda der Europäischen Union 2020 S. 9 (31).** Für ein integratives, intelligentes und nachhaltiges Europa der vielfältigen Regionen gemäß Übereinkunft auf dem informellen Treffen der für Raumordnung und territoriale Entwicklung zuständigen Ministerinnen und Minister am 19. Mai 2011 in Gödöllő, Ungarn

w kręgu europejskich regionów metropolitalnych jako ważnego obszaru wzmacniającego konkurencyjność i atrakcyjność w skali Europy.

Wyzwania i wymogi rozwoju regionalnego

Region metropolitalny ma charakter policentryczny w układzie różnych centrów i w różnych porządkach hierarchicznych sieci osadniczej w układzie ponadregionalnym. Wyjątkowa pozycja, również patrząc na sytuację demograficzną, przypada Szczecinowi, jako miastu liczącemu około 408.000 mieszkańców i pełniącemu funkcję stolicy i gospodarczego centrum województwa zachodniopomorskiego. Po stronie polskiej najważniejszymi centrami osadnictwa są, poza Szczecinem, takie większe miasta jak Świnoujście i Stargard Szczeciński, Goleniów, Police, Pyrzyce i Gryfino. Szczególne znaczenie dla rozwoju metropolii szczecińskiej ma Świnoujście, którego dotychczasowa funkcja uzdrowskowo-rekreacyjna będzie w znaczącym stopniu równoważona funkcjami gospodarki morskiej w oparciu o rozwój Portu Zewnętrznego oraz terminala promowego. Po stronie niemieckiej policentryczny system lokalizacji w regionie metropolitalnym obejmować będzie miasta hanzeatyckie Greifswald i Stralsund, które wspólnie z Rostockiem i Schwerinem tworzą główną oś osadniczo-przestrzenną Meklemburgii-Pomorza Przedniego, Neubrandenburg na terenie Pojezierza Pomorskiego oraz Schwedt nad Odrą i Eberswalde dominujące w północno-wschodniej Brandenburgii⁶.

Wymienione miasta tworzą obszerną sieć centrów miejskich realizujących funkcje usługowe dla swojego obszaru powiązań, co znajduje też odzwierciedlenie w opisie ich funkcji w systemie planowania przestrzennego. I tak Neubrandenburg kategoryzowany jest jako centrum nadrzędne, miasta hanzeatyckie Stralsund i Greifswald tworzą wspólnie centrum nadrzędne o podzielonych funkcjach. Region Planistyczny Uckermark-Barnim nie ma centrum nadrzędnego w rozumieniu hierarchii sieci osadniczej.

Po stronie polskiej funkcje zaopatrzeniowe dla swojego otoczenia pełnią zarówno metropolia szczecińska, jak i ośrodki subregionalne Świnoujście i Stargard Szczeciński. Procesy suburbanizacji nastąpiły w znaczącym stopniu wokół Szczecina i Berlina. W stopniu ograniczonym przebiegają one wokół Stargardu Szczecińskiego, Neubrandenburga, Stralsundu i Greifswaldu, przy czym w samych suburbiach nie doszło do procesów miastotwórczych. Poza zagęszczeniem osadniczym wokół miast i na ich obrzeżach oraz poza

6 W tym miejscu należy zwrócić uwagę na to, iż powiązania funkcjonalne wymienionych miast nie są ukierunkowane wyłącznie na Szczecin. W przypadku niektórych miast istnieją równoległe silne powiązania funkcjonalne np. z Rostockiem (Stralsund) lub Berlinem (Eberswalde).

Netz der europäischen Metropolregionen ist als Entwicklungsprozess zu betrachten, bei dem die Region Szczecin verglichen mit anderen Metropolen Europas noch am Anfang steht. Durch die Vorteile und Potenziale, die aus der geographischen Lage, der vorhandenen Natur, Kultur und Landschaft, der unterschiedlichen Raumstrukturen und der städtischen Zentren auf deutscher und polnischer Seite resultieren, eröffnen sich für die Metropolregion Szczecin Möglichkeiten im Kreise der europäischen Metropolregionen eine feste Position als wichtiger Raum, der die europäische Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität stärkt, zu entwickeln.

Herausforderungen und Anforderungen der regionalen Entwicklung

Die Metropolregion ist polyzentrisch geprägt mit verschiedenen Zentren, von unterschiedlicher hierarchischer Ordnung in den jeweiligen nationalen Räumen. Mit einer Bevölkerung von rd. 408.000 Einwohnern und der Funktion als Hauptstadt und wirtschaftliches Zentrum der Woiwodschaft Westpommern nimmt Szczecin auch demografisch eine herausgehobene Stellung ein. Auf polnischer Seite stellen neben Szczecin die größeren Städte Świnoujście und Stargard Szczeciński, Goleniów, Police, Pyrzyce und Gryfino in der Metropolregion die wichtigsten Siedlungsschwerpunkte dar. Eine besondere Bedeutung für Entwicklung der Metropole Szczecin hat Świnoujście, da neben der bisherigen Funktion als Kur- und Erholungsort inzwischen auch die maritime Wirtschaft infolge der Entwicklung des Außenhafens und des Fährterminals eine zunehmende Relevanz aufweist. Das polyzentrale Standortsystem der Metropolregion wird auf deutscher Seite durch die Hansestädte Greifswald und Stralsund, die zusammen mit Rostock und Schwerin die siedlungsräumliche Hauptachse von Mecklenburg-Vorpommern bilden, Neubrandenburg in der Mecklenburgischen Seenplatte sowie Schwedt/Oder und Eberswalde im Nordosten Brandenburgs dominiert⁶.

Die genannten Städte bilden ein grobmaschiges Netz städtischer Zentren mit einer Anker- und Versorgungsfunktion für ihren jeweiligen Verflechtungsraum, was sich auch in der Funktionszuweisung der Raumplanung bzw. -ordnung widerspiegelt. So ist Neubrandenburg als Oberzentrum kategorisiert, die Hansestädte Stralsund und Greifswald bilden gemeinsam ein funktionsteiliges Oberzentrum. Die Planungsregion Uckermark-Barnim hat kein Oberzentrum. Auf polnischer Seite nehmen sowohl die Metropole Szczecin als auch die subregionalen Zentren Świnoujście und Stargard Szczeciński Versorgungsaufgaben für ihr Umland wahr.

6 An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die funktionalen Verflechtungen der genannten Städte nicht ausschließlich auf Szczecin ausgerichtet sind. So bestehen bei einigen Städten parallel weitere starke funktionale Verflechtungen z.B. mit Rostock (Stralsund) oder Berlin (Eberswalde).

wymienionymi centrami regionu metropolitalny charakteryzują obszary o strukturze rolniczej i niewielkim zaludnieniu nacechowane rozproszoną wiejską strukturą osadniczą.

Pod względem gospodarczym zaplecze pomorskiego wybrzeża i północna część Brandenburgii pozostawały już pod koniec XIX i w XX wieku w znacznej części obszarem poza procesem industrializacji, nacechowane były strukturami wiejskimi i gospodarką rolną. Przemysłową siłą napędową regionu był i jest Szczecin, który już pod koniec XVIII wieku dysponował jednym z najbardziej znaczących na Bałtyku portów. Do dnia dzisiejszego port i gospodarka morska stanowią znaczący czynnik gospodarczy w mieście i w regionie, który jednak ostatnimi czasy stracił swoje znaczenie. Również w konsekwencji rosnącego znaczenia portu w Świnoujściu oraz portów we wschodniej Mecklenburgii-Pomorzu Przednim (m.in. Stralsund, Sassnitz, Greifswald i inne, patrz też tabela nr 1) gospodarka morska pozostaje potencjalnie najważniejszą gałęzią gospodarki regionu. Mimo dążenia w czasach Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej do gospodarczej aktywizacji i industrializacji regionów peryferyjnych – o czym świadczą na przykład PCK Raffinerie GmbH w Schwedt nad Odrą, dawna elektrownia atomowa w Lubmin, elektrownia „Dolna Odra” czy też Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police” SA – region do dnia dzisiejszego cechuje stosunkowo niski poziom uprzemysłowienia. W miastach wybrzeża i na obszarach wiejskich w strukturze gospodarczej dominują małe i niewielka liczba średnich przedsiębiorstw. Jedynie Schwedt nad Odrą i Police to ośrodki wielkiego przemysłu ze zlokalizowanymi tu dużymi przedsiębiorstwami. Poza centrami miejskimi nadal dominuje gospodarka rolna i leśna oraz usługi turystyczne. Pierwszy sektor jest wprawdzie bardzo wydajny, a ogólnosiątkowy rosnący popyt na surowce i żywność, w szczególności produkty mleczarskie i mięso, wzmacnia ekonomicznie przedsiębiorstwa rolne i leśne.

Mimo koniunkturalnie lepszej sytuacji w zakresie bezrobocia polskie i niemieckie powiaty znajdują się wysoko na listach terenów najbardziej nim obciążonych. Region podlega coraz większym procesom peryferyzacji, przy dużej asymetrii w rozwoju społeczno-gospodarczym. Konsekwencją jest duża wewnątrzregionalna nierównowaga strukturalna po obu stronach granicy. Skoncentrowane na wiedzy przedsiębiorstwa usługowe oraz przyszłościowe branże wysokich technologii koncentrują się przede wszystkim w Szczecinie i okolicznych punktowych lokalizacjach przemysłowych w województwie zachodniopomorskim (Goleniów, Stargard Szczeciński, Police,

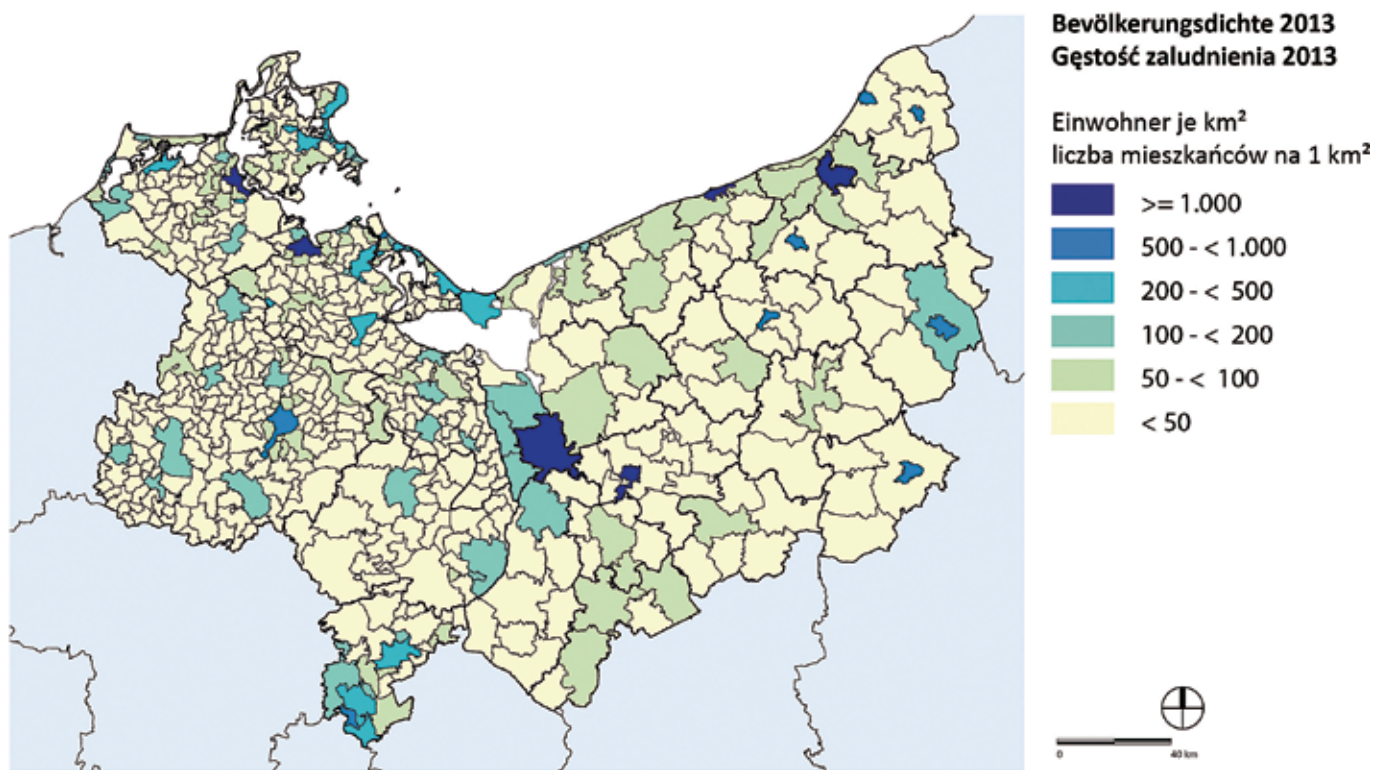
Suburbanisierungen mit Stadt-Umland-Verdichtungen haben sich um Szczecin sowie in eingeschränkterem Maße um Neubrandenburg, Stralsund und Greifswald herausgebildet, wobei jedoch Verstärkerungsprozesse ausblieben. Außerhalb dieser städtischen Verdichtungsansätze und Randlagen sowie der genannten Zentren ist die Metropolregion durch ländlich strukturierte und bevölkerungsarme Räume mit dispersen dörflichen Siedlungsstrukturen gekennzeichnet.

In wirtschaftlicher Hinsicht blieben das Küstenhinterland von Pommern und der nördliche Teil Brandenburgs bereits im ausgehenden 19. Jahrhundert und im 20. Jahrhundert in weiten Teilen von einer Industrialisierung unangetastet und sind stattdessen weiterhin sehr ländlich und agrarisch geprägt. Industrieller Motor der Region war und ist Szczecin, das bereits Ende des 18. Jahrhunderts über einen der bedeutendsten Häfen an der Ostsee verfügte. Der Hafen und die maritime Wirtschaft sind für die Stadt und Region bis heute ein prägender Wirtschaftsfaktor, der in der jüngeren Vergangenheit allerdings an Bedeutung verloren hat. Infolge der zunehmenden Bedeutung des Hafens Świnoujście, sowie der Häfen im östlichen Mecklenburg-Vorpommern (u.a. Stralsund, Sassnitz, Greifswald u. weitere, siehe auch Tabelle 1) bleibt die maritime Wirtschaft für die Region der potenziell wichtigste Wirtschaftszweig. Trotz der in der Deutschen Demokratischen Republik und der Volksrepublik Polen vorhandenen Bestrebungen zur wirtschaftlichen Aktivierung und Industrialisierung von Peripherieregionen, wovon z. B. PCK Raffinerie GmbH in Schwedt/Oder, das ehemalige Kernkraftwerk in Lubmin, das Kraftwerk „Dolna Odra“ oder die Unternehmensgruppe Stickstoffwerke Chemiewerke „Police“ AG (Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police“ SA) zeugen, blieb die Region insgesamt industriell schwach entwickelt und weist bis in die Gegenwart einen vergleichsweise geringen Industrialisierungsgrad auf. In den Küsten- und Landstädten ist die Unternehmensstruktur durch kleine und wenige mittlere Unternehmen dominiert; einzig in Schwedt/Oder, Police und Gryfino blieben großindustrielle Strukturen durch die Standortpräsenz von Großunternehmen wie PCK Raffinerie und die Gruppe Stickstoffwerke Chemische Werke „Police“ erhalten. Abseits der städtischen Zentren sind dagegen weiterhin die Land- und Forstwirtschaft sowie touristische Dienstleistungen vorherrschend. Der Primärsektor ist sehr leistungsstark und die weltweit steigende Nachfrage nach Rohstoffen und Lebensmitteln, insbesondere Molkereiprodukten und Fleisch, stärkt die Wirtschaftlichkeit der land- und forstwirtschaftlichen Betriebe.

Trotz konjunktureller Erholung ist die Arbeitslosigkeit in den deutschen und polnischen Landkreisen im landesweiten Vergleich hoch. Die Region unterliegt zunehmenden Peripherisierungsprozessen mit großen Asymmetrien hinsichtlich der sozioökonomischen Entwicklung. Die Folge ist eine hohe interregionale Strukturunausgewogenheit auf beiden Seiten der Metropolregion. Der wissensintensive Dienstleistungsbereich

Mapa 4 Gęstość zaludnienia w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina i na terenach z nim graniczących

Karte 4 Bevölkerungsdichte in der Metropolregion Szczecin und in angrenzenden Gebieten



Źródło: Urząd Statystyczny Berlina i Brandenburgii, Urząd Statystyczny Meklemburgii-Pomorza Przedniego, GUS Szczecin.

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Statistical Office Szczecin.

Gryfino, Świnoujście) oraz w Stralsundzie, Greifswaldzie⁷ i w Neubrandenburgu w Meklemburgii-Pomorzu Przednim. Cieszące się również międzynarodowym uznaniem tutejsze inicjatywy takie jak BioCon Valley czy też Scan Balt przyczyniają się do transgranicznej i interdyscyplinarnej wymiany oraz pozwalają wejść na nowe rynki. W uzupełnieniu usytuowały się tu poza tym ukierunkowane na eksport i intensywnie przyczyniające się do wzrostu PKB i zatrudnienia przedsiębiorstwa reprezentujące takie dziedziny, jak przemysł spożywczy, usługi zdrowotne, turystyka i gospodarka morska.

Z uwagi na malejącą liczbę ludności w wyżej wymienionych powiatach, utrzymanie i wykorzystanie infrastruktury technicznej i społecznej oraz dostępność całego obszaru związane są z dużymi wyzwaniami. W szczególności edukacja i

⁷ W szczególności miasto Greifswald stało się ważnym regionem technologii, nauki i gospodarki w regionie z uwagi na zlokalizowanych tu kilka międzynarodowych, renomowanych placówek badawczych jak np. Instytut Fryderyka Loefflera oraz Instytut Maxa Plancka Fizyki Plazmy oraz uniwersytet.

und die zukunftsorientierten Hochtechnologiebranchen, wie z. B. Biotechnologie und Medizintechnik, oder Energie- und Umwelttechnik konzentrieren sich vor allem auf Szczecin und umliegende Gewerbeinseln in Westpommern (Goleniów, Stargard Szczeciński, Police, Gryfino und Świnoujście) sowie auf Stralsund, Greifswald⁷ und Neubrandenburg in Mecklenburg-Vorpommern. Hier tragen beispielsweise (inter-) national beachtete Initiativen wie BioCon Valley oder Scan Balt zum interdisziplinären und grenzüberschreitenden Austausch bei und öffnen neue Märkte. Ergänzend haben sich zudem Wirtschaftsbranchen mit hohem Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenzial aus den Bereichen Ernährungsindustrie, Gesundheitsdienstleistungen, der Tourismuswirtschaft und der maritimen Wirtschaft angesiedelt.

Angesichts zurückgehender Einwohnerzahlen in den genannten Landkreisen sind die Aufrechterhaltung und Tragfähigkeit von technischen und sozialen Infrastrukturausstattungen

⁷ Mit mehreren international renommierten Forschungsinstituten wie z.B. dem Friedrich-Loeffler-Institut oder dem Max-Planck-Institut für Plasmaforschung sowie der Universität hat sich insbesondere die Stadt Greifswald als wichtiger Technologie, Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort in der Region etabliert.

opieka zdrowotna oraz problemy związane z komunikacją to poważny problem dla rozwoju peryferyjnych części regionu metropolitalnego. Poza tym liczne gminy wiejskie z uwagi na swoją sytuację finansową nie mają już prawie żadnego pola manewru w tym zakresie, w szczególności w odniesieniu do dobrowolnych zadań z zakresu usług publicznych. W tym kontekście utrzymanie i udostępnianie funkcjonującej infrastruktury wymaga dokładnego dopasowania struktury ofert i podmiotów realizujących te zadania oraz nowych koncepcji i form, które odchodząc od technicznych norm pójdą w kierunku spełniania specyficznych potrzeb mieszkańców. Podkreślić należy konieczność mobilizacji potencjałów wewnętrznych oraz stworzenia warunków instytucjonalnych samodzielnego rozwoju regionalnego, który opierałby się na odpowiedzialności własnej regionu. Podmioty regionu metropolitalnego są świadome tej sytuacji i wynikających z tego potrzeb działania. Założenia rokujące nadzieję to w chwili obecnej na przykład opieka medyczna, w ramach której trwa budowa sieci telemedycznej Euroregionu Pomerania.

Dalszy rozwój rozwiązań stosowanych wobec wymienionych wyzwań ma ogromne znaczenie również w kontekście przyszłej konkurencyjności Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina w porównaniu z gęściej zaludnionymi innymi regionami metropolitalnymi.

Podsumowując można stwierdzić, iż w planowaniu wspólnego rozwoju należy uwzględnić przede wszystkim heterogenną z punktu widzenia struktur osadniczych strukturę regionu metropolitalnego. Wymaga to zróżnicowanych strategii rozwojowych dla poszczególnych części regionu. Po stronie polskiej poza obszarem aglomeracji szczecińskiej funkcjonują duże obszary wiejskie o słabych strukturach gospodarczych⁸ (por. mapa 2).

Po niemieckiej stronie regionu metropolitalnego tylko w trzech większych miastach funkcjonują centra nadrzędne realizujące funkcje ponadlokalne. Poza tym istnieją regionalne dysproporcje pomiędzy miejscowościami na wybrzeżu o silnie rozwiniętej turystyce i z zapleczem o nie- zbyt rozwiniętej dostępności. Aby dalej prowadzić rozwój regionu w oparciu o wspólne (transgraniczne) projekty, należy przewyciężyć, poza wymienionymi wyzwaniami strukturalnymi i gospodarczymi, również bariery kulturowe i językowe.

sowie deren flächendeckende Erreichbarkeit mit großen Herausforderungen verbunden. Besonders der Bildungs- und Gesundheitsbereich und der Verkehr stellen ein ernstzunehmendes Problem für die Entwicklung der peripheren Teile der Metropolregion dar. Hinzu kommt, dass die zahlreichen ländlichen Gemeinden aus kommunalfiskalischer Sicht nahezu keine Handlungsspielräume mehr aufweisen, insbesondere bei den freiwilligen Aufgaben der Daseinsvorsorge. Vor diesem Hintergrund verlangt die Aufrechterhaltung und Bereitstellung einer funktionierenden Infrastrukturausstattung passgenaue Angebots- und Trägerstrukturen sowie neue Konzepte und Formen, die sich weg von technisch abgeleiteten Normwerten hin zur Erfüllung der spezifischen Bedürfnisse der Bewohner vor Ort entwickeln. Die Betonung liegt auf der Mobilisierung endogener Potenziale und der Schaffung institutioneller Voraussetzungen für eine eigenständige und selbstverantwortete Regionalentwicklung. Die Akteure in der Metropolregion sind sich dieser Situation und den daraus resultierenden Handlungsbedarfen bewusst. Erfolgversprechende Ansätze sind derzeit beispielsweise in der Gesundheitsversorgung vorhanden, in der der Aufbau eines telemedizinischen Netzwerkes in der Euroregion POMERANIA verfolgt wird.

Der weiteren Entwicklung von passfähigen Lösungsansätzen für die genannten Herausforderungen kommt auch mit Hinblick auf die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der Region im Vergleich mit deutlich dichter besiedelten Metropolregionen eine hohe Bedeutung zu.

Zusammenfassend lässt sich konstatieren, dass für die gemeinsame Entwicklung, vor allem die nach siedlungsstrukturellen Gesichtspunkten heterogene Struktur der Metropolregion zu berücksichtigen ist, die differenzierte Entwicklungsstrategien für einzelne Teilregionen erfordert. Neben dem Agglomerationsraum Szczecin existieren weitläufige, ländlich geprägte strukturschwache Räume⁸ (vgl. Karte 2).

Auf der deutschen Seite der Metropolregion sind mit den genannten Oberzentren nur drei größere Städte mit überregionalen Versorgungsfunktionen vertreten. Darüber hinaus sind bestehende regionale Disparitäten zwischen den stark touristisch geprägten Küstenorten und dem oftmals nur unzureichend angebundenen Hinterland zu beachten. Um die gemeinsame Entwicklung der Region mit gemeinsamen (grenzüberschreitenden) Projekten voranzutreiben, sind neben den genannten strukturellen und wirtschaftlichen Herausforderungen auch die sprachlichen und kulturellen Barrieren zu überwinden.

⁸ Por. Transgraniczna Koncepcja Rozwoju i Działania Euroregionu Pomerania na lata 2014-2020, koncepcje dla polskiej i niemieckiej części Euroregionu oraz Program Współpracy INTERREG V A Meklemburgia - Pomorze Przednie/ Brandenburgia/ Polska (Województwo Zachodniopomorskie) projekt z dnia 26.06.2014 R., S. 6 Fm.

⁸ Vgl. auch Grenzüberschreitendes Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion POMERANIA 2014-2020, Teilkonzept für den deutschen und polnischen Teil der Euroregion und Kooperationsprogramm INTERREG V A Mecklenburg-Vorpommern/ Brandenburg/ Polen (Woiwodschaft Westpommern) Entwurf vom 26.06.2014, S. 6 ff.

3

WIZJA ROZWOJU

Dobre podstawy z uwagi na stworzoną kooperację

Współpracę w północnej części polsko-niemieckiego pogranicza charakteryzuje od czasu przemian politycznych po 1989 r. rosnąca liczba podejmowanych działań i projektów kooperacji na różnych poziomach administracyjnych i tematycznych, których w tym miejscu nie sposób wymienić w całości.⁹ Jednym z decydujących politycznych fundamentów polsko-niemieckiej współpracy na poziomie krajowym stanowi Polsko-Niemiecki Traktat o Dobrym Sąsiedztwie i Przyjaznej Współpracy z 1991 r. Oraz powołanie na tej podstawie Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej do spraw Współpracy Przygranicznej i Regionalnej wraz z jej komitetami¹⁰. W następnych latach wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej (2004), Porozumieniem z Schengen (2007) oraz po wprowadzeniu pełnej swobody przepływu siły roboczej (2011) warunki transgranicznej wymiany i współpracy uległy zdecydowanej poprawie.

Również na poziomie regionalnym współpraca polsko-niemiecka ma za sobą dłuższą historię. Województwo zachodniopomorskie i Meklemburgia-Pomorze Przednie podpisały w czerwcu 2000 r. „Wspólne Oświadczenie o Współpracy Transgranicznej”¹¹ Współpracę obu regionów koordynuje powołany w tym celu Komitet. Długoletnia sprawdzona współpraca np. W zakresie edukacji pomiędzy województwem zachodniopomorskim a Brandenburgią ma również

9 Przykładowo można tu wymienić liczne przedsięwzięcia infrastrukturalne w ramach projektu DEPERON bądź prowadzony przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Neubrandenburgu dla wschodniej Meklemburgii - Pomorza Przedniego Dom Gospodarki w Szczecinie.

10 Polsko-Niemiecka Komisja Międzyrządowa spotkała się po raz pierwszy w 1991 r. Odpowiada za pielęgnowanie kontaktów oraz współpracę pomiędzy instytucjami regionalnymi, komunalnymi i innymi oraz służy podejmowaniu dalszych inicjatyw w polsko-niemieckich regionach granicznych. Komisja Międzyrządowa powołała też w sumie cztery komitety: Komitet Gospodarki Przestrzennej, Komitet Współpracy Przygranicznej, Komitet Współpracy Międzyregionalnej i Komitet do spraw Edukacji.

11 Oświadczenie jest kontynuacją podpisanego w marcu 1991 r. Wspólnego Oświadczenia Meklemburgii-Pomorza Przedniego i ówczesnych województw: szczecińskiego, koszalińskiego, i piłskiego. Patrz: http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/stk/Themen/Ostseekooperation_und_regionale_Partnerschaften/Polen/index.jsp

ENTWICKLUNGSVISION

Gute Basis durch gewachsene Kooperation

Die Zusammenarbeit im nördlichen deutsch-polnischen Grenzraum ist seit der politischen Wende 1989 durch eine zunehmende Zahl an Aktivitäten und Kooperationsprojekten auf verschiedenen administrativen und thematischen Ebenen gekennzeichnet, die an dieser Stelle nicht vollständig benannt werden können⁹. Eine entscheidende politische Grundlage für die deutsch-polnische Kooperation wurde auf nationaler Ebene mit dem Deutsch-Polnischen Nachbarschaftsvertrag von 1991 sowie der daraus resultierenden Deutsch-Polnischen Regierungskommission für grenznahe und regionale Zusammenarbeit mit ihren Ausschüssen¹⁰ gelegt. Mit dem Beitritt Polens zur EU (2004), zum Schengener Abkommen (2007) sowie der erreichten vollständigen Arbeitnehmerfreizügigkeit (2011) haben sich die politischen Rahmenbedingungen in den folgenden Jahren für den grenzüberschreitenden Austausch und die Zusammenarbeit entscheidend verbessert.

Auch auf Landesebene hat die deutsch-polnische Zusammenarbeit eine längere Historie. Die Woiwodschaft Westpommern und Mecklenburg-Vorpommern unterzeichneten hierzu im Juni 2000 eine „Gemeinsame Erklärung über die grenzüberschreitende Zusammenarbeit”¹¹. Die Kooperation der beiden Regionen wird in einem gemeinsamen Ausschuss koordiniert. Auch zwischen Brandenburg und Westpommern ist die langjährig

9 Beispielhaft können hier zahlreiche Infrastrukturvorhaben im Rahmen des Projektes DEPERON, oder das von der IHK Neubrandenburg und für das östliche Mecklenburg-Vorpommern betriebene Haus der Wirtschaft in Szczecin genannt werden.

10 Die Deutsch-Polnische Regierungskommission ist erstmals 1991 zusammengetreten und ist zuständig für die Pflege der Kontakte und der Zusammenarbeit zwischen regionalen, kommunalen und sonstigen Institutionen sowie für die Anregung von weiterführenden Initiativen in den deutsch-polnischen Grenzregionen. Die Regierungskommission umfasst insgesamt die vier folgenden Ausschüsse: Ausschuss für Raumordnungsfragen, Ausschuss für grenznahe Zusammenarbeit, Ausschuss für interregionale Zusammenarbeit, Ausschuss für Bildungszusammenarbeit.

11 Die Erklärung bildete die Fortsetzung der im März 1991 von Mecklenburg-Vorpommern und den damaligen Woiwodschaften Szczecin, Koszalin und Piła unterzeichneten „Gemeinsame Erklärung” siehe: http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/stk/Themen/Ostseekooperation_und_regionale_Partnerschaften/Polen/index.jsp

duże znaczenie. Premier Brandenburgii, Pan Dietmar Woidke, jest równocześnie obecnym koordynatorem Rządu Federalnego do spraw polsko-niemieckiej współpracy międzypoltecznej i przygranicznej. W jej ramach otwarto w grudniu 2013 r. Biuro Kontaktowe w Szczecinie, którego głównym zadaniem jest tworzenie i rozwijanie dwustronnego partnerstwa kooperacyjnego. Na najniższym poziomie współpraca pomiędzy trzema regionami uzupełniana jest poprzez liczne partnerstwa komunalne, szkolne, szkół wyższych oraz równie liczne partnerstwa organizacji i podmiotów realizujących projekty.

W Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina do dobrych podwalin polsko-niemieckiej współpracy zaliczyć należy również powołanie do życia 15 grudnia 1995 r. Euroregionu Pomerania¹². Utworzenie Euroregionu dało podstawę współpracy transgranicznej na rzecz rozwoju długotrwałych relacji, których celem jest trwały i zrównoważony rozwój zaangażowanych regionów. Istniejąca polsko-niemiecka współpraca w ramach Euroregionu

12 Euroregion Pomerania jest transgranicznym regionem z udziałem związków komunalnych z Polski i Niemiec. Aktualnie obejmuje on województwo zachodniopomorskie, wschodnią część Meklemburgii-Pomorza Przedniego, Region Planistyczny Uckermark-Barnim w Brandenburgii.

bewährte Kooperation z. B. im Bildungsbereich von hoher Bedeutung. Der brandenburgische Ministerpräsident Dietmar Woidke ist zudem der derzeitige Koordinator der Bundesregierung für die deutsch-polnische zwischengesellschaftliche und grenznahe Zusammenarbeit. Im Rahmen dieser Funktion wurde im Dezember 2013 das deutsch-polnische Verbindungsbüro in Szczecin eröffnet, dessen Hauptaufgabe der Auf- und Ausbau bilateraler Kooperationspartnerschaften sein wird. Auf kleinteiliger Ebene wird die Kooperation zwischen den drei Regionen durch eine Vielzahl von kommunalen Partnerschaften, Schulpartnerschaften und Hochschul- und Fachhochschulpartnerschaften sowie zahlreichen Partnerschaften zwischen Organisationen und Projektträgern ergänzt.

Im Raum der Metropolregion Szczecin wurden darüber hinaus durch die Gründung der Euroregion Pomerania¹² am 15. Dezember 1995 in Szczecin für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit gute Grundlagen zur Entstehung langfristiger Beziehungen mit dem Ziel einer nachhaltig ausgewogenen Entwicklung der beteiligten Regionen gelegt.

Mit der etablierten deutsch-polnischen Kooperation im

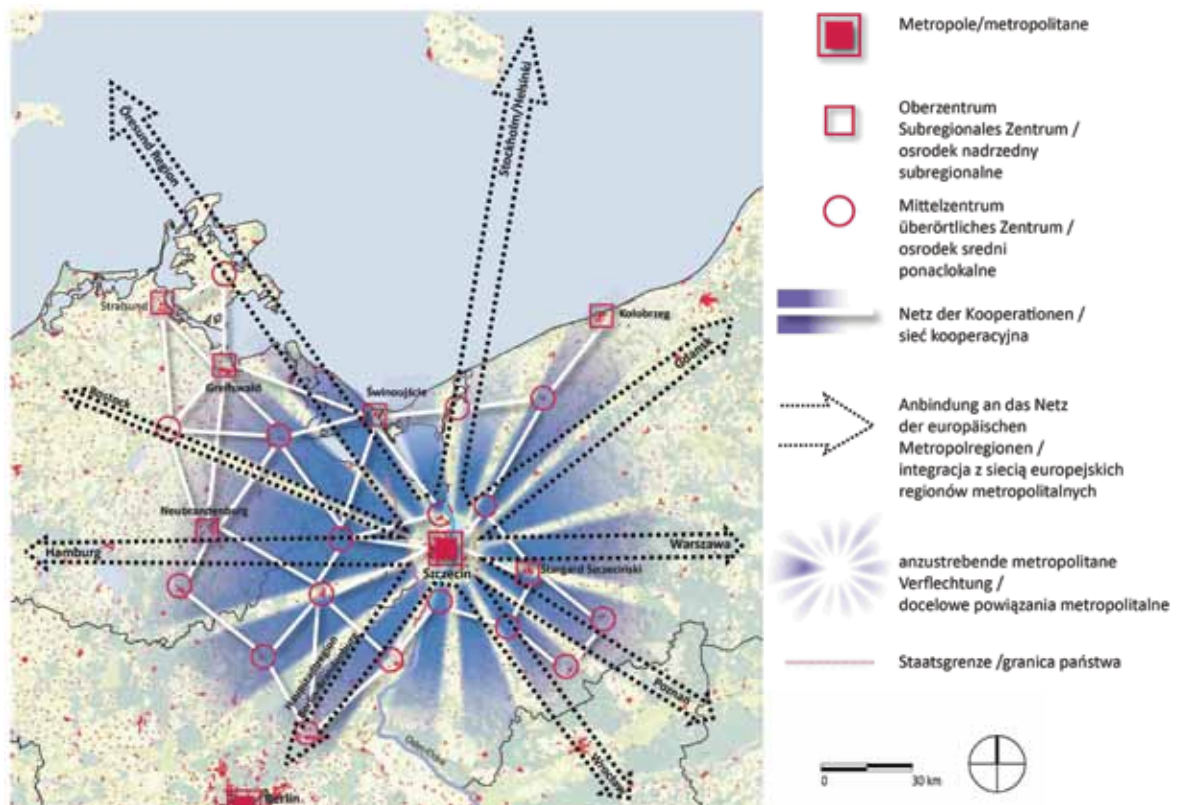
12 Die Euroregion POMERANIA ist eine grenzüberschreitende Region mit Beteiligung von Kommunalverbänden Deutschlands und Polens. Sie umfasst aktuell den östlichen Bereich Mecklenburg-Vorpommerns, die Planungsregion Uckermark-Barnim in Brandenburg sowie die Woiwodschaft Westpommern (Zachodniopomorskie)

Mapa 5 Kierunki wzmocnienia kooperacji endogennej i egzogennej

Karte 5 Wirkungsraum der Metropolregion Szczecin, Kooperation nach innen und außen stärken

Podstawa kartograficzna: CORINE Land Cover (CLC2006).

Kartengrundlage: CORINE Land Cover (CLC2006).
Quelle: complan Kommunalberatung



Pomerania i zgromadzone doświadczenia TRMS stanowią dobrą bazę do kontynuowania dalszej wymiany i kontaktów transgranicznych w przyszłości.

Na poziomie nieformalnym współpraca sprawdziła się w szczególności w ramach powołanego do życia w 2006 r. Partnerstwa Odry, w ramach którego ma miejsce regularna wymiana poglądów na temat rozwoju na całym polsko-niemieckim pograniczu.

Zadanie główne: stworzenie funkcjonujących regionalnych powiązań i współpracy

Ważnymi dla ukształtowania Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina aspektami są przestrzenna bliskość i wspólne dziedzictwo historyczne, które determinują jako cele rozwój wspólnej tożsamości oraz wzmocnienie postrzegania szczecińskiego regionu metropolitalnego na zewnątrz i wewnątrz dla osiągnięcia wspólnej pozycji w politykach rozwoju przestrzennego na poziomie krajowym i europejskim.

Region metropolitalny dysponuje wieloma potencjałami rozwojowymi dotyczącymi zarówno rozwoju gospodarczego, jak i technologiczno-innowacyjnego, społecznego i kulturowego. W ścisłym pionowym i poziomym układzie partnerskim Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina chce aktywnie wykorzystywać swoje szanse i potencjały rozwojowe w konkurencji pomiędzy regionami. Dąży on do stworzenia podziału zadań pomiędzy miastami i gminami regionu oraz do ścisłej i dobrej współpracy pomiędzy zaangażowanymi partnerami. Poprzez wykształcenie intensywnych powiązań w różnych dziedzinach, takich jak klastry gospodarcze, rynki pracy, oferta edukacyjna, usługi, handel detaliczny i opieka zdrowotna, sieci transportowe, instytucje naukowe, placówki kultury można wykorzystywać synergii transgraniczną i wskazywać mieszkańcom i przedsiębiorstwom regionu perspektywy rozwojowe. Szczecin powoli ukierunkowuje się transgranicznie i nie jest to już miasto na obrzeżach, tylko centrum regionu.

Długookresowa perspektywa docelowa: integracja Szczecina z siecią europejskich regionów metropolitalnych

Jak zostało to już opisane, w ostatnich latach zmieniała się wyraźnie, wraz z nabierającą tempa integracją europejską, pozycja strategiczna Szczecina (porównaj rozdział 2.1). Związana z tym jest rola Szczecina jako ogniwa łączącego regiony metropolitalne południowego wybrzeża Bałtyku oraz Europy Środkowej. Taka pozycja pozwala postrzegać Szczecin jako europejską metropolię dla ludzi, gospodarki, nauki oraz kultury w kontekście zadań transgranicznych.

Jednocześnie z integracją Szczecina z europejską siecią metropolii tworzą się gospodarcze i społeczne powiązania z historycznie ukształtowanym otoczeniem po stronie polskiej i niemieckiej. Postępująca integracja europejska

Rahmen der Euroregion Pomerania und den in der MRS gesammelten Erfahrungen wurde eine gute Grundlage für den weiteren Austausch und zukünftige grenzüberschreitende Kontakte geschaffen.

Auf informeller Ebene hat sich die Zusammenarbeit insbesondere im Rahmen der 2006 gegründeten Oder-Partnerschaft bewährt, in deren Rahmen ein regelmäßiger Austausch zur Entwicklung im gesamten deutsch-polnischen Grenzraum erfolgt.

Zentrale Zielstellung: Aufbau funktionierender regionaler Verflechtungen und Kooperationen

Wichtige Eckpunkte für die Herausbildung einer grenzübergreifenden Metropolregion Szczecin sind die räumliche Nähe und das gemeinsame historische Erbe. Mit den sich daraus ergebenden Zielen, ein gemeinsames Selbstverständnis zu entwickeln, die Innen- und Außenwahrnehmung der Metropolregion Szczecin zu stärken und eine gemeinsame Positionierung in den Raumentwicklungspolitiken auf nationaler und europäischer Ebene zu erreichen, besitzt die Metropolregion Szczecin eine Vielzahl von regionalen Entwicklungspotenzialen, sowohl was die wirtschaftliche, als auch die technologisch-innovative, soziale und kulturelle Entwicklung betrifft. Im engen partnerschaftlichen Verbund auf vertikaler und horizontaler Ebene will die grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin ihre Entwicklungschancen und -potenziale im Wettbewerb der Regionen aktiv wahrnehmen und strebt eine funktionierende Aufgabenteilung zwischen den Städten und Gemeinden der Region sowie eine enge Kooperation und gute Zusammenarbeit mit den beteiligten Partnern an. Über die Herausbildung intensiver Verflechtungen, die sich auf unterschiedliche Bereiche wie Wirtschaftscluster, Institutionen der Wissenschaften, Arbeitsmärkte und Ausbildungsangebote, Dienstleistungen im Handel oder Gesundheitswesen, Logistik oder auch Kultureinrichtungen beziehen, können grenzüberschreitende Synergien nutzbar gemacht und Perspektiven für Menschen und Unternehmen eröffnet werden. Szczecin eröffnet sich langsam eine grenzüberschreitende Perspektive und ist nicht mehr eine Stadt am Rande, sondern das Zentrum dieser Region.

Langfristige Zielperspektive: Einbindung in das Netz europäischer Metropolregionen

Wie eingangs beschrieben, hat sich die strategische Position Szczecins in den vergangenen Jahren durch die beginnende europäische Integration deutlich verändert (vgl. Kapitel 2.1). Damit verknüpft ist die Rolle Szczecins als Bindeglied zu den Metropolregionen im südlichen Ostseeraum sowie in Mitteleuropa. In dieser Positionierung sieht sich Szczecin als europäische Metropole für Menschen, Wirtschaft, Wissenschaft sowie Kultur mit grenzüberschreitender Verantwortung.

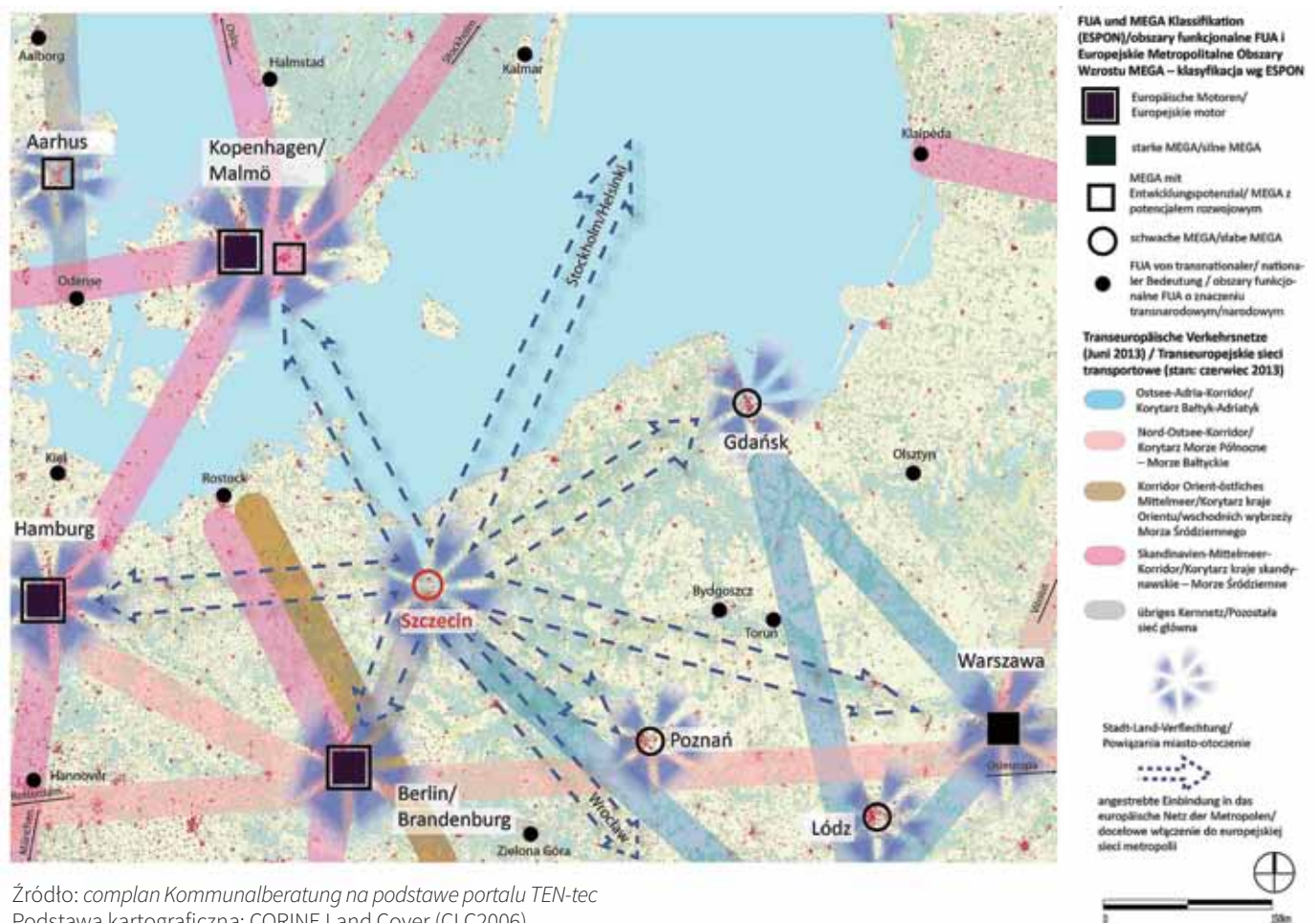
Zeitgleich mit der Einbindung Szczecins in das europäische Metropolennetz bilden sich wirtschaftliche und

i związana z nią likwidacja barier granicznych jest wsparciem dla tego procesu. Od dekady Polska jest już członkiem Unii Europejskiej. W roku 2007 przystąpiła do porozumienia z Schengen o ruchu osobowym bez kontroli granicznych. Od 2011 r. również polscy obywatele mogą korzystać ze swobody przepływu siły roboczej. Mimo tego, że granice międzypaństwowe w Europie tracą swój charakter bariery, to właśnie przede wszystkim w regionach przygranicznych odczuwa się nadal ich różnorodne oddziaływanie. Różnice strukturalne i komplementarność narodowych obszarów częściowych, chociażby poprzez różne systemy prawne, kompetencje i systemy administracyjne, języki i kultury spotykają się tu bezpośrednio. Mogą one dawać korzyści i szanse, jeśli dzięki nim generowana jest wartość dodana, a region metropolitalny będzie mógł się rozwijać w kierunku nawiązywania kontaktów na poziomie wewnątrzregionalnym i europejskim z innymi obszarami metropolitalnymi.

gesellschaftliche Verflechtungen mit dem historisch gewachsenen Umland auf deutscher und polnischer Seite heraus. Dieser Prozess wird durch die fortschreitende europäische Integration und mit ihr durch den Abbau der Grenzbarrieren befördert. Polen ist bereits seit einer Dekade Mitglied der Europäischen Union. Im Jahr 2007 trat Polen dem Schengener Abkommen zum kontrollfreien Personenverkehr bei und seit 2011 gilt die Arbeitnehmerfreizügigkeit auch für polnische Staatsbürger. Obgleich Staatsgrenzen in Europa ihre Barrierewirkung zunehmend verlieren, sind sie vor allem in Grenzregionen auf vielfältige Art und Weise spürbar. Strukturunterschiede und Komplementaritäten der nationalen Teilräume, etwa durch verschiedene Rechtssysteme, Zuständigkeiten und Verwaltungssysteme sowie Sprachen und Kulturen, treffen direkt aufeinander. Hieraus können sich Vorteile und Chancen ergeben, wenn ein Mehrwert generiert werden kann und sich die Metropolregion zu einem internationalen

Mapa 6 Pozycjonowanie Szczecina w strukturze metropolii europejskich

Karte 6 Positionierung Szczecins im europäischen Metropolengefüge



Źródło: *complan Kommunalberatung* na podstawie portalu *TEN-tec*
Podstawa kartograficzna: CORINE Land Cover (CLC2006).

Quelle: *complan Kommunalberatung* auf Grundlage des *TEN-tec* Portals
Kartengrundlage: CORINE Land Cover (CLC2006).

Celem dalszego rozwoju i wzmocnienia znaczenia politycznego Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina dąży do odpowiedniego umiejscowienia w krajowych politykach rozwoju przestrzennego. Po stronie niemieckiej cel ten polega na tym, aby włączyć region do Inicjatywnej Grupy Roboczej Metropolitalne Regiony Graniczne (IMeG) i i włączeniu jako metropolitalny region graniczny do wzorców kierunkowych i strategii działania w rozwoju przestrzennym w Niemczech. Po stronie polskiej przyjęto politykę rozwoju przestrzennego ukierunkowaną na koncepcję regionów metropolitalnych. Przy coraz większym zauważaniu w Polsce roli metropolii, uwzględnienie regionu transgranicznego powinno nastąpić przy ewentualnej aktualizacji Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Z uwagi na bliskość Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina oraz Stołecznego Regionu Berlin – Brandenburgia szczególną rolę odgrywa rozwój wzajemnych powiązań gospodarczych, transportowych i kulturalnych między Berlinem a Szczecinem. Proces rozwoju TRMS należy ukształtować w taki sposób, aby porozumieć się na zasadach partnerskich co do interesów obu regionów metropolitalnych.

Przy uwzględnieniu przedstawionych zadań i wyzwań wewnątrz regionu, jak i na poziomie europejskim Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina dąży do realizacji następujących celów strategicznych dalszego rozwoju:

1. Region metropolitalny Szczecina dąży do poprawy konkurencyjności gospodarczej poprzez lepsze wykorzystanie regionalnych warunków lokalizacji działalności gospodarczej i rozwój wspólnego rynku pracy oraz obszaru gospodarczego.
2. Region metropolitalny Szczecina stawia na poprawę połączeń transportowych i wzmocnienie przyjaznego środowiska transportu przy uwzględnieniu transportu kolejowego oraz komunikacji publicznej.
3. Region metropolitalny Szczecina dąży do trwałego rozwoju jako region modelowy energii odnawialnych w Europie i chce się w znaczący sposób przyczynić do dostosowania do zmian klimatycznych.
4. Region metropolitalny Szczecina dąży do wypracowania profilu dwujęzycznego obszaru językowego, kulturowego i zamieszkania.
5. Region metropolitalny Szczecina zwraca w swoim rozwoju uwagę na konsekwencje wynikające z rozwoju demograficznego i tworzy celowe zachęty i strategie (warunki pracy, warunki dla rodzin, możliwości spędzania czasu wolnego) ukierunkowanie na pozyskanie nowych i utrzymaniu dotychczasowych mieszkańców reprezentujących młodsze grupy wiekowe.
6. Region metropolitalny Szczecina działa na rzecz

Kontaktraum auf binnenregionaler und europäischer Ebene entwickelt.

Für die weitere Entwicklung und landespolitische Bedeutung strebt die Metropolregion Szczecin eine Verankerung in den jeweiligen nationalen Raumpolitiken an. So bestehen auch die Ziele, die Region in den Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG) einzubinden und als Metropolitane Grenzregion in den Leitbildern und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland zu berücksichtigen. Auch auf polnischer Seite hat sich eine an dem Konzept der Metropolregionen orientierte Raumentwicklungspolitik entwickelt. Unter zunehmender Beachtung von Metropolen in Polen sollte die grenzüberschreitende Region bei einer eventuellen Aktualisierung des Nationalen Raumentwicklungskonzepts 2030 mehr berücksichtigt werden. „Aufgrund der räumlichen Nähe der Metropolregion Szczecin und der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg spielt die Entwicklung der wirtschaftlichen, verkehrlichen und kulturellen Wechselbeziehungen zwischen Berlin und Szczecin eine besondere Rolle. Der Prozess zur Entwicklung der Metropolregion Szczecin soll dazu genutzt werden, die Interessen beider Metropolregionen partnerschaftlich aufeinander abzustimmen.“

Unter Berücksichtigung der dargelegten Aufgaben und Herausforderungen innerhalb der Region und auf europäischer Ebene verfolgt die Metropolregion Szczecin folgende strategische Zielstellungen für ihre weitere Entwicklung:

1. *Die Metropolregion Szczecin verfolgt die Verbesserung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit durch eine bessere Nutzung der regionalen Standortrahmenbedingungen und die Entwicklung eines gemeinsamen Arbeitsmarktes und Wirtschaftsraumes.*
2. *Die Metropolregion Szczecin setzt auf die Verbesserung der verkehrlichen Verbindungen in der Region und die Stärkung umweltverträglicher Verkehre unter besonderer Berücksichtigung des Bahnverkehrs und des ÖPNVs.*
3. *Die Metropolregion Szczecin strebt die nachhaltige Entwicklung zu einer Modellregion für die Nutzung erneuerbarer Energien in Europa an und berücksichtigt in ihrer Entwicklung die notwendige Anpassung an den Klimawandel.*
4. *Die Metropolregion Szczecin strebt die Profilierung zu einem zweisprachigen Kultur- und Lebensraum an.*
5. *Die Metropolregion Szczecin beachtet in ihrer Entwicklung die aus dem demografischen Wandel resultierenden Auswirkungen und entwickelt gezielt Anreize und Strategien (Arbeits-, Familien- und Freizeitbedingungen) zum Verbleib und zur Gewinnung jüngerer Bevölkerungsgruppen.*
6. *Die Metropolregion Szczecin agiert zugunsten von Innovationen, Forschung und Entwicklung im eigenen Raum und arbeitet in diesem Bereich auch im Ostseeraum zusammen.*

przyciągania innowacji, badań i rozwoju do obszaru własnego i współpracuje w tym zakresie w obszarze Morza Bałtyckiego.

7. Region metropolitalny Szczecina dąży do zachowania różnorodności dóbr przyrody i kultury. W oparciu o te wartości chce wspólnie kształtować współpracę i zbliżenie społeczności lokalnych po obu stronach granicy.

8. Region metropolitalny Szczecina stawia na komplementarny podział zadań pomiędzy metropolią a miastami i gminami regionu.

9. W regionie metropolitalnym Szczecin, jako miasto rdzeniowe obszaru metropolitalnego, skupia najważniejsze funkcje metropolitalne, zajmuje centralną rolę jako ponadregionalny węzeł w zakresie transportu, gospodarki, nauki, badań i rozwoju, innowacji i kultury.

10. Region metropolitalny Szczecina dąży do integracji z siecią europejskich regionów metropolitalnych i chce tym samym dawać nowe impulsy rozwojowe dla obszaru południowego Bałtyku.

7. Die Metropolregion Szczecin strebt die Bewahrung der Vielfalt der Natur- und Kulturgüter an. Auf der Grundlage dieser Werte will sie die Zusammenarbeit und die Annäherung der örtlichen Bevölkerung beiderseits der Grenze gemeinsam gestalten.

8. Die Metropolregion Szczecin setzt auf eine komplementäre Aufgabenteilung zwischen der Metropole und den Städten und Gemeinden der Region.

9. In der Metropolregion Szczecin übernimmt Szczecin als Kernstadt des Metropolraumes die wichtigsten Metropolfunktionen und nimmt eine zentrale Rolle als überregionaler Knotenpunkt in den Bereichen, Verkehr, Wirtschaft, Forschung und Entwicklung, Innovation und Kultur ein.

10. Die Metropolregion Szczecin strebt die Einbindung in das Netz der europäischen Metropolregionen an und will damit neue Entwicklungsimpulse für den Ostseeraum setzen.

4

OBSZARY DZIAŁANIA

Niniejsza koncepcja rozwojowa stanowi pierwszy etap polsko-niemieckiej współpracy mającej na celu tworzenie Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Polsko-niemiecka Grupa Sterująca postanowiła, iż w fazie startowej wspólnych prac merytorycznych zdefiniowany zostanie najpierw pewien wybór obszarów działania, które w odniesieniu do tematów i celów korespondują z listem intencyjnym z listopada 2012 r. Wytypowano następujące obszary:

1. Położenie nad wodą
2. Region modelowy – energie odnawialne
3. Ludzie – kultura – język – praca
4. Funkcje miast
5. Transport regionalny i mobilność

W ramach dalszej współpracy przewidziano rozwój wymienionych obszarów działania oraz ich uzupełnienie o kolejne wspólne obszary tematyczne¹³. Poszczególne obszary działania zostały poniżej opisane w oparciu o sytuację wyjściową w regionie, ustalone cele oraz wybrane przedsięwzięcia modelowe i projekty. Wybór przedsięwzięć modelowych i projektów w poszczególnych obszarach działania nastąpi na podstawie następujących kryteriów:

- Przedsięwzięcia powinny być zgodne ze Strategią Europa 2020.
- Przedsięwzięcia mają przyczyniać się do wzrostu atrakcyjności/konkurencyjności całego regionu bądź wspierać integrację regionu.
- Przedsięwzięcia powinny wykazywać charakter modelowy lub innowacyjny i dawać możliwości zastosowania ich w układzie transgranicznym.
- Przedsięwzięcia powinny być możliwe do rzeczywistego wdrożenia przez zaangażowane podmioty w nowym okresie programowania.
- Przedsięwzięcia modelowe powinny spełniać przynajmniej trzy z wyżej wymienionych kryteriów.

13 Przyszłe wspólne obszary tematyczne zostały już uzgodnione i zostaną konkretnie wymienione w przygotowywanym obecnie wspólnym oświadczeniu o dalszej współpracy w regionie metropolitalnym. Podpisanie tego oświadczenia przewidziane jest na drugą połowę 2015 r.

HANDLUNGSFELDER

Das vorliegende Entwicklungskonzept stellt die erste Etappe der deutsch-polnischen Zusammenarbeit zur Gründung einer grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin dar. Im vorliegenden Konzept wurde durch die deutsch-polnische Steuerungsgruppe entschieden, zunächst eine Auswahl von Handlungsfeldern, die mit den Themenschwerpunkten und Zielsetzungen der Absichtserklärung vom November 2012 korrespondieren, als Startphase für die gemeinsame inhaltliche Arbeit zu definieren. Folgende Handlungsfelder wurden im Rahmen der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes bearbeitet:

1. „Lage am Wasser“;
2. „Modellregion Erneuerbare Energien“;
3. „Menschen – Kultur – Sprache – Arbeit“;
4. „Funktion der Städte“;
5. „Regionaler Verkehr und Mobilität“.

Im Rahmen der nachfolgenden Zusammenarbeit ist vorgesehen, dass die benannten Handlungsfelder weiterentwickelt und durch weitere gemeinsame Themenfelder¹³ ergänzt werden sollen. Die einzelnen Handlungsfelder sind nachfolgend mit ihrer Ausgangssituation in der Region, den vereinbarten Zielstellungen sowie ausgewählten Modellvorhaben und Projekten beschrieben. Die Entwicklung bzw. Auswahl der nachfolgend für die Handlungsfelder genannten Modellvorhaben und Projekte erfolgte auf Grundlage der folgenden Kriterien:

- Vorhaben sollen in Einklang mit den Europa 2020-Zielen stehen.
- Vorhaben sollen zu einer Steigerung der Attraktivität / Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtregion beitragen bzw. das Zusammenwachsen der Region befördern.
- Vorhaben sollen einen Modell- oder innovativen Charakter aufweisen und eine grenzüberschreitende Übertragbarkeit bieten.
- Eine realistische Umsetzbarkeit durch Vorhabenträger in der neuen Förderperiode sollte gegeben sein.
- Modellvorhaben sollen mindestens drei der vorgenannten Kriterien erfüllen.

13 Zukünftige gemeinsame Themenfelder wurden bereits abgestimmt und werden in einer derzeit in Vorbereitung befindlichen Gemeinsamen Absichtserklärung zur weiteren Zusammenarbeit in der Metropolregion konkret benannt. Die Unterzeichnung dieser Erklärung ist für die zweite Jahreshälfte 2015 vorgesehen.

Projekty i przedsięwzięcia modelowe, zawarte w poszczególnych obszarach tematycznych, służą wsparciu poszczególnych celów. Projekty będą omawiane i wybierane w drodze wspólnej, polsko-niemieckiej dyskusji zainteresowanych partnerów współpracy. W obecnej fazie zostały opracowane koncepcje i pomysły na projekty, które zostaną skonkretyzowane i rozwinięte w ramach dalszej współpracy. W TRMS celem jest przy tym wspieranie już istniejących skutecznych działań, które dzięki dalszym komplementarnym projektom i przedsięwzięciom kształtują obszary działań i przyczyniać się będą do wzrostu obszaru metropolitalnego.

Wymienione w dalszej części tekstu przedsięwzięcia modelowe nie są kompletnym zestawieniem, lecz wyborem przedsięwzięć priorytetowych na początek nowego okresu programowania UE w latach 2014-2020. Dalsze przedsięwzięcia zostaną opracowane w ramach przyszłej współpracy w regionie metropolitalnym.

4. 1. Położenie nad wodą

Sytuacja wyjściowa i warunki ramowe

Położenie nad wodą i jego maksymalne wykorzystanie jest punktem wyjścia przyszłych działań konsolidacyjnych i rozwojowych na obszarze TRMS – również przy uwzględnieniu wymogów prawnych i interesów ochrony przyrody i środowiska naturalnego. Stanowi o przewadze konkurencyjnej wynikającej z dostępności do akwenów żeglownych: Bałtyku, Zalewu Szczecińskiego, jeziornych i rzecznych. Korzyści z położenia nadwodnego są rozpatrywane w kontekście osadniczym, gospodarczym i turystycznym.

Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina musi być rozpatrywany w ścisłym związku ze zmianą sposobu postrzegania miasta. Obszary nadwodne posiadają duży potencjał w budowaniu przestrzeni symbolicznych skupiających ludzi, ich działalność, a także poczucie wspólnoty. W tym kontekście wspierany jest rozwój budownictwa usługowego i mieszkaniowego zlokalizowanego w obszarach nadwodnych korzystających z atrakcyjnego krajobrazu miejskiego. Rozwijane jest także powstawanie przestrzeni publicznych zwróconych w stronę wody, a więc takich obszarów, które umożliwiają pieszym łatwy dostęp do linii brzegu lub swobodne spędzanie czasu wolnego w zabudowie miejskiej poprzez korzystanie z nadwodnych walorów krajobrazowych.

Funkcjonowanie portów morskich i śródlądowych na styku morza, łądu i rzek stanowi podstawę gospodarki całego obszaru. Działalność portowa zlokalizowana jest głównie w Szczecinie, Świnoujściu, Stralsund, Sassnitz, Policach, Eberswalde oraz Schwedt i stanowi znaczącą podstawę ich

Die nachfolgend in den einzelnen Handlungsfeldern aufgeführten Projekte und Modellvorhaben dienen der Umsetzung der jeweiligen Zielstellungen. Die Projekte wurden in einem gemeinsamen Diskurs mit deutschen und polnischen Akteuren entwickelt bzw. ausgewählt. Es handelt sich in der jetzigen Phase zumeist um Projektideen und -ansätze, die im Rahmen der weiteren Zusammenarbeit konkretisiert und weiterentwickelt werden. In der Metropolregion Szczecin wird zudem das Ziel verfolgt, auch bereits bestehende erfolgreiche Aktivitäten zu fördern und durch weitere komplementäre Projekte und Vorhaben die benannten Handlungsfelder zu profilieren und so zu einem Zusammenwachsen der Metropolregion beizutragen.

Die im weiteren Text aufgeführten Modellvorhaben erfüllen keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sondern sind als eine Auswahl an prioritären Vorhaben für den Beginn der neuen EU-Förderperiode 2014-2020 zu verstehen. Weitere Vorhaben werden im Rahmen der zukünftigen Kooperation in der Metropolregion entwickelt.

4. 1. Lage am Wasser

Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Die Lage am Wasser, verbunden mit einer maximalen Nutzung dieser Lage, auch unter Berücksichtigung der naturschutz- und umweltschutzbezogenen Belange und rechtlichen Vorgaben, gilt als Ausgangspunkt für zukünftige Konsolidierungs- und Entwicklungsmaßnahmen innerhalb der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin (MRS). Damit lässt sich der Wettbewerbsvorteil ausschöpfen, den der Zugang zu den schiffbaren Gewässern – auf der Ostsee (Pommersche Bucht) im Stettiner Haff, auf den Seen und Flüssen – liefert. Die aus der Lage am Wasser resultierenden Vorteile in diesem Kapitel werden in den siedlungsbezogenen, wirtschaftlichen und touristischen Zusammenhang gebracht.

Der Aufbau der Metropolitanen Funktionen von Szczecin ist in engem Zusammenhang mit einer veränderten Wahrnehmung der Stadt zu betrachten. So weisen Wasserlagen durch ihre oft besondere imageprägende Funktion sowie die oft hohe Aufenthaltsqualität eine große städtebaulich funktionale Bedeutung auf. In diesem Zusammenhang wird der Dienstleistungs- und Wohnungsbau in Wasserlagen unterstützt, wobei auch die attraktive städtische Landschaft einbezogen wird. Auch dem Wasser zugewandte öffentliche Räume werden entwickelt, also solche, die den Fußgängern einen leichten Zugang zum Ufer und eine Freizeitgestaltung innerhalb der städtischen Bebauung ermöglichen, da sie die Vorzüge der wasserreichen Landschaft genießen können.

Für die ökonomische Entwicklung der gesamten Region sind funktionierende See- und Binnenhäfen an den Schnittstellen

gospodarki. Z tego względu uwzględnienie planów rozwojowych portów i wzmocnienie wspólnej pozycji konkurencyjnej jest istotne dla rozwoju gospodarczego TRMS.

Położenie nad wodą jest elementem łączącym większą część regionu metropolitalnego i daje możliwości wykorzystania ogromnej liczby zlokalizowanych tutaj akwenów do uprawiania turystyki wodnej. Jest to działalność stosunkowo dobrze rozwinięta po stronie niemieckiej, a w ostatnim czasie dynamicznie rozwijająca się po stronie polskiej. Możliwość uprawiania turystyki wodnej stanowi wyróżniający walor i stanowi o atrakcyjności zamieszkiwania i spędzania czasu wolnego w obszarze TRMS. Wyróżniający walor nadwodnego położenia TRMS wpływa na to, że obszar ten może być idealnym miejscem do organizacji zawodów w sportach wodnych, w tym w szczególności w żeglarskim i surfing, na skalę krajową, europejską czy światową.

Rozwój urbanistyczny obszarów nadwodnych

Poza funkcjami metropolitalnymi decydujące znaczenie dla metropolii ma wewnętrzne i zewnętrzne jej postrzeganie, co związane jest z jej pozytywnym wizerunkiem. Ze względu na otwarcie krajobrazowe obszary nadwodne są predestynowane do budowania swojego wizerunku w oparciu o takie wartości. Przestrzeń akwenów oraz bogactwo i rozległość terenów zielonych w połączeniu z wybitnymi walorami krajobrazowymi są dobrą zachętą do lokowania w obszarze TRMS różnych form aktywności. Rozwój funkcji wielkomiejskich w obszarach nadwodnych, z którymi wiążą się wyjątkowe układy urbanistyczne, przyczynia się do stwarzania warunków dla rozwoju środowiska kreatywnego (ang. creative milieux).

Szczecin jako ośrodek portowy o tradycji hanzeatyckiej pełni funkcje ważnego węzła transportu morskiego, lądowego i śródlądowego. Miasto charakteryzuje położenie w ujściowym odcinku Odry, w odległości 65 km od

von Meer, Festland und Flüssen grundlegend wichtig. Häfen bilden vorwiegend in Szczecin, Świnoujście, Stralsund, Sassnitz, Police, Eberswalde und Schwedt eine bedeutende wirtschaftliche Grundlage. Daher ist es für die ökonomische Entwicklung der MRS wichtig, die Entwicklungspläne der Häfen zu berücksichtigen und die gemeinsame Wettbewerbsposition zu stärken.

Die Lage am Wasser ist ein verbindendes Element für große Teilräume der Metropolregion und bietet die Möglichkeit, die hier zahlreich vorhandenen Gewässer für den Wassersport zu nutzen. Auf der deutschen Seite ist der Wassersporttourismus vglw. stark entwickelt, doch in letzter Zeit entwickelt er sich auch auf der polnischen Seite recht dynamisch. Die Wasser-sportangebote stellen einen großen Vorteil dar und machen die MRS als Wohn- und Erholungsstandort besonders attraktiv. Die hervorragende wassernahe Lage der MRS trägt dazu bei, dass dieser Raum ein idealer Standort für nationale, europäische und globale Segel- und Surfwettbewerbe werden könnte.

Städtebauliche Entwicklung von wassernahen Gebieten

Neben den Metropolfunktionen ist die innere und äußere Wahrnehmung für die Metropole, verbunden mit der Schaffung eines positiven Images von entscheidender Bedeutung. Wegen der offenen Landschaften sind wassernahe Gebiete prädestiniert für die Entwicklung eines eigenen, auf diesen Werten basierenden Images. Sowohl die wasserreichen Räume als auch die landschaftliche Vielfalt und die Weite der grünen Flächen sind ein guter Anreiz dafür, dass sich verschiedene Aktivitäten in der MRS entwickeln. Durch die Entwicklung von Großstadtfunktionen in wassernahen Gebieten, die mit einmaligen städtebaulichen Vorzügen verbunden sind, wird zur Schaffung von Voraussetzungen für die Entfaltung von Kreativräumen (creative milieu) beigetragen.

Szczecin ist als Hafenstadt mit einer langen hanseatischen Geschichte ein wichtiger Knotenpunkt für den See-, Land- und

Rysunek 2 Obszary nadwodne w Szczecinie – widok w stronę mostu Długiego

Abbildung 2 Wassernahe Räume in Szczecin – Blick auf die Lange Brücke und die Altstadt



Źródło: RBGPWZ 2014

Quelle: RBGPWZ 2014

otwartego morza. Położenie to, w tym bliskość znajdującego się w granicach miasta jeziora Dąbie (54,08 km²), stanowi o dużym potencjale miasta w zakresie jego związków urbanistycznych, gospodarczych i turystycznych z wodą. Aspekt położenia Szczecina nad wodą może ulec wzmocnieniu z uwagi na nowe uwarunkowania gospodarcze. W wyniku globalnych zmian gospodarczych związanych z postępowaniem technicznym następuje rozwój działalności portowej na nowych obszarach stanowiących dotychczasową rezerwę rozwoju portu. Jednocześnie przeznaczane są na cele zabudowy mieszkaniowej i usługowej były tereny portowe znajdujące się w centrum miasta i zajmowane dotychczas przez przedsiębiorców prowadzących działalność produkcyjno-składową i magazynową.

Odpowiedzią na te wyzwania jest strategia marki „Szczecin Floating Garden 2050” wyrażająca się w długoterminowej wizji rozwoju Szczecina jako miasta nad wodą o unikalnej wartości przyrodniczej i kulturowej. Przestrzennym aspektem realizacji tej marki jest rozwój urbanistyczny obszarów nadwodnych. Położone na terenach śródmiejskich i sąsiadujące przez rzekę ze Starym Miastem wyspy Międzyodrza – Łasztownia, Wyspa Grodzka, Kępa Parnicka i Wyspa Zielona – to wyeksploatowana, obecnie ekstensywnie użytkowana struktura przemysłowo-składowa, położona w granicach portu morskiego i częściowo zajęta przez firmy działające na tym obszarze. Polityka Szczecina koncentruje się na rewitalizacji tego obszaru i obejmuje stworzenie wielofunkcyjnej struktury śródmiejskiej na wyspach Śródozdrza,

Binnengewässerverkehr. Die Stadt liegt an der Odermündung, ca. 65 km vom offenen Meer entfernt. Diese Lage und die Nähe zu dem innerhalb der Stadtgrenzen liegenden Dammshen See (mit 54,08 km² der viertgrößte See in Polen) zeigt, dass die Stadt ein großes Potenzial besitzt, was die auf das Wasser bezogenen städtebaulichen, wirtschaftlichen und touristischen Beziehungen betrifft. Durch neue wirtschaftliche Entwicklungen kann die Wasserlage gestärkt werden. Aufgrund der globalen wirtschaftlichen Veränderungen, die mit dem technischen Fortschritt einhergehen, verlagert sich die traditionelle Hafentätigkeit zunehmend in neue, bisher für den Hafenausbau reservierte, Gebiete. Im Gegenzug werden Bereiche im Stadtzentrum freigegeben, die bisher den Produktions-, Lager- und Logistikunternehmen vorbehalten waren.

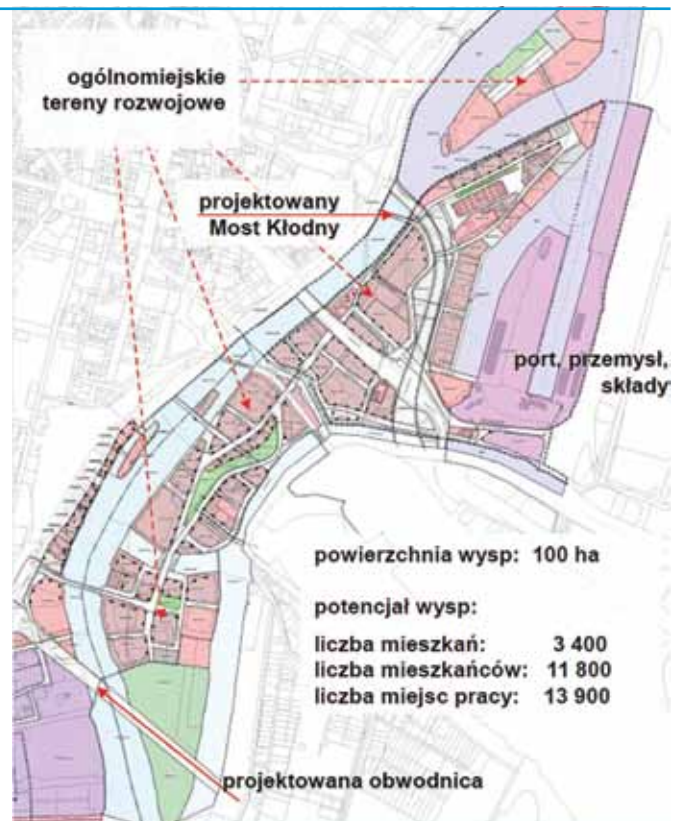
Eine Antwort auf diese Herausforderungen bietet die Strategie der Marke „Szczecin Floating Garden 2050“, die eine langfristige Vision zur Entwicklung von Szczecin zu einer Stadt am Wasser mit einmaligen Natur- und Kulturwerten darstellt. Den räumlichen Fokus der Strategie bildet die städtebauliche Erschließung der wassernahen Gebiete. Die in der Innenstadt und nahe der Altstadt am anderen Ufer liegenden Inseln von Międzyodrza – Łasztownia, Wyspa Grodzka, Kępa Parnicka, Wyspa Zielona – beherbergen eine zurzeit extensiv betriebene Industrie- und Logistikstruktur innerhalb des Seehafengeländes, die zum Teil von den im Hafen tätigen Firmen genutzt wird. Die Szczeciner Politik befasst sich verstärkt mit der Revitalisierung dieses Gebietes und will eine multifunktionale innerstädtische Struktur auf den Inseln von Śródozdrza

Mapa 7 Planowana transformacja nadwodnych terenów portowych na wyspach Międzyodrza

Karte 7 Geplante Umgestaltung der zur Wasserseite liegenden Hafengebiete auf den Międzyodrza-Inseln

Źródło: Prezentacja „Modelowy ład przestrzenny terenów nadwodnych na przykładzie Szczecina, rozwój przemysłu i turystyki oraz miasta” wygłoszona przez prezydenta Szczecina Piotra Krzystka podczas Międzynarodowego Kongresu Morskiego w dniach 13-15 czerwca 2013 r. w Szczecinie.

Quelle: Präsentation „Modellhafte Raumordnung von wassernahen Gebieten am Beispiel Szczecin – industri-elle, touristische und städtische Entwicklung”, vorgestellt von Piotr Krzystek, Stadtpräsident von Szczecin, auf dem 1. Internationalen Seekongress vom 13.-15. Juni 2013 in Szczecin



przekształcaniu terenów nabrzeżnych pod nowe funkcje oraz budowę marin m.in. na Wyspie Grodzkiej. Projekt powiązany jest funkcjonalnie z projektami o mniejszej skali, jak rewitalizacja Starówki i „Szczecińska Wenecja”. Jest także realizowany miejscowo przez podmioty prywatne w ramach inwestycji własnych, co wspólnie pozwala przyspieszyć długotrwały proces transformacji obszaru.

Obowiązujące plany miejscowe dla obszaru wysp Międzyodrza otworzyły warunki dla realizacji wielkoprzestrzennego projektu urbanistycznego – nowego centrum miejskiego. Zaowocowało to pojawieniem się pierwszych inwestycji komercyjnych na tym terenie (np. biurowiec Lastadia Office, rewitalizacja Starej Rzeźni, Odra Park przy ulicy Gdańskiej), wspieranych budową nowych, miejskich przestrzeni publicznych (m.in. Bulwar Piastowski i Gdyński). Nowe centrum na wyspach zostanie zintegrowane komunikacyjnie ze Starym Miastem przez przygotowaną obecnie nową przeprawę mostową – Most Kłodny. Stworzona została przestrzeń dla lokowania i koncentracji nowych miejsc pracy, usług finansowo-biznesowych obsługujących miasto i port, również zabudowy mieszkaniowej i apartamentowej. Planowane usługi wysokiej kultury i biznesu (np. Muzeum Morskie, zespół teatrów dramatycznych ze scenami plenerowymi, centrum wystawienniczo-kongresowe, opera) wzmocnią pozycję Szczecina jako ośrodka metropolitalnego, mają ogromne znaczenie wizerunkowe, służą przyciągnięciu nowych mieszkańców i kreacji nowego wielkomiejskiego centrum ściśle powiązanego z odbudową prestiżowych frontów wodnych i integracją tych obszarów z obszarem rewitalizowanej Starówki.

Inne miasta TRMS posiadają równie interesujące przestrzenie nadwodne. Przykładowymi miastami w TRMS w kontekście położenia nad wodą są:

- **Neubrandenburg.** W związku z położeniem nad jeziorem Tollensesee na Pojezierzu Meklemburskim miasto stanowi dobry punkt wyjścia dla przedsięwzięć związanych z rozwojem sportów wodnych. Zachowane prawie w całości mury obronne wraz z czterema bramami oraz kościół koncertowy stanowią część Szlaku Architektury Gotyku stanowią elementy silnie przyciągające turystów. Podobnie jak bezpośrednie sąsiedztwo jeziora Tollensesee z centrum sportów wodnych, które wraz z rzeką Tollensesee są wykorzystywane turystycznie (mariny, kampingi oraz turystyka żeglarska i kajakowa).
- **Stralsund.** Przez miasto przebiega jedyne połączenie drogowe i kolejowe przez cieśninę Strelasund łączące stały ląd z wyspą Rugią. Starówka położona jest na wyspie. Ze swoją zachowaną i odrestaurowaną architekturą z cegły palonej i ponad 520 indywidualnymi zabytkami jest silnie przyciągającym turystów magnesem o znaczeniu ponadregionalnym. Stare Miasto

schaffen sowie den Uferbereichen neue Funktionen geben und Marinas errichten, z.B. im Bereich der Insel Wyspa Grodzka. Dieses Projekt ist funktional mit den etwas kleineren Projekten wie der Revitalisierung der Altstadt und dem Projekt „Szczeciener Venedig“ verbunden. Die Umsetzung erfolgt sehr zeitnah auf lokaler Ebene durch private Träger im Rahmen von eigenen Investitionen, so dass der lange Transformationsprozess dieses Gebiets beschleunigt werden kann.

Die geltenden Bebauungspläne für den Inselbereich schufen die Voraussetzungen, um ein großflächiges Stadtentwicklungsprojekt zu verwirklichen – ein neues Stadtzentrum. Inzwischen sind erste kommerzielle Investitionen erkennbar (z.B. das Bürohaus Lastadia Office, die begonnene Revitalisierung der Alten Schlächtereier oder der Oder-Park an der Straße Gdańska), unterstützt durch die Errichtung von neuen öffentlichen städtischen Räumen (u.a. der Piastowski- und der Gdyński-Boulevard). Das auf den Inseln entstehende neue Zentrum wird mit einer verkehrlichen Anbindung an die Altstadt – der demnächst gebauten neuen Brückenverbindung, der Kłodny-Brücke – ausgestattet sein. Inzwischen wurden Flächen für die Einrichtung und Konzentration von neuen Arbeitsplätzen, Finanz- und Geschäftsdienstleistungen für die Stadt und den Hafen, aber auch für eine Wohnbebauung erschlossen. Die geplanten besonderen Kultur- und Geschäftsdienstleistungen (z.B. ein Meeresmuseum, ein Theaterkomplex mit Freilichtbühnen, ein Ausstellungs- und Kongresszentrum, eine Oper) werden Szczecin in seiner Metropolfunktion stärken. Sie werden das Bild der Stadt prägen, neue Einwohner anziehen und ein neues großstädtisches Zentrum schaffen, für das die Bebauung der prestigeträchtigen Wasserseite und der Integration dieser Gebiete mit der revitalisierten Altstadt wichtige Impulse geben wird.

In der MRS gibt es noch weitere Städte, die ebenso interessante wassernahe Räume aufweisen. Als Beispiele für die Lage am Wasser sind hier die nachstehenden Städte zu nennen:

- **Neubrandenburg** – Aufgrund der Lage am Tollensesee in der Mecklenburgischen Seenplatte bietet die Stadt einen guten Ausgangspunkt für Wassersportaktivitäten. Die fast vollständig erhaltene mittelalterliche Wehranlage mit den vier Toren stellt ebenso wie die Konzertkirche als Teil der Route der europäischen Backsteingotik einen starken Anziehungspunkt dar. Der direkt angrenzende Tollensesee mit dem Wassersportzentrum, wird zusammen mit der Tollense touristisch genutzt (Marinas, Campingplätze, Segel- und Kanusport).
- **Stralsund** – Durch die Stadt verläuft die einzige Straßen- und Schienenverbindung zwischen dem Festland und der Insel Rügen über den Strelasund. Die Altstadt liegt auf einer Insel. Sie ist mit ihrer erhaltenen und sanierten Backsteinarchitektur und über 520 Einzeldenkmalen ein überregional stark anziehender Touristenmagnet. Die Altstadt von Stralsund gehört zusammen mit der Altstadt von Wismar

- w Stralsundzie wraz ze Starym Miastem w Wismarze jest wpisane na listę światowego dziedzictwa kulturowego UNESCO. Kolejnym magnesem turystycznym jest położone w bezpośrednim pobliżu portu Oceaneum, należące do Fundacji Niemieckiego Muzeum Morskiego. Rozpoznawalny jest też most na Rugię nad Cieśniną Strelasund, będący dominantą architektoniczną.
- **Greifswald.** Miasto zostało historycznie ukształtowane przez liczący około 12 000 studentów uniwersytet. Miasto hanzeatyckie Greifswald położone jest nad rzeką Ryck, uchodzącą do Zatoki Greifswaldzkiej. Nadwodne położenie miasta to również takie funkcje jak mieszkalnictwo, przemysł morski i turystyka morska na północ od jego centrum. Po początkowym silnym spadku liczby ludności na początku tego stulecia sytuacja demograficzna ponownie rozwija się pozytywnie, tak że plany przebudowy zostały w międzyczasie w większości zrealizowane i na północnym brzegu rzeki Ryck stworzono atrakcyjne tereny w samym mieście, zbudowano most dla ruchu pieszego i muzeum portowe. Turystyczne wykorzystanie potencjału związanego w położeniu nad wodą widać w szczególności w nowym wykorzystaniu dawnej wioski rybackiej Wieck oraz pobliskich ruin klasztoru Eldena.
 - **Świnoujście.** Nadwodne położenie Świnoujścia związane jest z morzem i deltą wsteczną Świny. Sąsiedztwo morza, położenie na 44 wyspach i klimat, będące podstawą uznania za uzdrowisko, przekłada się na atrakcyjność turystyczną miasta. Nadmorskie położenie jest atutem w rozwoju funkcji turystycznych, a ze względu na przyrost powierzchni lądowej otwarte zostały nowe tereny inwestycyjne w bezpośrednim sąsiedztwie brzegu morskiego. Szczególne znaczenie urbanistyczne posiada otwarcie krajobrazowe wzdłuż ulicy Władysława IV, a także położona w sąsiedztwie miasta marina. Cieśnina stanowi jednocześnie przestrzeń uatrakcyjniającą miasto, a z drugiej strony barierę przestrzenną w jego funkcjonowaniu, gdyż część miejska zlokalizowana jest po lewobrzeżnej stronie, a przemysłowa po drugiej. O urbanistycznej specyfice miasta stanowi przeprawa promowa pomiędzy jej wschodnią i zachodnią częścią, która stanowi jedyną obecnie możliwość transportu pomiędzy obiema częściami miasta.
 - **Police.** Rozwój miasta, w tym przemysłu chemicznego, jest uwarunkowany położeniem nadwodnym, co wiąże się z dostawą drogą morską surowców i odbiorem produktów w Zakładach Chemicznych Police, największego pracodawcy w mieście. Występuje jednak pewien deficyt zagospodarowania obszarów nadrzecznych w tym mieście, a przykładem inwestycji zbliżających miasto do wody jest oddanie mariny MOSiR na rzeką Łarpia.
- zum UNESCO-Welterbe. Ein weiterer touristischer Anziehungspunkt ist das in unmittelbarer Hafennähe gelegene Oceaneum, das zur Stiftung Deutsches Meeresmuseum gehört. Auch die Strelasundbrücke zur Insel Rügen ist ein weit sichtbares architektonisch dominierendes Bauwerk.
- **Greifswald** – Die Stadt ist historisch geprägt durch eine Universität mit ca. 12.000 Studenten. Die Hansestadt Greifswald liegt am Ryck, einer Flussverbindung zum Greifswalder Bodden. Die Lage der Stadt am Wasser ist nördlich des Stadtzentrums durch Wohnen, maritimes Gewerbe und maritimen Tourismus geprägt. Nach anfänglich starker Abnahme der Einwohnerzahl bis Anfang der 2000er Jahre hat sich die Einwohnerzahl in den letzten Jahren wieder positiv entwickelt, so dass Pläne zum Umbau der Stadt (inzwischen größtenteils) umgesetzt, und ein attraktiver innerstädtischer Raum am Ryck-Nordufer geschaffen, eine Fußgängerbrücke gebaut und ein Museumshafen eingerichtet wurden. Geplant ist eine Weiterentwicklung der städtischen Gebiete zwischen dem Ryck und der Altstadt. Eine touristische Nutzung der Lagepotenziale am Wasser erfolgt insbesondere im neu gestalteten ehemaligen Fischerdorf Wieck, sowie in der nahe gelegenen Klosterruine Eldena.
 - **Świnoujście** – Die Lage der Stadt Świnoujście ist durch die Nähe zum Meer und dem Rückstromdelta der Świna geprägt. Durch die Nähe zur Ostsee, die Lage auf 44 Inseln und das gesunde Klima, weshalb die Stadt auch ein Kurort ist, ist Świnoujście zu einer touristischen Attraktion geworden. Insbesondere die Ostseennähe befördert den weiteren Ausbau der touristischen Funktionen. Im Rahmen von Landgewinnungsmaßnahmen, konnten neue investitionsrelevante Gebiete direkt am Seeufer erschlossen werden. Eine besondere städtebauliche Bedeutung weisen die landschaftliche Öffnung entlang der Straße Władysława IV, aber auch die an der Stadt liegende Marina auf. Der Meeresarm Świna stellt einerseits einen attraktiven innerstädtischen Erholungsraum dar und bildet andererseits eine städtebauliche Barriere für eine funktionierende ganzheitliche Stadtentwicklung, da sich der städtische Wohnschwerpunkt am linken Flussufer und die Industriegebiete am rechten Ufer befinden. Eine städtebauliche Besonderheit ist die Fährverbindung zwischen dem östlichen und dem westlichen Stadtbereich – die zurzeit einzige Verkehrsverbindung zwischen beiden Stadtteilen.
 - **Police** – Für die Stadtentwicklung und die chemische Industrie ist die Wasserlage entscheidend, denn über den Seeweg werden Rohstoffe geliefert und die Produkte der chemischen Werke der Gruppe Azoty Police, dem größten Arbeitgeber in der Stadt, transportiert. Allerdings ist hier ein gewisses Defizit in der Bewirtschaftung der Flussufergebiete in der Stadt erkennbar. Dass nun eine stärkere Orientierung der Stadt zum Wasser verfolgt und entsprechend investiert wird, zeigt die Inbetriebnahme der zum Sport- und Erholungszentrum der Stadt gehörenden Marina am Fluss Łarpia.

- **Schwedt/Oder.** Miasto położone nad Odrą Zachodnią. Zrealizowano niedawno plan przywracania miasta do rzeki. Na Starówce, w sercu miasta, zrealizowano duży zakres renowacji, a sąsiednie bloki z wielkiej płyty zostały z uwagi na spadek liczby ludności wyburzone. Po udanej przebudowie Centrum Sportów Wodnych planowana jest dalsza rozbudowa obszarów nad brzegiem rzeki. Zamiarem jest przy tym takie ukształtowanie terenów wolnych od zabudowy, aby poprawić jakość pobytu, zwiększyć liczbę miejsc w marinie i dalej rozwijać żeglugę śródlądową. Przebudowy dokonano w ramach wspólnego projektu z polskim miastem Gryfino. Kolejnym potencjałem dla trwałego rozwoju w zakresie turystyki wodnej jest położenie miasta przy parku narodowym Doliny Dolnej Odry.
- **Gryfino.** Obecność dużych zasobów wodnych była warunkiem zlokalizowania tutaj elektrowni, będącej podstawą gospodarki miasta. Położenie miasta nad wodą było jednak przez długi czas zaniedbywane. Podjęte zostały działania mające na celu zagospodarowanie terenów w bezpośrednim sąsiedztwie mostu przez Odrę Wschodnią, gdzie w uzgodnieniu z zakresem rozbudowy infrastruktury turystyki wodnej w Schwedt nad Odrą powstały nabrzeża dla statków żeglugi śródlądowej.
- **Kamień Pomorski.** Miasto położone na wzgórzu w sąsiedztwie Zalewu Kamieńskiego i z trzech stron otoczone wodą. W mieście zlokalizowane są dwie mariny. Łącznie może tu cumować do 280 jednostek. Stanowi ono znaczący ośrodek żeglarstwa na europejskim poziomie.
- **Schwedt/Oder** – Die Stadt liegt an der Westoder. Vor kurzem wurde der Plan umgesetzt, die Stadt dem Wasser zuzuwenden. In der Altstadt, dem Herzen der Stadt, wurde viel saniert, die benachbarten Plattenbausiedlungen wurden aufgrund des Bevölkerungsrückgangs rückgebaut. Nach dem gelungenen Ausbau des Wassersportzentrums ist ein weiterer Ausbau der Uferzone in der Planung. So ist beabsichtigt, neben der Freiraumgestaltung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität die Anzahl der Liegeplätze in den Marinas aufzustocken und die Binnenschifffahrt weiterzuentwickeln. Die Umbaumaßnahmen wurden in Einklang mit Ausbauten des Bollwerks im polnischen Gryfino vorgenommen. Weiteres Potenzial für eine nachhaltige wassertouristische Entwicklung bietet die Lage der Stadt am Nationalpark Unteres Odertal.
- **Gryfino** – Die großen Wasserressourcen waren für die Standortwahl des hiesigen Kraftwerks ausschlaggebend, das gleichzeitig die wirtschaftliche Grundlage der Stadt bildet. Allerdings wurde die Wasserlage der Stadt lange Zeit vernachlässigt. Als neue Maßnahmen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Brücke über die Ostoder wurden in Abstimmung mit dem Ausbau der wassertouristischen Infrastruktur in Schwedt/Oder Kais für die Binnenschiffe errichtet.
- **Kamień Pomorski** – Die Stadt liegt auf einem Hügel am Kamminer Bodden und ist von drei Seiten von Wasser umgeben. In der Stadt befinden sich zwei Marinas. Hier können insgesamt bis zu 280 Wasserfahrzeuge anlegen. Die Stadt ist ein europaweit wichtiges Zentrum für den Segelsport.

Porty morskie i śródlądowe na obszarze TRMS

Obecność portów podnosi atrakcyjność inwestycyjną całego obszaru i jest czynnikiem sprzyjającym lokalizacji działalności przemysłowej i usługowej okołoportowej (powiązanej z działalnością portu). Po obu stronach granicy porty, jako punkty węzłowe korytarzy transportowych, wspierają lokalizację przemysłu oraz innej działalności gospodarczej, w tym powiązanej z obsługą transportową. Lokalizacja portów wiąże się z koniecznością zapewnienia infrastruktury logistycznej.

Transport morski i śródlądowy odgrywa kluczową rolę w gospodarce Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Bazuje on na pięciu portach morskich o rocznych przeładunkach powyżej miliona ton (po stronie polskiej są to Świnoujście, Szczecin i Police, po stronie niemieckiej Stralsund, Sassnitz) oraz kilka mniejszych portów morskich.

Porty TRMS wykazują dużą koncentrację przeładunków na kierunkach przewozów europejskich, w tym w szczególności bałtyckich (udział kierunków europejskich prawie 80%).

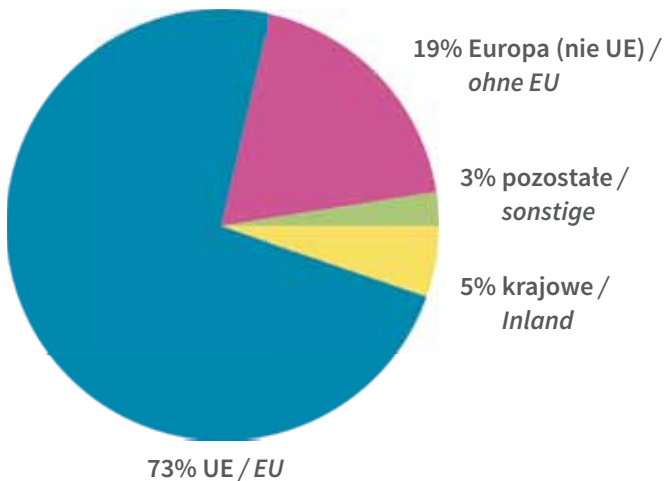
See- und Binnenhäfen in der MRS

Durch die bestehenden Häfen wird die Attraktivität der gesamten Region erhöht. Sie sind ein Faktor, der die Ansiedlung von Industrie und Dienstleistungen für die Hafenwirtschaft in der Nachbarschaft zu dem jeweiligen Hafen begünstigt. Auf beiden Seiten der Grenze unterstützen die Häfen als Knotenpunkte innerhalb der Verkehrskorridore die Entwicklung von Industrie und Gewerbe, einschließlich der transportbezogenen Dienstleistungen. Die Hafenstandorte benötigen eine gute logistische Infrastruktur.

Für die Wirtschaft in der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin spielt die See- und Binnenschifffahrt eine Schlüsselrolle. In diesen Bereich gehören fünf Seehäfen mit einem Umschlag von mehr als einer Million Tonnen im Jahr (auf polnischer Seite sind dies die Häfen in Świnoujście, Szczecin und Police, auf der deutschen Seite die Häfen in Stralsund und Sassnitz) sowie mehrere kleine Seehäfen. In den Häfen der MRS werden vor allem Frachten, insbesondere Ostseefrachten, aus und in verschiedene europäische

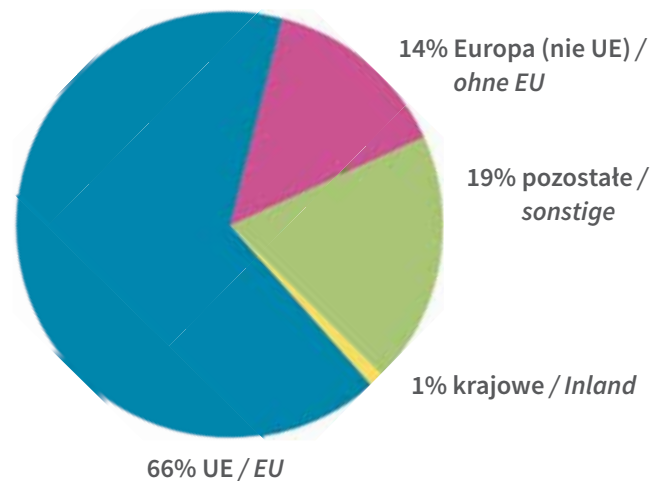
Rysunek 3 Udział przeładunków w roku 2013 w portach TRMS – strona niemiecka (Sassnitz, Stralsund, Wolgast, Vierow) wg kierunków geograficznych

Abbildung 3 Anteil des Umschlags 2013 in den MRS-Häfen – deutsche Seite (Sassnitz, Stralsund, Wolgast, Vierow), nach geographischer Lage



Rysunek 4 Udział przeładunków w roku 2012 w portach TRMS – strona polska (Szczecin, Świnoujście, Police) wg kierunków geograficznych

Abbildung 4 Anteil des Umschlags 2013 in den MRS-Häfen – polnische Seite (Szczecin, Świnoujście, Police), nach geographischer Lage



Źródło: Statistische Berichte. Seeschifffahrt Schiffs- und Güterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern 2013 (miesiące I-XII), Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern Morskiego w dniach 13-15 czerwca 2013 r. W Szczecinie.

Quelle: Statistische Berichte. Seeschifffahrt Schiffs- und Güterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern 2013 (Monate I-XII), Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern

Szczególnie istotne są kierunki skandynawskie. Po stronie niemieckiej dynamicznie wzrastają przewozy w kierunku rosyjskim. Bardzo duże znaczenie, ze względu na liczbę pasażerów, mają połączenia promowe wychodzące z Świnoujścia (880 tys. pasażerów w 2012 r.) i Sassnitz (625 tys. pasażerów w 2012 r.).

Największymi portami TRMS są port morski w Szczecinie i port morski w Świnoujściu, w których w latach dziewięćdziesiątych przeładowywano rocznie razem do 22 mln t, natomiast w 2013 r. przeładowano 21,3 mln t. Przeładunki w Świnoujściu mają tendencje wzrostową (z 8 mln t w 1995 r. do 11 mln t w roku 2012). Znaczącym źródłem dochodów portu jest przeładunek ładunków ro-ro na promach w kierunku skandynawskim, a w dalszej kolejności węgla. Nowe możliwości rozwoju tego portu wiążą się z otwarciem portu zewnętrznego, budową terminalu LNG i budową nowych nabrzeży. Wyróżniającym Świnoujście jest funkcjonowanie największego w Polsce promowego terminalu pasażerskiego. Szczecin natomiast jest portem uniwersalnym, w którym przeładowuje się jednak głównie towary masowe (węgiel, zboża) oraz drobnicę nieskonteneryzowaną.

Richtungen umgeschlagen (Anteil Europa 80%). Einen besonderen Schwerpunkt bilden hier die skandinavischen Richtungen. Auf der deutschen Seite nehmen Transporte nach Russland stark zu. Des Weiteren sind die Fährverbindungen von Świnoujście (880 Tsd. Passagiere in 2012) und Sassnitz (625 Tsd. in 2012) aufgrund des hohen Passagieraufkommens besonders wichtig.

Die größten Häfen der MRS sind der Seehafen Szczecin und der Seehafen Świnoujście, wo in den 90er Jahren bis zu 22 Mio. Tonnen jährlich umgeschlagen wurden. Im Jahr 2013 wurden 21,3 Mio. Tonnen umgeschlagen. In Świnoujście nehmen die Umschlagsmengen tendenziell zu (von 8 Mio. t in 1995 auf 11 Mio. t im Jahr 2012). Vor allem RoRo-Frachten auf Fähren nach Skandinavien und Kohletransporte sorgen für den größten Umsatz. Dem Hafen eröffnen sich neue Entwicklungsmöglichkeiten durch die Inbetriebnahme des Außenhafens, den Bau eines LNG-Terminals und neuer Kais. Besonders erwähnenswert ist das im Landesmaßstab größte Terminal für Personenfähren in Świnoujście. Dieser Hafen ist universell nutzbar, dort werden vor allem Massengüter (Kohle, Getreide) und Stückgut, das nicht in Containern transportiert wird, umgeschlagen.

Tabela 1 Roczne przeładunki w portach morskich w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina i na obszarze sąsiadującym

Tabelle 1 Jahresumschlag in den Häfen der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin und im benachbarten Raum

Porty Hafen	Roczne przeładunki w 2012 r. Jahresumschlag im Jahr 2012	Długość nabrzeży w 2012 r. Kailänge im Jahr 2012	Maksymalne zanurzenie statku maximaler Tiefgang
(PL) Stepnica	0,1 mln t	329 m	3,9 m
(PL) Świnoujście	11,3 mln t	6 326 m	13,20 m
(PL) Szczecin	7,6 mln t	13 742 m	9,15 m
(DE) Fährhafen Saßnitz	1,9 mln t	2 000 m	9,50 m
(PL) Police	1,7 mln t	1 000 m	9,15 m
(DE) Seehafen Stralsund	1,1 mln t	2 700 m	6,60 m
(DE) Hafen Vierow	0,6 mln t	260 m	6,50 m
(DE) Hafen Wolgast	0,4 mln t	1 250 m	6,50 m
(DE) Hafen Greifswald-Ladebow	0,1 mln t	290 m	6,10 m
(DE) Industriehafen Lubmin	0,3 mln t	875 m	6,10 m
(DE) Industriehafen Ueckermünde	0,2 mln t	410 m	4,00 m
(DE) Hafen Anklam	0,2 mln t	935 m	2,50 m
(DE) Rostock*	16,9 mln t	11 000 m	13,50 m
(PL) Kołobrzeg*	0,3 mln t	882 m	4,70 m

(PL) – porty położone w Polsce / Häfen in Polen, (DE) – porty położone w Niemczech / Häfen in Deutschland

*port poza obszarem TRMS / außerhalb MRS

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznika Statystycznego Gospodarki Morskiej 2012; Statistische Berichte. Seeschiffahrt Schiffs- und Güterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern 2012, Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern

Quelle: Statistisches Jahrbuch der Seewirtschaft 2012; Statistische Berichte. Seeschiffahrt Schiffs- und Güterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern 2012, Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern⁸*

Port w Sassnitz specjalizuje się w przeładunku towarów ro-ro. Jest to jedyny port w Niemczech przystosowany do odbioru i załadunku wagonów szerokotorowych, co daje mu szczególną przewagę konkurencyjną w przewozach na kierunku rosyjskim. Wybitnie masową specjalizację związaną z obsługą Zakładów Chemicznych ma port w Policach. Port w Stralsundzie jest portem uniwersalnym i specjalizuje się w przeładunków elementów metalowych.

Port Rostock, leżący poza obszarem Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina, wpływa w dużym stopniu na niemiecką gospodarkę portową. Roczny przeładunek w tym porcie wyniósł w 2012 r. 16,9 miliona ton.

Dalszy rozwój i funkcjonowanie portów TRMS uwarunkowane są ich dobrą dostępnością od strony lądu i morza. Jednym z podstawowych parametrów decydujących o konkurencyjności portu jest maksymalna wielkość statku, który może do niego wpłynąć. Porty w TRMS nie charakteryzują się w tym zakresie takim stanem rozbudowy

Der Hafen Sassnitz spezialisiert sich auf RoRo-Frachtumschlag. Deutschlandweit ist dies der einzige Hafen, der Breitspurwaggons entladen und beladen kann, wodurch ein bedeutender Wettbewerbsvorteil im Verkehr nach Russland besteht. Besonders breit aufgestellt ist der Hafen Police – dank der von den chemischen Werken benötigten Dienstleistungen. Der Hafen Stralsund ist universell nutzbar, und hat sich auf den Umschlag von Metall spezialisiert.

Auf deutscher Seite wird die Hafenlandschaft zudem in hohem Ausmaß durch den benachbart zur MRS liegenden Hafen Rostock geprägt. Das Umschlagvolumen betrug in 2012 ca. 16.9 Mio T.

Damit sich die Häfen in der MRS weiterentwickeln und funktionieren können, muss deren gute Erreichbarkeit sowohl von der Festland- als auch von der Seeseite gewährleistet sein. Dabei sind die Grundparameter – zum Beispiel die maximale Schiffgröße, die den jeweiligen Hafen ansteuern kann – für die Wettbewerbsfähigkeit entscheidend. In diesem Fall bieten

infrastruktury, jak inne duże ośrodki w bezpośrednim sąsiedztwie. Warunkiem utrzymania konkurencyjności portu w Szczecinie jest zapewnienie głębokości 12,5 m i szerokości 110 m toru wodnego Świnoujście – Szczecin. W Świnoujściu celem jest osiągnięcie głębokości zapewniającej możliwości wplywania statków o największym możliwym zanurzeniu na Bałtyku. Kolejnym koniecznym elementem jest zapewnienie dobrej dostępności transportowej portów: połączeń z siecią autostrad i dróg ekspresowych (ukończenie drogi S3, budowa dróg S6 i S10, zachodnie drogowe obejście Szczecina), sieci linii kolejowych (trasy międzynarodowe E-59 i CE-59 jak również projektowana obwodnica kolejowa Szczecina do portu w Policach) oraz dróg śródlądowych (Odrzańska Droga Wodna).

Porty TRMS oferują bardzo dużo terenów inwestycyjnych pod działalność przeladunkową oraz inną związaną z gospodarką morską. Wśród realizowanych obecnie ważniejszych inwestycji po stronie polskiej wymienić należy budowę terminalu gazowego LNG w Świnoujściu oraz budowę mostu w Szczecinie, który umożliwi logistyczną obsługę Gryfia Biznes Park, przygotowywanego do realizacji na wyspach Gryfia i Ostrów Brdowski (budowa fabryki fundamentów dla morskich elektrowni wiatrowych). W kilkulatniej perspektywie planowana jest modernizacja dostępu drogowego do portu w Szczecinie, która zakłada przebudowę układu komunikacyjnego w rejonie Międzyodrza, w tym budowę nowej przeprawy przez Odrę Zachodnią. Poza tym w dłuższym horyzoncie czasowym tor podejściowy do Świnoujścia ma zostać pogłębiony tak, aby umożliwić ruch statków o zanurzeniu maksymalnym dla Bałtyku (obecnie 15,0 m), limitowanym głębokością tras żeglugowych w Cieśninach Duńskich. Rozwiązania wymaga w tym zakresie kwestia kolizji z przyszłościowymi parametrami toru wodnego, a gazociągami Nordstream. Szczególnie ważnym działaniem inwestycyjnym jest przebudowa układu komunikacyjnego w Szczecinie w rejonie Międzyodrza.

Po stronie niemieckiej przewidywany jest wzrost powierzchni wykorzystywanych przez porty w Stralsundzie i Sassnitz-Mukran o 380 ha do 2030 r., co ewentualnie przyczyni się do wzrostu zatrudnienia o ok. 1,2 tys. Osób. Funkcjonowaniu portów służyć będzie wymiana informacji na temat planów rozwojowych. Zidentyfikowanie wspólnych barier przestrzennych, a następnie ich likwidacja przyczyni się do rozwoju współpracy w zakresie rozwoju portów TRMS oraz ich pozycji konkurencyjnej w gospodarce europejskiej i globalnej.

Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina dzięki połączeniu kanałem Odra-Hawela ma dogodne powiązanie z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego. Odra jest rzeką graniczną, przez co wymaga wspólnych rozwiązań integrujących systemy transportowe Polski i Niemiec, przy czym zawsze uwzględnione musi być

die Häfen in der MRS nicht den infrastrukturellen Ausbaustand wie andere große Zentren in der Nachbarschaft. Um jedoch die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens Szczecin zu sichern, muss die Fahrrinne von Świnoujście – Szczecin 12,5 m Tiefe und 110 m Breite betragen. Ziel ist es, dass in Świnoujście Schiffe, die den größten Tiefgang auf der Ostsee aufweisen, einlaufen können. Eine weitere wichtige Aufgabe besteht darin, eine gute verkehrliche Erreichbarkeit der Häfen durch die Anbindung an das Autobahn- und Schnellstraßennetz (Bauabschluss der Schnellstraße S3, Bau der S6 und der S10, Bau der West-Umgehungsstraße Szczecins einschließlich der Überfahrt Police – Świąta), an das Eisenbahnnetz (internationale Strecken E-59 und CE-59 sowie Bahnumfahrung Szczecins bis zum Hafen Police) und an die Binnenwasserstraßen (Oder-Wasserstraße) sicherzustellen.

Die in der MRS liegenden Häfen bieten sehr viel Platz für Umschlagstätigkeiten und andere mit der maritimen Wirtschaft verbundene Dienstleistungen. Zu den zurzeit wichtigsten Investitionen auf der polnischen Seite gehört der Bau eines LNG-Terminals in Świnoujście, aber auch der Bau einer Brücke in Szczecin, um die logistischen Dienstleistungen für den „Gryfia Biznes Park“ auf den Inseln Gryfia und Ostrów Brdowski (Errichtung einer Fabrik für Stahlfundamente für Offshore-Windkraftanlagen) zu ermöglichen. In den nächsten Jahren soll die Straßenverbindung zum Szczeciner Hafen ausgebaut werden, indem das Verkehrssystem bei Międzyodrze umgebaut und eine neue Überfahrt über die Westoder eingerichtet wird. Zudem soll der Ansteuerungsweg nach Świnoujście langfristig ausgebagert werden, so dass Schiffe mit einem in der Ostsee maximalen Tiefgang (zurzeit 15,0 m) fahren können, wobei der Tiefgang durch die Tiefe der Schiffsrouten von Belte und Sunde begrenzt ist. Dabei muss eine Lösung für die Nutzungskonflikte zwischen dem angestrebten Ausbau der Fahrrinnen und der Nordstream-Pipeline gefunden werden. Besonders wichtig ist auch die Umgestaltung des Verkehrssystems im Międzyodrze-Bereich in Szczecin.

Auf der deutschen Seite soll bis 2030 das Hafengelände in Stralsund und Sassnitz-Mukran auf 380 ha ausgedehnt werden, wodurch ca. 1,2 Tsd. zusätzliche Arbeitsplätze entstehen könnten. Ein Informationsaustausch über die Entwicklungspläne soll das Funktionieren der Häfen verbessern. Gemeinsame räumliche Hindernisse müssen identifiziert und beseitigt werden, um so zu einer besseren Zusammenarbeit bei der Entwicklung der Häfen in der MRS und Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit in der europäischen und globalen Wirtschaft beizutragen.

Die grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin ist über Kanäle wie den Oder-Havel-Kanal mit dem Berliner Ballungsraum und Westeuropa verbunden. Da die Oder ein Grenzfluss ist, müssen gemeinsame Lösungen gefunden werden, die das deutsche und das polnische Verkehrssystem integrieren, wobei die stets drohende Hochwassergefahr beachtet werden

zagrożenie powodziowe, jakie ze sobą niesie. Wymagana jest modernizacja zabudowy hydrotechnicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej na odcinku Szczecin-Hohensaaten w celu osiągnięcia parametrów eksploatacyjnych IV klasy śródlądowej drogi wodnej oraz zrównanie z parametrami niemieckiego odcinka kanału Odra-Hawela. Powyższa inwestycja umożliwi dynamiczny rozwój transportu rzeczno po obu stronach granicy i jednocześnie pełne wykorzystanie szans rozwojowych związanych z transportem śródlądowym.

muss. Einer Modernisierung bedürfen die Wasserbauwerke auf der Oder-Wasserstraße, insbesondere im Abschnitt Szczecin-Hohensaaten, um die technischen Parameter der Wasserstraßenklasse IV sowie eine Anpassung an die Parameter des deutschen Oder-Havel-Kanals zu erreichen. Mit diesem Vorhaben werden wichtige Voraussetzungen für eine dynamische Entwicklung des Flussverkehrs beiderseits der Grenze geschaffen und eine bessere Nutzung der Entwicklungspotenziale der Binnenschifffahrt erreicht.

Tabela 2 Porty śródlądowe w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina i w bezpośrednim jego sąsiedztwie w 2012 r.

Table 2 Binnenhäfen in der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin und in der unmittelbaren Nachbarschaft im Jahr 2012

Port / Hafen	Roczne przeładunki / Jahresumschlag	Długość nabrzeży / Kailänge
(PL) Szczecin	1 780,0 tys. t	Brak danych / keine Angabe
(DE) Eberswalde	615,0 tys. t	420 m
(DE) Jarmen	250,0 tys. t	500 m
(DE) Schwedt	220,0 tys. t	700 m
(PL) Police	43,2 tys. t	400 m
(PL) Świnoujście	34,2 tys. t	Brak danych / keine Angabe
(DE) Demmin	13,5 tys. t	320 m
(DE) Malchin	2,5 tys. t	230 m
(DE) Loitz	Brak danych / keine Angabe	Brak danych / keine Angabe

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznik Statystyczny Transportu Województwa Zachodniopomorskiego GUS; Generalsdirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord.

Quelle: Eigenes Material auf der Grundlage des Statistischen Jahrbuchs der Woiwodschaft Westpommern, Statistisches Hauptamt; Generalsdirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord

Rozwój turystyki wodnej

Turystyka stanowi jeden z filarów gospodarki obszaru TRMS. Szczególne znaczenie ma turystyka związana z obszarami wodnymi. Atrakcją turystyczną o największej sile oddziaływania jest wybrzeże Morza Bałtyckiego wraz ze znajdującymi się tu uzdrowiskami w Świnoujściu, Kamieniu Pomorskim i Międzyzdrojach po stronie polskiej, jak również trzema cesarskimi uzdrowiskami w Ahlbeck, Heringsdorf i Bansin oraz uzdrowiskami morskimi na wyspie Rugia po stronie niemieckiej. Częścią Morza Bałtyckiego jest Zalew Szczeciński. Ten polsko-niemiecki akwen o niewielkiej głębokości i dużej powierzchni w połączeniu z Odrą i jeziorem Dąbie (54,08 km²) stanowi preferowane miejsce do uprawiania żeglarstwa. Na tej bazie po stronie polskiej realizowana jest idea Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego, który wspólnie z infrastrukturą zlokalizowaną po stronie niemieckiej stanowić może unikalny i rozpoznawalny w skali europejskiej produkt turystyczny. Na Odrze, jeziorze Dąbie, Zalewie Szczecińskim i w miejscowościach nad Bałtykiem powstaje sieć przystani i marin wraz z całym zapleczem niezbędnym do obsługi ruchu turystycznego. Wyjątkowe walory turystyczne posiada atrakcyjny,

Entwicklung des Wassertourismus

Der Tourismus gehört zu den Wirtschaftssäulen der MRS, wobei dem Tourismus in den Wassergebieten besondere Bedeutung zukommt. Die größte touristische Anziehungskraft innerhalb der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin ist dabei der Ostseeküste mit ihren Kurorten Świnoujście, Kamień Pomorski und Międzyzdroje auf der polnischen Seite, den drei Kaiserbädern Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin sowie den Seebädern auf der Insel Rügen auf der deutschen Seite vorbehalten. Direkt an der Ostsee liegt das Stettiner Haff. Dieses nicht sehr tiefe, aber flächenmäßig sehr große deutsch-polnische Gewässer ist zusammen mit der Oder und dem Dammschen See (mit 54,08 km²) ein bevorzugter Ort für den Segelsport. Diesem Umstand folgend wird auf der polnischen Seite die Idee einer Westpommerschen Segelroute umgesetzt, die sich zusammen mit der Infrastruktur auf der deutschen Seite zu einem europaweit einmaligen und einzigartigen touristischen Angebot entwickeln kann. An der Oder, am Dammschen See, am Stettiner Haff und in den Orten entlang der Ostseeküste entsteht ein ganzes Netz von Anlegestellen und Marinas, ausgestattet mit entsprechenden Dienstleistungseinrichtungen für den Tourismusverkehr. Über einmalige touristische Werte

Mapa 8 Przeladunki w portach Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina i na obszarze sąsiadującym

Karte 8 Umschlag der Häfen in der Metropolregion und in angrenzenden Gebieten



Źródło warstw podkładowych: European Environment Agency (EEA) / Quelle der Grundlayers: European Environment Agency (EEA)

Porty morskie - roczne przeladunki (w mln ton)
Seehafen - Umschlag/Jahr (Mio t)



Porty rzeczne - roczne przeladunki (w mln ton)
Binnenhafen - Umschlag/Jahr (Mio t)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznika Statystycznego Transportu Województwa Zachodniopomorskiego GUS; Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord, 2012 r., Urząd Statystyczny Meklemburgii-Pomorza Przedniego

Quelle: Kartenbearbeitung RBGP auf Grundlage des Statistischen Jahrbuchs der Woiwodschaft Westpommern, Statistisches Hauptamt; Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Außenstelle Nord, Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern

naturalny obszar ujścia Odry. Istotnym elementem rozwoju obszarów nadwodnych jest wspieranie rozwoju turystyki wodnej poprzez inicjatywy klastrowe tj. np. transgraniczny klastrowy szlak Berlin-Szczecin-Bałtyk.

Oprócz wybrzeża Morza Bałtyckiego głównymi nadwodnymi obszarami turystycznymi po stronie niemieckiej są rzeki Peene, Tollenses i Ucker oraz jeziora Zierker See, Werbellinsee i Tollensesee. Dążąc do rozwoju trwałej i zrównoważonej turystyki wodnej należy sprawdzić możliwości wykorzystania obszarów chronionych o znaczeniu ponadregionalnym, krajowym i międzynarodowym, np. po stronie polskiej Woliński Park narodowy, Park Krajobrazowy Doliny Dolnej Odry i Cedyński Park Krajobrazowy, po stronie niemieckiej: Park Narodowy Doliny Dolnej Odry. Rozwijają się tam w ostatnim czasie następujące typy turystyki nadwodnej: wędkarstwo, żeglarstwo i kajakarstwo. Obserwowaną prawidłowością jest większa mobilność turystów wodnych, czyli przemieszczanie się z jednego miejsca do drugiego w trakcie urlopu i różne miejsca spędzania urlopu w następujących po sobie latach. Rodzi to konieczność dostosowania infrastruktury do przyjmowania większej liczby gości i spadku liczby stałych najemców np. miejsc w marinach.

Nową w obszarze TRMS działalnością turystyczną jest obsługa rejsowych statków pasażerskich lub wycieczkowców (cruiserów). Obecnie do portu w Szczecinie zawijają rocznie średnio od 3 do 6 pełnomorskich wycieczkowców i ok. 3-4 tys. pasażerów rocznie. W innych znaczących portach morskich Morza Bałtyckiego liczba ta jest wielokrotnie większa (ok. 100 statków rocznie). Do portu w Sassnitz/Mukran przybija rocznie około 20 pełnomorskich statków

verfügt Międzyodrze, das attraktive natürliche Mündungsgebiet der Oder. Für die Weiterentwicklung der Wassergebiete ist es wichtig, dass der Wassertourismus über Clusterinitiativen (zum Beispiel das Grenzüberschreitende Cluster Wasserstraße Berlin – Szczecin – Ostsee) gefördert wird.

Zu den wichtigsten touristischen Wassergebieten auf der deutschen Seite der MRS gehören neben der Ostseeküste die Flüsse Peene, Tollense und Ucker sowie die Seen: Zierker See, Werbellinsee und Tollensesee. Für die Entwicklung eines nachhaltigen Wassertourismus sind hier auch Möglichkeiten zur Inwertsetzung der überregional und national/international bedeutsamen Schutzgebiete zu prüfen (z.B. Nationalpark Wolin (Woliński Park Narodowy), Nationalpark Unteres Odertal, Landschaftsschutzpark Unteres Odertal (Park Krajobrazowy Dolina Dolnej Odry) und Landschaftsschutzpark Zehden (Cedyński Park Krajobrazowy). Seit einiger Zeit gibt es dort immer mehr Wassertourismusangebote, vor allem in den Bereichen Angeln, Segeln und Kanu. Immer häufiger spielt auch die hohe Mobilitätsbereitschaft der Wassertouristen eine Rolle, also der Ortswechsel während des Urlaubs sowie wechselnde Urlaubsaufenthaltsorte in den aufeinanderfolgenden Jahren. Deshalb muss die Infrastruktur an die zunehmende Gästezahl und an die abnehmende Zahl von Dauermietern, z.B. von Liegeplätzen in den Marinas, angepasst werden.

Als ein neues touristisch relevantes Betätigungsfeld in der MRS ist die Bereitstellung von Dienstleistungen für Passagierschiffe, d.h. Kreuzfahrt- und Ausflugsschiffe (Cruiser), anzusehen. In Szczecin laufen jährlich im Durchschnitt 3 bis 6 Hochseekreuzfahrtschiffe mit ca. 3–4 Tsd. Passagieren ein. Andere größere Ostseehäfen werden von viel mehr Kreuzfahrtschiffen angesteuert (ca. 100/Jahr). Im Hafen Sassnitz/Mukran legen

Rysunek 5 Turystyka wodna – Molo w Ahlbeck na wyspie Uznam

Abbildung 5 Wassertourismus – Seebrücke bei Ahlbeck auf Usedom



Źródło: Landesmarketing Mecklenburg-Vorpommern

Quelle: Landesmarketing Mecklenburg-Vorpommern

wycieczkowych, co przekłada się na ok. 10 tys. pasażerów. Średniej wielkości pełnomorskie statki zawijają także do Stralsundu. Przewiduje się dalszy rozwój tego typu działalności, w tym szansę dla rozwoju turystyki w regionie w programach wycieczek fakultatywnych (na teren TRMS albo np. w stronę oddziałującego ponadregionalnie ośrodka turystycznego Berlina) dla uczestników tych rejsów.

Dużo mocniej rozwinięta jest obsługa rzecznych statków pasażerskich, których przyjmowane jest rocznie w Szczecinie ok. 90 (6-8 tys. pasażerów). Trochę większa liczba zawinięć jest obserwowana w Stralsundzie (ok. 100-130 i 13-14 tys. pasażerów). Otwarcie nowej podnośni statków w Niederfinow, planowane na 2016 rok, umożliwi przepływanie z kierunku Berlina do portów TRMS dwukrotnie większych niż dziś rzecznych statków pasażerskich (110 m długości, 11 m szerokości, liczba pasażerów do ok. 150 osób). Unikalną atrakcją turystyczną, a jednocześnie alternatywnym środkiem transportu, jest wodolot na trasie Szczecin – Świnoujście.

Jedną z gałęzi rozwoju turystyki nadwodnej jest kajakarstwo, które można uprawiać także na niewielkich płytkich rzekach. Popularne stały się spływy, także jednodniowe, określonymi odcinkami rzek. Obszarami szczególnie predystynowanymi do rozwoju tej formy turystyki w TRMS są po polskiej stronie: Międzyodrze, rzeki Płonia i Ina, po stronie niemieckiej: rzeki Ucker, Tollensee i Peene, kanały dolnej Odry oraz kanał Finow.

Planowane działania rozwijające turystykę wodną obejmują po stronie niemieckiej m.in. optymalizację wielkości i możliwości wykorzystania śluz, rozbudowę infrastruktury kajakowej, rozwój jakościowy istniejącej infrastruktury (w tym poprawę warunków sanitarnych). Rozwój infrastruktury powinien być dostosowywany przede wszystkim do potrzeb turystów korzystających z niezmotoryzowanych środków transportu wodnego.

Wśród planów rozwojowych po stronie polskiej wskazać można rozwój turystyki na jeziorze Dąbie, budowę tzw. Zakątków wodnych na Międzyodrzu. Ważnymi działaniami jest rozwój atrakcji turystycznych o charakterze stałym oraz produktów turystycznych, które mają przyczynić się do wzrostu ogólnej atrakcyjności turystycznej obszaru.

jährlich ca. 20 Hochseekreuzfahrtschiffe an, was etwa 10 Tsd. Passagieren entspricht. Mittelgroße Hochseeschiffe laufen auch in den Hafen Stralsund ein. Es ist davon auszugehen, dass der Schiffsverkehr weiterhin zunimmt und sich somit auch eine Chance für den Tourismus in der Region in Form von Ausflugsangeboten (in die MRS oder z.B. auch in Richtung des überregional ausstrahlenden Tourismuszentrums Berlin) für die Passagiere dieser Kreuzfahrten bietet.

Viel stärker entwickelt sind dagegen die Dienstleistungen für Flusskreuzfahrtschiffe, von denen in Szczecin ca. 90 pro Jahr ankommen (6–8 Tsd. Passagiere). Etwas mehr Schiffe steuern Stralsund an (ca. 100–130 bzw. 13–14 Tsd. Passagiere). Sobald das Schiffshebewerk Niederfinow im Jahr 2016 in Betrieb gehen sein wird, werden Flusskreuzfahrtschiffe mit der doppelten Kapazität im Vergleich zu heute (100 m lang, 11 m breit, bis zu 150 Passagiere) von Berlin zu den Häfen der MRS auslaufen können. Eine weitere einmalige touristische Attraktion, aber auch ein alternatives Beförderungsmittel, sind die Tragflächenboote auf der Strecke Szczecin – Świnoujście.

Der Kanusport gehört zu den sich weiterentwickelnden Möglichkeiten des Wassertourismus, die auch in relativ flachen Flüssen betrieben werden können. Besonders populär ist Kanuwandern, egal ob ein- oder mehrtägig, auf bestimmten Flussabschnitten. Für diese vielversprechende Tourismusform eignen sich in der MRS insbesondere das Gebiet Międzyodrze und die Flüsse Płonia und Ina auf der polnischen Seite sowie die Flüsse Ucker, Tollense und Peene sowie der Finowkanal und das Untere Odertal auf der deutschen Seite.

In den Plänen der deutschen Seite zur Weiterentwicklung des Wassertourismus werden unter anderem die Optimierung der Schleusengröße und –nutzung sowie der Ausbau der Kanuinfrastruktur und die qualitative Verbesserung der bestehenden Infrastruktur (z.B. bessere sanitäre Anlagen) verfolgt. Diese Infrastruktur soll vor allem den Touristen zur Verfügung stehen, die nicht motorisierte Boote nutzen.

Die polnische Seite sieht in ihren Entwicklungsplänen vor, den Tourismus am Dammschen See weiterzuentwickeln einschließlich der Einrichtung von „Wasserecken“ im Międzyodrze-Bereich sowie dem Aufbau eines Segelstützpunktes in Trzebież. Außerdem geht es um dauerhafte touristische Attraktionen sowie um touristische Angebote, die zur Steigerung der touristischen Attraktivität der gesamten Region beitragen.

Tabela 3 Lokalizacja marin – sumaryczna ilość miejsc postojowych w marinach w danej miejscowości

Tabelle 3 Standorte der Marinas – Summierte Zahl der Liegeplätze je Standort

Lp.	Państwo / Staat	Miejscowość / Standort	Liczba miejsc / Liegeplätze
1	PL	Szczecin	545
2	DE	Kröslin	500
3	DE	Putbus	400
4	DE	Uckermünde	350
5	PL	Świnoujście	300
6	PL	Kamień Pomorski	280
7	PL	Stepnica	250
8	DE	Stralsund	250
9	DE	Schaprode	220
10	DE	Lubmin	180
11	DE	Gustow	157
12	DE	Vitte	150
13	PL	Trzebież	120
14	DE	Sagard	120
15	PL	Kołobrzeg	100
16	DE	Wolgast	95
17	DE	Gager	80

Cele

Planując rozwój TRMS w oparciu o wykorzystanie nadwodnego położenia Szczecina dąży się do realizacji następujących celów:

- Wykorzystanie urbanistycznego potencjału miejskich przestrzeni nadwodnych przy uwzględnieniu ochrony przeciwpowodziowej, w tym w szczególności przez zagospodarowanie przestrzeni publicznych wysokiej jakości w rozwoju kreatywnego otoczenia wzmacniającego metropolitalność TRMS.
- Wzrost znaczenia portów morskich w kontekście europejskim jako istotnego czynnika rozwoju gospodarki regionu poprzez poszukiwanie wspólnej strategii ich rozwoju komplementarnego i sieciowego w oparciu o porty w Świnoujściu i w Rostoku.
- Wzrost znaczenia portów śródlądowych w regionie, szczególnie wzdłuż Odrzańskiej Drogi Wodnej i kanału Odra-Hawela.¹⁴

14 Przy dalszym rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej należy uwzględnić „Aktualizację koncepcji regulacji Odry granicznej”, która została opracowana na podstawie „Tez do późniejszego uregulowania prawnego celem wspólnej poprawy sytuacji na drogach wodnych na pograniczu polsko-niemieckim (ochrona przeciwpowodziowa, warunki przepływu i żeglugi)”, uzgodnionych w dniach 29.10.2008 r. oraz 24.11.2008 r. między polską a niemiecką administracją dróg wodnych śródlądowych.

Zielstellungen

Bei der geplanten Entwicklung der MRS wird unter Berücksichtigung der Nutzung der Lage am Wasser von Szczecin die Realisierung von folgenden Zielen angestrebt:

- Nutzung des Stadtentwicklungspotenzials von städtischen Wasserlagen unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes, insbesondere durch Einrichtung von qualitativ wertvollen öffentlichen Räumen, zur Schaffung eines kreativen Umfelds, das den Metropolcharakter der MRS stärkt;
- Steigerung der Bedeutung der Seehäfen auf europäischer Ebene als wichtiger Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Region (durch die Prüfung der Erarbeitung einer gemeinsamen Entwicklungsstrategie auf Basis der Häfen in Świnoujście und Rostock);
- Steigerung der Bedeutung der Binnenhäfen in der Region, insbesondere entlang der Oder-Wasserstraße und des Oder-Havel-Kanals¹⁴;

14 Für die weitere Entwicklung entlang der Oderwasserstraße ist die „Aktualisierung der Stromregelungskonzeption für die Grenzoder“ zu berücksichtigen, welche auf der Grundlage der zwischen den deutschen und polnischen Wasserstraßenverwaltungen am 29.10./24.11.2008 abgestimmten „Thesen für eine spätere rechtliche Regelung zur gemeinsamen Verbesserung der Situation an den Wasserstraßen im deutsch-polnischen Grenzgebiet (Hochwasserschutz Abfluss- und Schifffahrtsverhältnisse)“ erarbeitet wurde.

- Utrzymanie, wykorzystanie i zwiększanie potencjału kapitału ludzkiego związanego z gospodarką morską.
- Rozbudowa powiązań naukowych i technologicznych w obszarze współpracy z przemysłem oraz w zakresie wymiany eksperckiej wewnątrz regionu, jak również z innymi ośrodkami metropolitalnymi.
- Wykształcenie transgranicznych centrów obsługi ruchu turystyki wodnej.
- Poprawa współpracy transgranicznej w zakresie przygotowania i promowania produktów turystycznych, wdrażania wspólnych standardów i zasad współdziałania podmiotów gospodarczych.
- Poprawa efektywności gospodarki wodnej i wzmocnienie współpracy w zakresie aktywnej ochrony przeciwpowodziowej celem ustanowienia transgranicznego systemu zarządzania ryzykiem powodziowym na całym obszarze.
- *Erhaltung, Nutzung und Steigerung des Humankapital-Potenzials in der maritimen Wirtschaft;*
- *Ausbau der wissenschaftlichen und technologischen Verflechtungen in der Zusammenarbeit mit der Industrie sowie beim Expertenaustausch innerhalb der Region als auch mit anderen Metropolzentren;*
- *Ausgestaltung grenzüberschreitender Dienstleistungszentren für den Wassertourismus;*
- *Verbesserung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den Bereichen Entwicklung und Vermarktung von touristischen Produkten, Einführung gemeinsamer Standards und Grundsätze für das Zusammenwirken von Unternehmen;*
- *Verbesserung der Effizienz der Wasserwirtschaft und Stärkung der Kooperation im Bereich des aktiven Hochwasserschutzes mit dem Ziel, ein grenzüberschreitendes flächendeckendes Hochwasserrisikomanagement zu etablieren.*

Propozycje projektów

- **Studium miejskich przestrzeni nadwodnych w obszarze TRMS.** W ramach tego projektu przewiduje się sformułowanie: a) potrzeb rewitalizacyjnych obszarów nadwodnych, b) nadwodnych przestrzeni publicznych o wysokim znaczeniu dla funkcji wizerunkowej miasta, c) dobrych praktyk możliwości współpracy pomiędzy poszczególnymi miastami i wymiany doświadczeń.
- **Analiza możliwości współpracy, konkurujących na co dzień, portów morskich w obszarze TRMS.** Celem tego opracowania byłaby poprawa wspólnej pozycji konkurencyjnej względem innych portów w basenie Morza Bałtyckiego. Przy czym na plan pierwszy wysuwa się analiza potencjałów współpracy niepodlegających wewnętrznej konkurencji, np. poprzez sprawdzenie uzgodnionego wykorzystania zasobów czy też pożądanej specjalizacji.
- **Modernizacja zabudowy hydrotechnicznej Odrzańskiej Drogi Wodnej (ODW) na odcinku Szczecin-Hohensaaten** w celu osiągnięcia parametrów eksploatacyjnych IV klasy śródlądowej drogi wodnej i dopasowania jej do parametrów niemieckiego odcinka kanału Odra-Hawela (realizacja zgodnie z wynegocjowanym w tym zakresie porozumieniem międzyrządowym).
- **Wykreowanie wspólnych regionalnych produktów turystycznych** związanych z turystyką wodną, mających na celu wzmocnienie powiązań sieciowych pomiędzy różnymi działaniami na rzecz zrównoważonej turystyki wodnej, jak np. rozwój szlaku żeglarskiego Berlin-Szczecin-Bałtyk oraz innych potencjałów związanych z położeniem TRMS nad wodą. Przez marketing turystyki wodnej, w tym organizację cyklicznych imprez kulturalno-rozrywkowych, powinna być podniesiona rozpoznawalność obszaru TRMS jako miejsca turystyki wodnej. Jednym z możliwych podprojektów jest opracowanie wspólnej oferty atrakcji turystycznych TRMS pod kątem rynku rejsów morskich i śródlądowych statków pasażerskich, np. przy uwzględnieniu potencjałów wynikających z bliskiego położenia metropolii berlińskiej. Poza tym uwzględniony będzie również potencjał turystycznych wód śródlądowych, np. przez rozbudowę infrastruktury towarzyszącej (mariny, przystanie itp.), istniejących systemów informacyjnych (np. Analogicznego do niemieckiego systemu informacyjnego nt. Oferty turystycznej Żółta Fala) czy też dwu- bądź trójjęzycznego oznakowania.
- **Projekt współpracy międzynarodowej pomiędzy nauką i światem gospodarczym** w tematyce związanej z gospodarką morską, żegluga śródlądową i turystyką (w szczególności wodną). Projekty te obejmowałyby wymianę ekspercką wewnątrz regionu i miały na celu utrzymanie oraz zwiększanie kapitału ludzkiego w tych dziedzinach.

Projektvorschläge

- **Studie zu städtischen Räumen am Wasser in der MRS.** Im Rahmen dieses Projekts soll Folgendes identifiziert werden: a) Revitalisierungsbedarf von Wasserlagen, b) öffentliche Räume am Wasser, die von hoher Qualität sowie von prägender städtebaulicher Bedeutung sind, c) best practice, Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Städten und Erfahrungsaustausch;
- **Untersuchung der Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen den im täglichen Wettbewerb zueinander stehenden Seehäfen in der MRS.** Mit dieser Arbeit wird das Ziel verfolgt, eine Verbesserung der gemeinsamen Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu anderen Ostseehäfen zu erreichen. Dabei steht die Analyse von nicht dem internen Wettbewerb unterliegenden Kooperationspotenzialen im Vordergrund, z.B. durch Prüfung der abgestimmten Nutzung vorhandener oder angestrebter Spezialisierungen;
- **Modernisierung der Wasserbauwerke an der Oder-Wasserstraße im Abschnitt Szczecin-Hohensaaten.** Hiermit sollen die technischen Parameter der Binnenwasserstraßenklasse IV erreicht und die Wasserstraße an die Parameter des deutschen Oder-Havel-Kanals angepasst werden (Umsetzung in Einklang mit dem zu diesem Zweck verhandelten Regierungsabkommen);
- **Entwicklung gemeinsamer regionaler touristischer Produkte.** Dabei geht es um die stärkere Vernetzung verschiedener Maßnahmen für einen nachhaltigen Wassertourismus, wie z.B. den Ausbau der Segelroute Berlin – Szczecin – Ostsee und weiterer wasserbezogener Potenziale in der MRS. Diese Produkte sollen im Rahmen von Initiativen bestehender Netzwerke entwickelt werden, die die Kooperation im Rahmen des Hafennetzwerks erweitern. Durch das Marketing im Bereich des Wassertourismus, wozu auch regelmäßig stattfindende Kultur- und Unterhaltungsveranstaltungen gehören, soll der Bekanntheitsgrad der MRS als Wassertourismus-Standort erhöht werden. In einem Teilprojekt könnte ein gemeinsames Angebot von touristischen Attraktionen in der MRS für die Hochsee- und Binnenpassagierschiffahrt entwickelt werden z.B. unter Berücksichtigung der Potenziale der nahe gelegenen Metropole Berlin. Zudem sollen auch die touristischen Potenziale der Binnengewässer, z.B. durch den Ausbau begleitender Infrastrukturen (Marinas, Bootsanlegestellen etc.), bestehender Informationssysteme (analog zum deutschen Informationssystem für den Tourismus – Gelbe Welle) oder die 2- oder 3-sprachige Ausschilderung berücksichtigt werden.
- **Projekte auf dem Gebiet der internationalen Kooperation von Wissenschaft und Wirtschaft.** Hierbei geht es um Themen, die mit der Seewirtschaft, der Binnenschiffahrt bzw. dem Tourismus (insbesondere Wassertourismus) zusammenhängen. Diese Projekte würden auch den Expertenaustausch innerhalb der Region einbeziehen und das Ziel verfolgen, das Humankapital in diesem Bereich zu erhalten und zu erweitern.

4.2. Region modelowy energii odnawialnych¹⁵

Sytuacja wyjściowa i warunki ramowe

Z uwagi na malejące zasoby energii oraz przemiany klimatyczne w całej Unii Europejskiej należy zredukować zużycie energii i wyraźnie zwiększyć zakres wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych (OZE). We wszystkich regionach pilną koniecznością jest wdrożenie trwałych i zasobooszczędnych technologii, działań i wytycznych dotyczących wzrostu efektywności energetycznej. Podkreśla to również AT 2020¹⁶. Dalszy rozwój energetyki odnawialnej i poprawa efektywności energetycznej stanowią tym samym ważne tematy kluczowe dotyczące również Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Najważniejsze podstawy ku temu tworzą cele polityki energetycznej na poziomie ogólnopaństwowym, ponadpaństwowym oraz przepisy prawne.

Pod hasłem „przemian energetycznych” w Niemczech następuje zmiana paradygmatu polityki energetycznej, co dla strategii energetycznej TRMS ma duże znaczenie. „Przemiana energetyczna” ukierunkowana jest, poza dalszą redukcją emisji gazów cieplarnianych, na zmniejszenie zużycia energii poprzez oszczędne i efektywne jej wykorzystywanie. Na poziomie Unii Europejskiej szefowie państw i rządów zobowiązali się w roku 2014 m.in. do tego, aby emisje gazów cieplarnianych do roku 2030 ograniczyć o co najmniej 40% w stosunku do poziomu roku 1990 i zwiększyć udział rynkowy energii odnawialnych w ostatecznym zużyciu energii do 27% w roku 2030¹⁷ (por. Komisja Europejska 2009: 9).

Aktualna sytuacja w zakresie energii odnawialnych w regionie

Aby osiągnąć cele klimatyczne na poziomie krajowym w Polsce i w Niemczech wprowadzane są działania na rzecz rozbudowy elektrowni funkcjonujących w oparciu o odnawialne nośniki energii oraz większe wykorzystanie efektywnych technologii. W koncepcji energetycznej rządu RFN z roku 2010 przypisano energiom odnawialnym wyjątkowe znaczenia mówiąc, iż ich udział w zużyciu energii elektrycznej brutto ma wzrosnąć w roku 2020 do 35% (w roku

15 Pojęcie energii odnawialnych w niniejszej Koncepcji Rozwoju obejmuje energię słoneczną, energię z biomasy, energię wiatru, energię wody i geotermię. Nie obejmuje ono pozyskiwania energii atomowej.

16 Agenda Terytorialna 2020, (20), (21), (22).

17 patrz: http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/index_en.htm

4. 2. Modellregion für Erneuerbare Energien¹⁵

Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

In Anbetracht knapper Energieressourcen und des Klimawandels gilt es EU-weit den Energieverbrauch zu reduzieren und die Verwendung erneuerbarer Energien deutlich zu erhöhen. Nachhaltige und ressourcenschonende Technologien, Maßnahmen und Richtlinien zur Steigerung der Energieeffizienz sind in allen Regionen dringend erforderlich, wie auch von der TA 2020 betont wird¹⁶. Der weitere Ausbau der erneuerbaren Energien und die Verbesserung der Energieeffizienz sind somit wichtige Schlüsselthemen, die auch die Metropolregion Szczecin betreffen. Die wichtigsten Grundlagen bilden die energiepolitischen Zielsetzungen auf staatlicher und suprastaatlicher Ebene sowie die gesetzlichen Bestimmungen.

In Deutschland vollzieht sich unter dem Stichwort „Energiewende“ ein energiepolitischer Paradigmenwechsel, der für die Energiestrategie in der Metropolregion Szczecin von nachhaltiger Bedeutung ist. Die „Energiewende“ zielt neben der weiteren Reduzierung der Treibhausgasemissionen auf eine Verringerung des Energieverbrauchs durch sparsame und effiziente Energienutzung ab. Auf Ebene der EU haben sich die Staats- und Regierungschefs im Jahr 2014 unter anderem dazu verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 % gegenüber dem Niveau von 1990 zu verringern und den Marktanteil der erneuerbaren Energien am Endenergieverbrauch bis zum Jahr 2030 auf 27 % zu erhöhen¹⁷ (vgl. Europäische Kommission 2009: 9).

Ausbaustand erneuerbarer Energien in der Metropolregion

Um die Klimaschutzziele auf nationaler Ebene zu erreichen, werden in Deutschland und Polen der Ausbau regenerativer Kraftwerke sowie der verstärkte Einsatz effizienter Technologien vorangebracht. Im Energiekonzept der Bundesregierung aus dem Jahr 2010 kommt den erneuerbaren Energien eine herausgehobene Bedeutung zu, indem ihr Anteil am Bruttostromverbrauch bis zum Jahr 2020 auf 35 % gesteigert werden soll (bis 2030 auf 50 %, bis 2040 auf 65 % und bis 2050 auf 80 %). Das Land Brandenburg hat sich in seiner Energiestrategie 2030 zum Ziel gesetzt, den Anteil erneuerbarer Energien

15 Der Begriff erneuerbare Energien umfasst in dem vorliegenden Entwicklungskonzept die Energiequellen: Sonnenenergie, Biomasse, Windkraft, Wasserkraft und Erdwärme (Geothermie) jedoch nicht die Energiegewinnung aus Atomkraft.

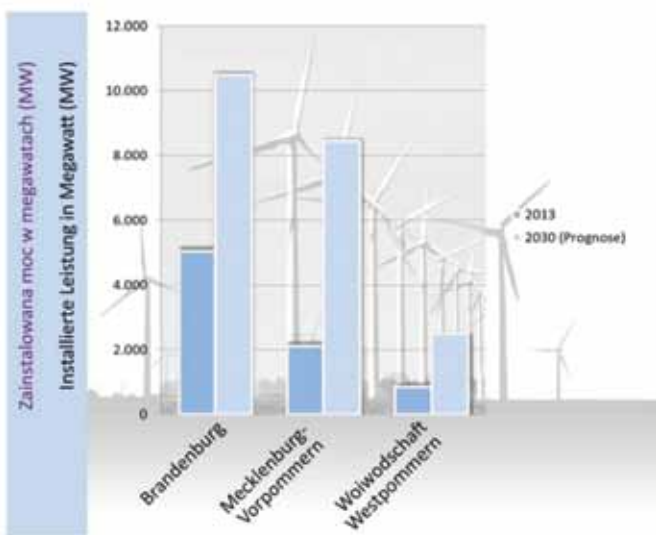
16 Territoriale Agenda 2020, (20), (21), (22).

17 Siehe: http://ec.europa.eu/clima/policies/2030/index_en.htm

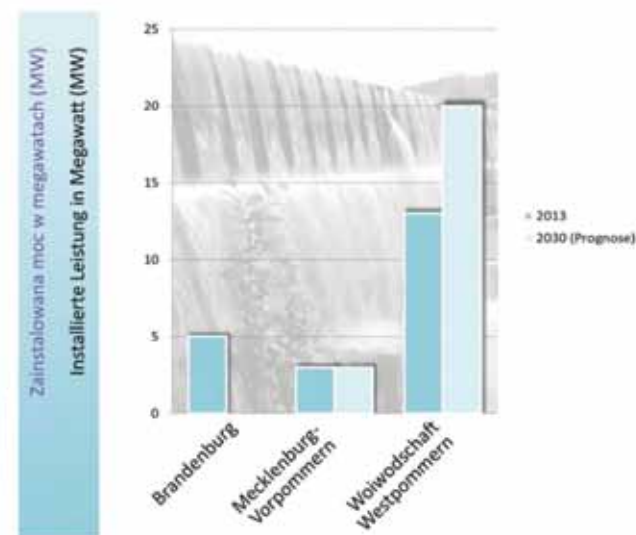
Rysunek 6 Aktualna sytuacja i prognozy rozwoju energii ze źródeł odnawialnych w województwie zachodniopomorskim, Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorzu Przednim

Abbildung 6 Ausbaustand und prognostizierte Entwicklung der erneuerbaren Energien in Westpommern, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern

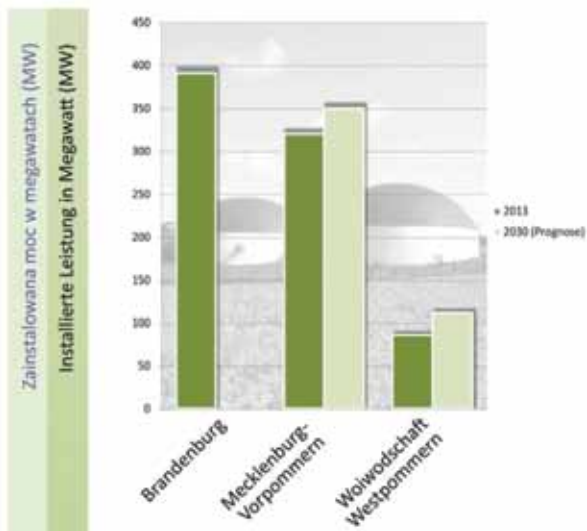
Windkraft/ Energia wiatrowa



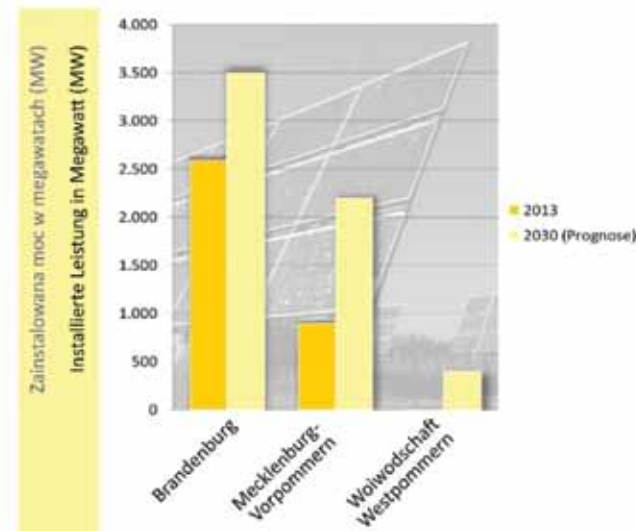
Wasserkraft/ Energia wodna



Biomasse/ Biomasa



Photovoltaik/ Fotowoltaika



Źródło: Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej WZ i complan Kommunalberatung – na podst. danych Urzędu Regulacji Energetyki oraz Programu rozwoju sektora energetycznego w województwie zachodniopomorskim do 2015 r. Z częścią prognostyczną do 2030 r., Raport AG Energiemix Krajowej rady Energetycznej Meklemburgii-Pomorza Przedniego, Wspólny Wydział Planowania Berlina i Brandenburgii.

Quelle: complan Kommunalberatung und Raumplanungsbüro der Woiwodschaft Westpommern Datengrundlage: Energieregulierungsbehörde und Entwicklungsprogramm des Energiesektors der Woiwodschaft Westpommern bis 2015 einschl. des Teils Prognose bis 2030, Bericht der AG Energiemix des Landesenergieerates Mecklenburg-Vorpommern, Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg

2030 do 50%, w 2040 do 65% i w roku 2050 do 80%). Kraj związkowy Brandenburgia w swojej strategii energetycznej 2030 jako cel ustanowił dalszy wzrost udziału energii odnawialnych w zużyciu energii pierwotnej wynoszący 32% (przynajmniej 170 PJ) do roku 2030 (por. Strategia Energetyczna Kraju Związkowego Brandenburgia do roku 2030:39). Kraj związkowy Meklemburgia-Pomorze Przednie osiągnął już w 2013 r. zbilansowane pełne zaopatrzenie w energię elektryczną ze źródeł odnawialnych i chce nadal zwiększać jego udział.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/28/WE z dnia 23 kwietnia 2009 roku w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych wymaga, aby w Polsce do 2020 r. docelowy udział energii ze źródeł odnawialnych w końcowym zużyciu energii brutto wynosił 15% a w Niemczech 18%. Popieranie rozwoju energetyki opartej na źródłach odnawialnych zaliczane jest w Niemczech do priorytetów politycznych realizowanych w oparciu o wiele aktów prawnych, przede wszystkim w oparciu o ustawę o energiach odnawialnych, (w skrócie EEG), która weszła w życie w roku 2000, a w roku 2014 została znowelizowana.

W Polsce Sejm przyjął ustawę z dnia 20 lutego 2015 roku o odnawialnych źródłach energii. Aktualnie dążenie do zwiększenia udziału energii z OZE w bilansie produkcji energii elektrycznej w kraju wymaga stosowania odpowiednich systemów wsparcia. Mechanizm wsparcia jest trójkierunkowy i polega na:

- obowiązkowym zakupie energii elektrycznej z OZE wytworzonej przez sprzedawcę z urzędu,
- wydawaniu przez Urząd Regulacji Energetyki świadectw pochodzenia OZE,

im Primärenergieverbrauch bis zum Jahr 2030 auf 32 % (mind. 170 PJ) weiter auszubauen (vgl. Energiestrategie des Landes Brandenburg 2030:39). Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat bereits 2013 eine bilanzielle Vollversorgung mit Strom aus erneuerbaren Energien erreicht und will den Anteil weiter steigern.

Die Richtlinie 2009/28/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen verlangt, dass der Anteil erneuerbarer Energien am Brutto-Energieendverbrauch in Polen bei 15 % und Deutschland bei 18 % bis zum Jahr 2020 liegt. Der forcierte Ausbau erneuerbarer Energiesysteme zählt zu den politischen Schwerpunkten in Deutschland und wird von mehreren Gesetzen flankiert, allen voran vom Gesetz für den Vorrang erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energie-Gesetz, kurz: EEG), das im Jahr 2000 in Kraft trat und zuletzt im Sommer 2014 novelliert wurde.

In Polen wurde am 20. Februar 2015 ein EEG-Gesetz vom Parlament (Sejm) beschlossen. Zurzeit wird daran gearbeitet, den erneuerbare Energien-Anteil an der Stromerzeugung im Inland zu erhöhen, wofür geeignete Fördersysteme erforderlich sind. Es geht dabei um ein dreiteiliges Fördersystem, das aus Folgendem besteht:

- *Abnahmepflicht des Netzbetreibers bei erzeugtem Strom aus erneuerbaren Energien,*
- *Ausstellung einer sog. Herkunftsgarantie der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen durch die Energieregulierungsbehörde*
- *Ausstellung sogenannter Herkunftsgarantien aus erneuerbaren Energien durch die Energieregulierungsbehörde.*

Rysunek 7 Przykłady lądowych farm wiatrowych

Rysunek 7 Beispiele für Windkraftanlagen



Źródło: cdn-media.ln-und-oz.de

Quelle: cdn-media.ln-und-oz.de

- wydawaniu przez Urząd Regulacji Energetyki tzw. gwarancji pochodzenia energii elektrycznej wytwarzanej w odnawialnym źródle energii.

W chwili obecnej największy wzrost udziału energii odnawialnych w produkcji osiągnięto w zakresie energii elektrycznej. I tak w Brandenburgii i Berlinie ok. 30% zużywanej energii pochodzi z farm wiatrowych¹⁸, podczas gdy w Meklemburgii-Pomorzu Przednim OZE są wręcz największym źródłem energii elektrycznej, którego udział opiewał w roku 2013 na 61%.¹⁹ W porównaniu ogólnoniemieckim oba kraje związkowe zaliczane są, obok Bawarii i Badenii Wirtembergii, do liderów w zakresie rozwoju energetyki opartej na źródłach odnawialnych.²⁰ Zdecydowanie największy wkład w produkcję energii elektrycznej ma wykorzystanie energii wiatru, w niemieckich powiatach regionu metropolitalnego łączna moc zainstalowana w elektrowniach wiatrowych na lądzie wynosi w zaokrągleniu 2140 MW.

Również w województwie zachodniopomorskim odnotowuje się postępy w instalowaniu odnawialnych źródeł energii. Przede wszystkim dotyczy to instalacji wiatrowych na lądzie. W województwie zachodniopomorskim funkcjonują już instalacje energetyki wiatrowej na lądzie o łącznej mocy 1154 MW, co stanowi około 92% mocy zainstalowanej we wszystkich rodzajach odnawialnych źródeł energii w województwie i około 31% mocy zainstalowanej w elektrowniach wiatrowych w Polsce. W 2013 r. W województwie zachodniopomorskim zapotrzebowanie na energię elektryczną było pokrywane przez odnawialne źródła energii prawie w 45%. W Polsce województwo zachodniopomorskie jest liderem w rozwoju odnawialnych źródeł energii, a energetyki wiatrowej w szczególności. Ponadto charakteryzuje się tym, że stawiane są tutaj przede wszystkim duże farmy wiatrowe, w oparciu o nowoczesne urządzenia o potencjalnie dużej efektywności. Z uwagi na położenie na wybrzeżu i odpowiednio długi spadek dna Bałtyku, TRMS predysponowany jest również do rozwoju morskiej energetyki wiatrowej.

Pierwszą komercyjną morską farmą wiatrową w Meklemburgii-Pomorzu Przednim jest farma EnBW Baltic 1. Położona jest ona wewnątrz strefy 12 mil morskich, na północ od półwyspu Darß-Zingst i obejmuje 21 elektrowni wiatrowych o łącznej mocy 48,3 MW. Farma wiatrowa EnBW Baltic 2 zostanie zlokalizowana 32 km na północ od wyspy Rugii. Będzie to morska farma wiatrowa w niemieckiej wyłącznej strefie ekonomicznej na Morzu Bałtyckim, której moc po zainstalowaniu 80 elektrowni wiatrowych będzie wynosiła 288 MW.

18 por. www.mugv.brandenburg.de, sprawdzano w dniu 14.09.2014 r.

19 por. www.statistik-mv.de, sprawdzano w dniu 10.09.2014 r.

20 Por. DIW Wochenbericht nr 48.2014, Energie odnawialne – porównanie krajów związkowych

Aktuell ist der Anteil der erneuerbaren Energien insbesondere bei der Stromerzeugung fortgeschritten. So werden inzwischen in Brandenburg und Berlin ca. 30 % des Stromverbrauchs aus Windkraftanlagen gedeckt¹⁸, während in Mecklenburg-Vorpommern die erneuerbaren Energien mit einem Anteil von über 61 % in 2013¹⁹ sogar wichtigste Energiequelle bei der Stromerzeugung sind. Im innerdeutschen Vergleich zählen beide Bundesländer neben Bayern und Baden-Württemberg zu den Vorreitern im Bereich der erneuerbaren Energien²⁰. Den mit Abstand größten Beitrag der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien liefert die Windenergienutzung; die installierte Gesamtleistung von onshore-Windkraftanlagen beträgt in den deutschen Landkreisen der Metropolregion zusammen rd. 2.140 MW.

Auch in der Woiwodschaft Westpommern ist der Ausbaustand von regenerativen Kraftwerken – allen voran der onshore-Windenergie weit fortgeschritten. So sind in Westpommern bereits onshore-Windkraftanlagen mit einer Gesamtleistung von 1154 MW installiert, was ca. 92 % der installierten Leistung aller erneuerbaren Energien-Arten in der Woiwodschaft und ca. 31 % der installierten Windkraftanlagen Polens entspricht. Im Jahr 2013 wurde der Strombedarf in der Woiwodschaft Westpommern zu fast 45 % aus erneuerbaren Energien gedeckt. Die Woiwodschaft Westpommern ist in Polen führend, wenn es um den erneuerbare Energien-Einsatz geht (insbesondere bei Windenergie), außerdem werden hier vor allem große Windparks gebaut, die mit modernen und sehr starken Anlagen ausgestattet sind. Aufgrund der Küstenlage und des langsam abfallenden Grunds der Ostsee ist die Metropolregion auch für den Ausbau von Windkraftanlagen im offshore-Bereich prädestiniert.

Der erste kommerzielle offshore-Windpark in Mecklenburg-Vorpommern ist EnBW Baltic 1. Dieser befindet sich innerhalb der 12 sm-Zone nördlich der Halbinsel Darß-Zingst und umfasst 21 Windkraftanlagen, die über eine Gesamtleistung von 48,3 MW verfügen. Mit EnBW Baltic 2 folgt 32 km nördlich der Insel Rügen ein offshore-Windpark, der nach Fertigstellung 80 Windkraftanlagen mit 288 MW umfassen soll.

In Polen wurde eine Karte der potenziellen Windparkstandorte in der polnischen ausschließlichen Wirtschaftszone der Ostsee erstellt, die im Bereich der Oderbank eine ca. 600 km² große Fläche als potenzielle Standorte aufweist. Es handelt sich um ein Gebiet, wo sich Energieunternehmen um Standorte für Windkraftanlagen bewerben können. Dieses Gebiet soll in den zurzeit erarbeiteten maritimen Raumordnungsplänen festgelegt werden. Gemäß der MRO-Richtlinie der EU sollen diese Pläne noch vor 2021 beschlossen werden. Inzwischen liegen Gutachten und Entwicklungsprogramme für

18 vgl. www.mugv.brandenburg.de, abgerufen am 14.09.2014

19 vgl. www.statistik-mv.de abgerufen am 10.09.2014

20 Vgl. DIW Wochenbericht Nr. 48.2014, erneuerbare Energien im Ländervergleich

W Polsce została opracowana mapa potencjalnych miejsc przeznaczonych pod lokalizację farm wiatrowych w polskiej wyłączonej strefie ekonomicznej na Morzu Bałtyckim, która w rejonie Ławicy Odrzanej wskazuje obszar o powierzchni około 600 km². Powyższy stan zostanie ostatecznie zagwarantowany w sporządzanych aktualnie planach zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich. Zgodnie z unijną dyrektywą MSP plany te powinny zostać ostatecznie zatwierdzone przed 2021 rokiem. Opracowane zostały ekspertyzy i programy rozwoju morskiej energetyki wiatrowej²¹, zakładające zainstalowanie 1000 MW mocy w morskich farmach wiatrowych do 2020 r. i 6000 MW mocy do roku 2025. Energia wiatrowa typu offshore, z uwagi na ambitne cele związane z jej rozwojem, może stanowić ważny wkład w planowany rozwój odnawialnych źródeł energii.

Rosnące wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych prowadzi do wzrostu znaczenia gospodarki energetycznej jako czynnika rozwoju gospodarczego w regionie metropolitalnym. Ambitne cele dotyczące rozbudowy instalacji wiatrowych, zapewnienie sprawnej eksploatacji obiektów oraz dynamiczny rozwój technologii związanych również z pracami na szelfie²² będą generować rosnące zapotrzebowanie na wyspecjalizowanych pracowników, głównie w zawodach wymagających wykształcenia elektrotechnicznego i związanego z obróbką metali. Rosnąca oferta miejsc kształcenia w takich zawodach i potrzeba działań w zakresie podnoszenia kwalifikacji, to też dowód na zapotrzebowanie na wyspecjalizowaną siłę roboczą. Aby móc sprostać tym potrzebom, po stronie polskiej powstały już wyspecjalizowane zawody: technik urządzeń i systemów energii odnawialnej oraz monter urządzeń energii odnawialnych. W Niemczech podnoszenie kwalifikacji w zakresie energii odnawialnych odbywa się w oparciu o działania zewnętrzne, jak i wewnątrz przedsiębiorstw, obejmujące również fachowców spoza branży. Funkcjonują w tym zakresie zróżnicowane modele kształcenia, poza tym w sektorze kształcenia akademickiego powstał cały szereg specyficznych branżowych kierunków studiów. Na swój rozwój czeka także odpowiednia działalność naukowo-badawcza w tych ośrodkach akademickich.

Osobnym zagadnieniem jest zapewnienie odpowiedniego zaplecza techniczno-remontowego dla przyszłych farm wiatrowych, związane z rozwojem specyficznych usług w oparciu o struktury portowe w małych i średnich ośrodkach nadbałtyckich. Nowych inwestycji wymagały będą

21 Źródła: Raport „Morska energetyka wiatrowa – analiza korzyści dla polskiej gospodarki oraz uwarunkowań rozwoju” – Ernst & Young, 2013 r.; „Gospodarcze i społeczne aspekty rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce” – IEO, 2010 r.

22 Rząd federalny dąży do rozbudowy instalacji na szelfie do wielkości 6,5 GW do 2020 r.

Offshore-Windenergieerzeugung vor, die 1.000 MW installierte Leistung bis 2020 und 6.000 MW Leistung bis 2025²¹ vorsehen. Trotz großer Energiemengen der Offshore-Windkraftanlagen spielen diese noch keine wesentliche Rolle in der gesamten Energiegewinnung. Vor dem Hintergrund der hoch gesteckten Ausbauziele kann die Offshore-Windenergieerzeugung jedoch einen wichtigen Beitrag zum geplanten Ausbau der erneuerbaren Energien leisten.

Der zunehmende Ausbau der erneuerbaren Energien führt zu einer steigenden Bedeutung der Energiewirtschaft als Wirtschaftsfaktor für die Metropolregion. Die hohen Ausbauziele von Windkraftanlagen, die erforderliche Wartung von Bestandsanlagen sowie die sich dynamisch entwickelnden technologischen Anforderungen, nicht zuletzt aufgrund des Offshore-Ausbaus²² und -potenzials – haben einen zunehmenden Bedarf an spezialisierten Fachkräften, vorwiegend in Berufen mit einer metall oder elektrotechnischen Ausbildung zur Folge. Das gestiegene Angebot an Ausbildungsplätzen und der Bedarf an Qualifizierungsmaßnahmen verweisen ebenfalls auf den Fachkräftebedarf. Um den Qualifizierungsbedarf zu decken, gibt es im polnischen Bildungssystem bereits spezialisierte Berufsbilder: Techniker/-in für Anlagen und Systeme der erneuerbaren Energien und Monteur/-in für Anlagen der erneuerbaren Energiequellen. In Deutschland erfolgt die Qualifizierung im Bereich der erneuerbaren Energien durch unternehmensinterne und -externe Qualifizierungsmaßnahmen auch für branchenfremde Fachkräfte und über diversifizierte Ausbildungsmodelle. Ferner ist eine Vielzahl branchenspezifischer Studiengänge im akademischen Bildungssektor entstanden. In diesen akademischen Zentren wird noch auf entsprechende Forschungsmöglichkeiten gewartet.

Ein weiteres Thema ist die Sicherstellung der Instandsetzung für zukünftige Windkraftanlagen, wobei spezifische Dienstleistungen unter Einbeziehung der Hafenstrukturen in kleinen und mittelgroßen Ostseezentren aufzubauen sind. Außerdem muss in Energieverbundnetze investiert werden, die den durch die Offshore-Windkraftanlagen erzeugten Strom abnehmen, was nicht ohne Auswirkung auf den lokalen Arbeitsmarkt bleibt.

21 Quellen: Bericht „Offshore-Windenergie – Analyse der Vorteile für die polnische Wirtschaft und der Rahmenbedingungen“ – Ernst & Young, 2013; „Wirtschaftliche und soziale Aspekte der Entwicklung der Offshore- Windenergie in Polen“ – IEO, 2010

22 die Bundesregierung strebt einen Offshore-Ausbau auf 6,5 GW bis 2020 an.

również elektroenergetyczne sieci przesyłowe odbierające energię elektryczną wyprodukowaną w morskich elektrowniach wiatrowych, co też nie pozostanie bez wpływu na lokalny rynek pracy.

Zmiana wymagań stawianych infrastrukturze technicznej

Postępujący rozwój energetyki opartej na źródłach odnawialnych w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina związany jest z tworzeniem określonych warunkowań technicznych i z silną ingerencją w przestrzeń na znacznych obszarach terenów wiejskich oraz w krajobrazach, które do tej pory nie podlegały zakłóceniom. Inaczej niż w przypadku dużych elektrowni, występują tu mniejsze i rozrzucone w terenie instalacje, co determinuje nowe wymagania w stosunku do przestrzeni. Przyjęcie, przesył oraz magazynowanie energii produkowanej w przyszłości przez morskie farmy wiatrowe wymagają zwiększenia zdolności przesyłowych między Polską a Niemcami. Według oceny polskiego operatora sieci, sytuacja w krajowym systemie elektroenergetycznym jest niezadowolająca, m.in. z powodu nieplanowanych, wymuszonych względami technicznymi, przepływów energii elektrycznej przez polski system przesyłowy w północno-zachodniej części kraju. Spowodowane to jest między innymi zwiększonym wytwarzaniem energii przez źródła wiatrowe funkcjonujące w północnej części Niemiec. Konsekwencją tego jest zmniejszenie zdolności importowych w kierunku Polski oraz ograniczenie udziału polskiego systemu w rynku energii elektrycznej Unii Europejskiej, co wywołało już falę krytyki.²³ Operatorzy elektroenergetycznych systemów przesyłowych Polski i Niemiec porozumieli się w kwestii skoordynowanej budowy odpowiednich urządzeń na połączeniach systemów obu krajów, co umożliwi dalszy wzrost niezawodności i bezpieczeństwa ich pracy oraz zwiększenie zdolności przesyłowych dostępnych dla wymiany transgranicznej pomiędzy Niemcami i Polską.

Wielkość produkcji energii przekraczająca aktualne zapotrzebowanie w okresach o dużym nasileniu wiatru oraz energii słonecznej wymaga szerokiego wykorzystania technologii magazynowania nadmiaru energii elektrycznej oraz zintegrowanego sterowania sieciami, aby w systemie elektroenergetycznym nie powstawały zakłócenia jego pracy.

Wraz z rosnącymi mocami źródeł odnawialnych takie tematy społeczne jak akceptacja i partycypacja oraz sprawiedliwy podział bądź solidarne podejście do kwestii kosztów rozbudowy sieci mają coraz większe znaczenie. Wprawdzie wzrost świadomości znaczenia środowiska naturalnego powoduje zasadniczą akceptację dalszego rozwoju i większego wykorzystania energii odnawialnej, jednak często ma to miejsce do momentu, w którym instalacje

Wandel der Anforderungen an Energetische Infrastrukturen

Der für beide Seiten der Metropolregion weit fortgeschrittene Ausbau regenerativer Kraftwerke ist mit technischen Voraussetzungen und einer massiven räumlichen Veränderung von in weiten Teilen ländlich geprägten und störungsarmen Landschaften verbunden. Anders als bei Großkraftwerken handelt es sich beim Einsatz von erneuerbaren Energien um kleinere und über den Raum verteilte Anlagen, was zu neuen Raumansprüchen und Standortmustern führt. Die Einspeisung und Weiterleitung des von den künftigen Offshore-Windkraftanlagen erzeugten Stroms sowie die Stromspeicherung erfordern die Erhöhung der Stromübertragungskapazitäten zwischen Deutschland und Polen. Aus Sicht der polnischen Netzbetreiber ist die Situation im Nationalen Stromnetz (Krajowy System Elektroenergetyczny), auch in der Woiwodschaft Westpommern, nach Einschätzung des Netzbetreibers nicht zufriedenstellend, u.a. wegen unkontrollierter, aus technischen Gründen hervorgerufener Stromflüsse durch das polnische Verbundnetz im Nordwesten, verursacht u.a. durch höhere Energieerzeugung der Windparks im Norden Deutschlands. In der Konsequenz werden die Importkapazitäten Richtung Polen reduziert sowie der Elektroenergieaustausch um den Anteil des polnischen Stromnetzes am EU-Strommarkt reduziert, was bereits Kritik hervorrief²³. Deutsche und polnische Übertragungsnetzbetreiber haben sich auf den koordinierten Bau entsprechender technischer Anlagen an den deutsch-polnischen Grenzkuppelstellen geeinigt, wodurch die Zuverlässigkeit und die Sicherheit der betriebenen Verbundsysteme erhöht und die Übertragungskapazitäten im Rahmen des grenzüberschreitenden Austauschs zwischen Deutschland und Polen erweitert werden können.

Die Produktion von Überschussstrom an wind- und sonnenreichen Tagen erfordert den breitenwirksamen Einsatz von Technologien zur Speicherung des Überschussstroms sowie eine integrierte Netzsteuerung, um keine Schwankungen beim Betreiben des Stromsystems entstehen zu lassen.

Ferner erlangen mit erneuerbaren Energien die Themen Akzeptanz und Beteiligung sowie eine gerechte Verteilung bzw. Solidarisierung der anfallenden Netzausbaukosten an Bedeutung. Zwar finden angesichts eines gestiegenen Bewusstseins für die Umwelt der weitere Ausbau und die verstärkte Nutzung der erneuerbaren Energien grundsätzlich Befürwortung, jedoch oftmals nur so lange wie das eigene Lebensumfeld durch Anlagen zur Erzeugung regenerativen Stroms nicht beeinträchtigt wird. Aufgrund der hohen Raumwirksamkeit von Bioenergie-, Photovoltaik- und Windenergienutzung treten vor Ort oftmals Befürchtungen hinsichtlich einer verminderten Lebensqualität, wirtschaftlicher Folgeschäden oder Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und naturschutzrechtliche Bedenken in Erscheinung. Diese aufgezeigten Konfliktfelder

23 por. Polen-Analysen [Analizy polskie] nr 124, 2013, s. 5

23 vgl. Polen-Analysen Nr. 124, 2013, S. 5

do wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych nie mają wpływu na własne otoczenie. Z uwagi na to, iż instalacje bioenergetyczne, fotowoltaiczne i wiatrowe w sposób specyficzny wykorzystują przestrzeń, często w miejscach ich lokalizacji występują obawy o pogorszenie warunków życia mieszkańców, szkodliwe konsekwencje ekonomiczne, bądź zaburzenia bilansu przyrodniczego oraz wątpliwości natury prawnej. Wykazane tu pola konfliktów wymagają przyjaznej przestrzeni, ekologicznie i społecznie integracji źródeł wykorzystujących energie odnawialne oraz infrastruktury energetycznej w dużym stopniu wykorzystującej dotychczas wolne tereny i kompromisu z mieszkańcami dotkniętymi problemami w tym zakresie, tak aby zminimalizować, złagodzić bądź też całkowicie uniknąć bieżących bądź przyszłych konfliktów. Osiągnięcie wyższego poziomu akceptacji dla transformacji systemu energetycznego w kierunku energii odnawialnych ma również duże znaczenie po stronie polskiej. Region metropolitalny może być obszarem wymiany doświadczeń, otwartego dialogu na tematy związane z odnawialnymi źródłami energii, obszarem regionalnych strategii energetycznych, które mogą pomóc łączyć ze sobą aktywność w tym zakresie i pokazywać, jak można racjonalnie tworzyć trwałe struktury. Celem może być realizacja modelowych projektów służących wzrostowi akceptacji społecznej.

Wspólne podstawy dają np. po stronie niemieckiej istniejące Regionalne Konceptje Energetyczne (w powiatach Pomorze Przednie (Vorpommern) i Pojezierze Meklemburskie (Mecklenburgische Seenplatte) oraz w regionie planistycznym Uckermark-Barnim). Istniała i dalej istnieje związana z tym wymiana informacji z województwem zachodniopomorskim. Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie współdziała m.in. w Regionalnej Radzie Energetycznej Pomorza Przedniego (Regionale Energiebeirat Vorpommern)

Cele

Ponieważ przełom energetyczny w Niemczech stanowi całościowe i długofalowe zadanie z zakresu polityki społecznej wymagającej udziału wszystkich podmiotów życia politycznego, gospodarczego, naukowego i społecznego, Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina i jego powiązania nie mogą zostać tu pominięte. Rozwój technologiczny związany z realizacją celów polityki energetycznej i klimatycznej na poziomach Unii Europejskiej i krajowych przebiegają w Polsce i w Niemczech w sposób podobny. Podczas gdy postęp w wykorzystaniu energii odnawialnych jest związany z państwowymi celami polityki energetycznej i klimatycznej, centralnymi założeniami i regulacjami formalnymi bądź ustawowymi, na poziomie regionalnym i lokalnym otwiera się cały szereg zdecentralizowanych możliwości działania i podmiotów o specyficznej formie

erfordern eine raum-, ökologisch- und sozialverträgliche Integration der regenerativen Kraftwerke und flächenintensiven Energieinfrastruktur sowie Kompromisse mit Betroffenen, um so aktuelle und zukünftige Konflikte zu minimieren, zu entschärfen oder ganz zu vermeiden. Die Schaffung und Steigerung von Akzeptanz bei der Transformation des Energiesystems hin zu erneuerbaren Energien ist auch auf polnischer Seite von großer Bedeutung. Die Metropolregion eignet sich als Raum für einen diesbezüglichen Erfahrungsaustausch und für einen offenen Dialog zu erneuerbaren Energiethemata. Bestehende regionale Energiestrategien können helfen, Aktivitäten im Energiebereich zu bündeln und zeigen, wie räumlich sinnvolle und nachhaltige Strukturen geschaffen werden können. Zielführend könnte hierbei die Umsetzung modellhafter Projekte sein, mit deren Hilfe eine höhere gesellschaftliche Akzeptanz erreicht werden könnte. Der Austausch und Dialog ist insbesondere erforderlich, sofern es perspektivisch z.B. zur Ausweisung grenznaher Windeignungsgebiete kommt.

Gemeinsame Ansatzpunkte bieten z.B. die auf deutscher Seite teilträumlich vorliegenden Regionalen Energiekonzepte (in den Landkreisen Vorpommern und Mecklenburgische Seenplatte sowie in der Planungsregion Uckermark-Barnim). In diesem Zusammenhang gab und gibt es Informationsaustausche mit der Woiwodschaft Westpommern. Das Raumplanungsbüro der Woiwodschaft Westpommern in Szczecin wirkt u.a. auch im Regionalen Energiebeirat Vorpommern mit.

Zielstellungen

Da es sich bei der Energiewende in Deutschland um eine gesamtgesellschaftliche und langfristige Aufgabe unter Einbindung aller Beteiligten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft handelt, ist die Metropolregion mit ihren zahlreichen Querbezügen davon nicht unberührt. So trägt die Metropolregion in Deutschland und Polen gleichermaßen bereits in hohem Maße zur Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien bei und ist gleichzeitig vom Klimawandel betroffen. Ferner verlaufen die technologischen Entwicklungen, die mit der Realisierung der Energie- und Klimaziele auf EU- und staatlicher Ebene verbunden sind, in Deutschland und Polen ähnlich. Während der forcierte Ausbau der erneuerbaren Energien an zentrale staatliche Energie- und Klimaziele, Vorgaben und formelle Regelungen bzw. Gesetzesvorgaben gebunden ist, bilden sich auf regionaler und lokaler Ebene zahlreiche dezentrale Handlungs- und Akteursräume mit spezifischen Governance-Formen und informellen sowie konzeptionellen Ansätzen und Instrumenten aus.

Vor dem Hintergrund, dass die ländlich strukturierte Metropolregion besonders stark von einem raumverträglichen erneuerbare Energien-Ausbau abhängig ist, sieht die Metropolregion in dem Thema einen besonderen Handlungsbedarf. So lassen sich durch den grenzüberschreitenden Charakter der

zarządzania oraz możliwości wykorzystania nieformalnych rozwiązań w sferze koncepcji i zastosowanych instrumentów.

Z uwagi na to, iż TRMS ma strukturę obszaru wiejskiego, jest on w dużym stopniu zależny od rozwoju energetyki odnawialnej w sposób przyjazny dla przestrzeni. Z uwagi na transgraniczny charakter regionu można mówić też o innych ważnych tematach, na przykład wymagających ustalenia wspólnego polsko-niemieckiego stanowiska służącego działaniom związanym z dalszym rozwojem OZE. Duże znaczenie ma zwiększenie zdolności przesyłowych dostępnych dla wymiany transgranicznej pomiędzy Polską i Niemcami, rozwój lokalnych i regionalnych potencjałów ekonomicznych, jak i tworzenie nowych miejsc pracy i źródeł dochodu w kontekście transgranicznym. Region metropolitalny może być podmiotem formalnym zagospodarowania przestrzennego (Polska) i planów regionalnych (Niemcy), jako dodatkowa forma lub platforma organizacyjna, inicjująca transgraniczne koncepcje branżowe, wzorce rozwojowe i strategie, a w optymalnym przypadku projekty z zakresu realizacji zaopatrzenia w energię ze źródeł odnawialnych oraz ochrony klimatu.

Ponieważ w przypadku dostosowania się do przemian klimatycznych chodzi o bardzo długofalowe i jednocześnie obarczone wieloma niewiadomymi zadanie, podczas realizacji którego należy oczekiwać pojawiającej się sukcesywnie nowej wiedzy, to właśnie pozyskiwaniu tej wiedzy przypada szczególna rola. W tym kontekście należy postrzegać transgraniczną wymianę ekspertów, wiedzy i doświadczenia przy zaangażowaniu wiodących centrów naukowych i kompetencyjnych regionu. Przy wsparciu uniwersytetów i instytutów badawczych w regionie należy tworzyć podstawy informacyjne, łączyć je ze sobą

Metropolregion wichtige Themen positionieren, die etwa der Erarbeitung eines gemeinsamen deutsch-polnischen Standpunktes zugunsten von Aktivitäten beim weiteren Ausbau von erneuerbaren Energien bedürfen. Von großer Bedeutung für den grenzüberschreitenden Austausch zwischen Deutschland und Polen ist der Ausbau von Übertragungskapazitäten, die Erweiterung von lokalen und regionalen Wertschöpfungspotenzialen sowie von neuen Einkommensquellen und Arbeitsplätzen im grenzüberschreitenden Kontext. Die Metropolregion sieht sich auch deshalb als geeigneter Adressat, da sie sich als eine die formelle Regionalplanung (Deutschland) und Raumbewirtschaftungsplanung (Polen) begleitende Organisationsform oder Plattform anbietet, um grenzüberschreitende Fachkonzepte, Leitbilder und Strategien zu forcieren und im besten Falle Projekte zur Realisierung regenerativer Energieversorgung und des Klimaschutzes anzustoßen.

Da es sich bei der Anpassung an den Klimawandel um eine sehr langfristige und zugleich mit vielen Unsicherheiten behaftete Aufgabe handelt, bei der regelmäßig neue Erkenntnisse zu erwarten sind, kommt der Wissensgenerierung eine besondere Rolle zu. In diesem Zusammenhang besteht ein grenzüberschreitender Experten-, Wissens- und Erfahrungsaustausch unter Einbeziehung der führenden Forschungs- und Kompetenzzentren der Metropolregion. Unter wissenschaftlicher Assistenz von Universitäten und Forschungsinstituten in der Metropolregion sollen Informationsgrundlagen gebündelt und grenzüberschreitend zur Verfügung gestellt, Fachinformationssysteme mit raum- und umweltbezogenen Daten aufgebaut sowie Klimawandel-Betroffenheitsanalysen erstellt werden, die Eingang in formelle Pläne oder Programme der Raumordnung und -bewirtschaftung finden²⁴.

Eine zentrale Voraussetzung für einen erfolgreichen Umgang mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien ist auch die

24 Die Region Uckermark-Barnim war Projektpartner des Verbundprojektes INKA BB (Innovationsnetzwerk Klimaanpassung Berlin-Brandenburg). Die daraus resultierenden Kenntnisse bieten eine gute Ausgangsposition für weitere entsprechende Aktivitäten.

Rysunek 8 Hybrydowa Elektrownia Wodorowa Uckermark

Abbildung 8 Wasserstoff-Hybridkraftwerk Uckermark



Źródło: ENERTRAG AG

Quelle: ENERTRAG AG

i udostępniać transgranicznie, tworzyć systemy danych branżowych o przestrzeni i środowisku naturalnym oraz sporządzać analizy z zakresu problematyki i przemian klimatycznych, które będą mogły stać się częścią formalnych planów i programów zagospodarowania przestrzennego.²⁴ Podstawowym warunkiem skutecznego podejścia do rozwoju energetyki odnawialnej jest również stworzenie szerokiej podstawy akceptacji społecznej przy aktywnym zaangażowaniu różnorodnych podmiotów i samych mieszkańców. Region metropolitalny dąży do tego, aby stać się obszarem szeroko zakrojonej oferty informacyjnej, kooperacyjnej i dialogu oraz chce, aby tu powstawały skuteczne modele pozyskiwania akceptacji, partycypacji, uwrażliwienia administracji publicznej, polityków i opinii publicznej na tematy związane z wykorzystaniem energii odnawialnych i przemianami klimatycznymi.

Mimo przemian strukturalnych i wahań koniunktury gospodarka energetyczna stanowi potencjał, który może rozwinąć się w kierunku najważniejszej gałęzi gospodarki Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina, generującej lokalne i regionalne możliwości uzyskiwania dochodów i tworzenia miejsc pracy. Duży potencjał wzrostu posiada również rozbudowa branży energetycznej na morzu, co ma znaczenie, z uwagi na istniejącą infrastrukturę portową i stoczniową. Ma to związek z jednym z najważniejszych postulatów przemian energetycznych, czyli trwałym zaopatrzeniem w energię w ramach procesów zasadnych ekonomicznie, a jednocześnie realizujących wartość dodaną w regionie.

Powiązanie kreacji wartości w regionie i trwałego zaopatrzenia w energię nie jest jednak procesem samoczynnym, towarzyszą mu liczne inicjatywy na poziomie regionalnym, lokalnym i prywatnym. Region metropolitalny charakteryzuje się w tym zakresie różnorodnymi działaniami innowacyjnymi obejmującymi zarówno nowości technologiczne, jak i rozbudowę sieci i struktur. Przykładowo należy wymienić tu pierwszą na świecie hybrydową elektrownię energii odnawialnych w Prenzlau, która umożliwia przekształcenie energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych w wodór (Power to Gas). Gaz może być transportowany gazociągiem, magazynowany, a następnie wykorzystywany w różnych dziedzinach, np. na potrzeby komunikacyjne (autobusy H2 w Berlinie). Jeżeli zajdzie taka potrzeba, można go ponownie przekształcić w energię elektryczną. Pozostałe innowacyjne projekty modelowe to m.in. farma wiatrowa na łądzie RH2-Werder/Kessin/Altentreptow (RH2-WKA) w Gramzow zaliczana, z uwagi na zintegrowany magazyn wodoru, do

24 Region Uckermark Barnim był partnerem projektu łączonego INKA BB (Sieć innowacyjna przemiany klimatyczne Berlin - Brandenburgia). Wiedza pozyskana w jego ramach jest dobrym punktem wyjścia do dalszych tego typu działań.

Schaffung einer breiten gesellschaftlichen Akzeptanzbasis unter aktiver Einbindung von verschiedenen Akteuren und der Bevölkerung. Die Metropolregion verfolgt das Ziel, sich als Raum für umfassende Informations-, Dialog- und Kooperationsangebote anzubieten und erfolgreiche Modelle zur Akzeptanzgewinnung, Partizipation und Sensibilisierung von Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit zu entwickeln, insbesondere hinsichtlich Themen, die mit der Nutzung der erneuerbaren Energien und mit dem Klimawandel verbunden sind.

Trotz struktureller Veränderungen und konjunktureller Schwankungen besitzt die Energiewirtschaft das Potenzial, sich zu einem wichtigen Wirtschaftszweig in der Metropolregion Szczecin zu entwickeln, lokale und regionale Wertschöpfungspotenziale zu erweitern und Arbeitsplätze zu generieren. Ein großes Wachstumspotenzial steckt im Ausbau der Offshore-Energiebranche, was besonders wegen der bestehenden Hafen- und Werfteninfrastruktur wichtig ist. Dies berührt eine der obersten Prämissen der Energiewende, nämlich eine nachhaltige Energieversorgung als wirtschaftliche Entwicklung zu gestalten und regionale Wertschöpfung zu realisieren.

Die Verknüpfung von regionaler Wertschöpfung und nachhaltiger Energieversorgung ist jedoch kein Selbstläufer, sondern wird durch zahlreiche Landes-, lokale und private Initiativen begleitet. Die Metropolregion ist hier durch verschiedenste innovative Aktivitäten charakterisiert, die sich sowohl auf technologische Neuerungen als auch auf den Aufbau von Netzwerken und Strukturen erstrecken. Beispielhaft zu nennen ist das weltweit erste Hybridkraftwerk für erneuerbare Energien in Prenzlau, das die Umwandlung von Strom aus erneuerbaren Energien in Wasserstoff (Power to Gas) ermöglicht. Das Gas kann in der Gasinfrastruktur transportiert und gespeichert und anschließend in verschiedenen Anwendungsbereichen genutzt werden, z.B. in der Mobilität (H2-Busse in Berlin). Bei Bedarf kann es auch wieder rückverstromt werden. Als weitere innovative Modellprojekte sind u.a. auch der onshore Windpark „RH2-Werder/Kessin/Altentreptow“ (RH2-WKA) in Grapzow zu nennen, der mit seinem integrierten Wasserstoffspeicher zu den Wind-Wasser-Systemen zählt und ein führendes Demonstrationsprojekt im Bereich Power to Gas in Mecklenburg-Vorpommern darstellt. Weitere Beispiele sind das Bioenergie Dorf Bollewick sowie das Biomasseheizwerk in Neustrelitz. Auf der polnischen Seite gibt es ebenfalls entsprechende Beispiele wie die Geothermieanlage in Stargard Szczeciński oder das Kraftwerk Szczecin, in dem die in Polen größte Kesselanlage zur Verfeuerung von Biomasse in Betrieb genommen wurde, wodurch das Kraftwerk zu den modernsten, leistungsstärksten und umweltfreundlichsten Wärme- und Stromerzeugern zählt. In Szczecin entsteht der EcoGenerator – eine thermische Abfallbehandlungsanlage (Zakład Termicznego Unieszkodliwiania Odpadów) für den Metropolraum Szczecin, die pro Jahr 150 Tsd. Tonnen Abfälle

systemów wiatr-woda i będący wiodącym projektem pokazowym z zakresu Power to Gas w Meklemburgii-Pomorzcu Przednim. Kolejne przykłady to wieś bioenergetyczna Bollewick oraz ciepłownia na biomasę w Neustrelitz. Po polskiej stronie takimi przykładami mogą być instalacja geotermalna funkcjonująca w Stargardzie Szczecińskim czy Elektrownia Szczecin, w której uruchomiono największy w Polsce kocioł opalany biomasą, dzięki któremu elektrownia stała się jednym z najbardziej nowoczesnych, wysokosprawnych i przyjaznych dla środowiska producentów ciepła i energii elektrycznej. W Szczecinie powstaje Eco-Generator – zakład termicznego unieszkodliwiania odpadów dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego – który będzie zamieniał 150 tys. ton odpadów rocznie w energię ciepłą i elektryczną. Obiekt ma być uruchomiony w 2015 r.

Ważnym obszarem tematycznym dla TRMS jest mobilność elektryczna. Poprzez koncepcję projektów pilotażowych łączących pojazdy elektryczne, systemy energetyczne i transportowe, będzie można testować trwałe rozwiązania w zakresie mobilności i transportu. Między innymi testy z flotami pojazdów hybrydowych plug-in w turystycznych regionach o wrażliwym środowisku naturalnym. W ramach przedsięwzięcia modelowego na wyspie Uznam, któremu towarzyszą badania naukowe, aktualnie podejmuje się próby wykorzystania łączonego autobusów hybrydowych i rowerów elektrycznych jako środków mogących ożywić ponownie komunikację publiczną na obszarach wiejskich o niewielkiej gęstości zaludnienia. W Stralsundzie i Greifswaldzie planuje się i testuje aktualnie konkretne, energooszczędne rozwiązania komunikacyjne. Wynikające z tego doświadczenia mogą znaleźć zastosowanie w całym regionie metropolitalnym. Również sąsiedzki obszar metropolitalny Berlina tworzy w ramach projektu Wystawa Elektromobilności (Schaufenster Elektromobilität) przykładowe rozwiązania, które będzie można przenieść do innych regionów.

W zakresie bioenergii region metropolitalny dysponuje, poza największą na świecie biogazownią w Penkun oraz instalacją spalającą biomasę w Elektrowni Szczecin, dwoma obszarami szczególnie zajmującymi się bioenergią, jakimi są wyspa Rugia i powiat Pojezierze Meklemburskie. Poza rozbudową sieci i struktur organizacyjnych, jako podstawy wytwarzania i wykorzystania bioenergii, poszczególne podmioty koncentrują się na ukierunkowanym wzroście regionalnej kreacji wartości dodanej poprzez bioenergię oraz wymianę wiedzy pomiędzy partnerskimi regionami. W polskiej części TRMS, oprócz dalszego rozwoju energetyki wiatrowej, możliwe jest stworzenie modelowego projektu dla energii odnawialnych w rejonie Stargardu Szczecińskiego, gdzie sprawdzane jest wykorzystanie energii wiatrowej, biomasy i energii geotermalnej. Obszar predestynowany jest do rozwoju energetyki geotermalnej oraz posiada korzystne warunki do pozyskiwania biomasy. Występują

in Wärme und Strom umwandeln wird. Dieses Objekt wird 2015 in Betrieb genommen.

Ein wichtiges Themenfeld in der Metropolregion bildet die Elektromobilität. Durch die Entwicklung von Pilotprojekten zur Verknüpfung von Elektrofahrzeugen, Energie- und Verkehrssystemen sollen nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrslösungen – u. a. über Flottenversuche mit Plug-In-Hybridfahrzeugen in umweltsensiblen und touristischen Regionen – praxisnah erprobt werden. Ein wissenschaftlich begleitetes Modellvorhaben auf der Insel Usedom erprobt aktuell die kombinierte Nutzung von Hybridbussen und Elektrorädern als Zubringer mit dem Ziel, die Wiederbelebung des Öffentlichen Personennahverkehrs im dünnbesiedelten ländlichen Raum anzustreben. In den Städten Stralsund und Greifswald werden ebenfalls gegenwärtig über konkrete Mobilitätsprojekte energieeffiziente Verkehrslösungen beispielhaft geplant und erprobt. Daraus können entsprechende Erfahrungen für die gesamte Modellregion abgeleitet werden. Darüber hinaus werden in der benachbarten Metropole Berlin im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität beispielhafte Lösungen entwickelt, die auch auf andere Regionen übertragen werden können.

Im Bereich Bioenergie verfügt die Metropolregion neben dem weltgrößten Biogaskraftwerk in Penkun und dem Biomassekraftwerk in Szczecin mit der Insel Rügen und dem Landkreis Mecklenburgische Seenplatte über zwei ausgewiesene Bioenergie-Regionen. Neben dem Aufbau von Netzwerken und organisatorischen Strukturen als Grundlage für Bioenergieerzeugung und -nutzung, konzentrieren sich die Akteure auf die gezielte Steigerung der regionalen Wertschöpfung durch Bioenergie sowie auf den Wissensaustausch mit Partnerregionen. Im polnischen Teil der Metropolregion bieten sich neben der weiteren Entwicklung der Windenergie Möglichkeiten für die Entwicklung eines Modellprojekts für erneuerbare Energien bei Stargard Szczeciński, wo eine kombinierte Nutzung von Windkraft, Biomasse und Geothermie geprüft wird. Das Gebiet ist für den Ausbau der Geothermienutzung prädestiniert und besitzt günstige Voraussetzungen für die Biomassegewinnung. Des Weiteren können hier landwirtschaftliche Grenzertragsstandorte für den Anbau von Energiepflanzen mit geringen Ansprüchen an die Boden- und Klimabedingungen genutzt werden. Technologische Innovationen im Bereich Geothermie werden in der Metropolregion zudem in Neubrandenburg umgesetzt. Der hier gelegene weltweit größte geothermische Aquiferspeicher dient zur Speicherung der Überschusswärme des örtlichen Gas- und Dampfturbinen-Kraftwerks.

Für den Ausbau und den Umgang mit erneuerbaren Energien spielt in der Metropolregion die Berücksichtigung von Belangen des Naturschutzes und Umweltschutzes eine wichtige Rolle. Bei der Umsetzung von Modellvorhaben und technischen Innovationen kommt daher Lösungen für eine naturschonende Nutzung und Speicherung erneuerbarer Energien besondere Bedeutung zu.

tutaj również możliwości wykorzystania terenów nieprzydatnych rolniczo na cele upraw roślin energetycznych o niskich wymaganiach glebowych i klimatycznych. Technologiczne innowacje w zakresie energii geotermalnej są realizowane również w Neubrandenburgu (m.in. lokalizacja największego na świecie geotermalnego podziemnego magazynu do magazynowania nadmiaru ciepła pozyskanego z lokalnej elektrowni gazowo-parowej).

Przy rozwijaniu i wykorzystywaniu energii odnawialnych ważną rolę w Regionie Metropolitalnym odgrywają kwestie ochrony przyrody i środowiska. Przy wdrażaniu przedsięwzięć modelowych i innowacji technicznych szczególne znaczenie przypisuje się więc rozwiązaniom ukierunkowanym na przyjazne środowisku wykorzystanie i magazynowanie energii odnawialnych.

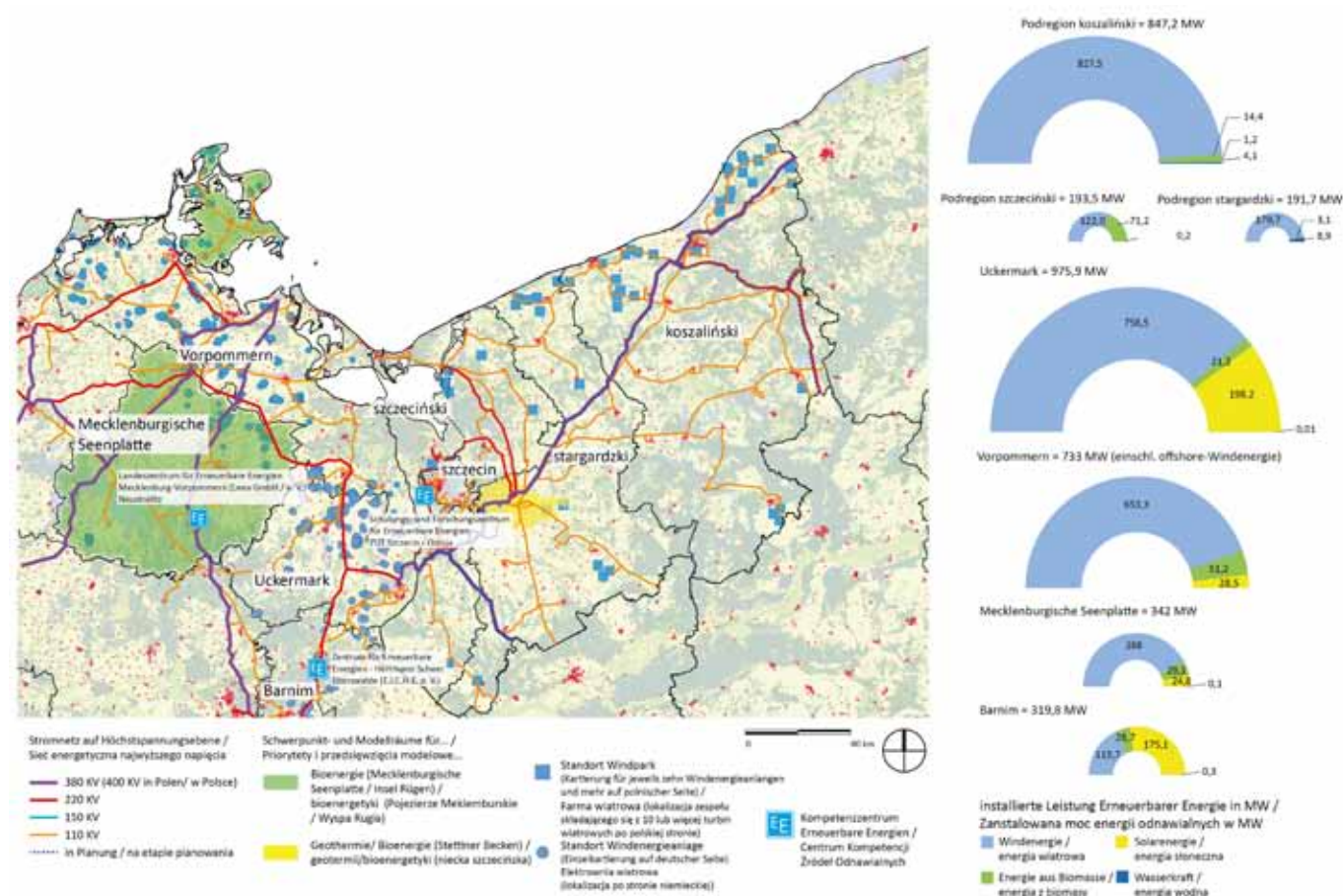
Die Metropolregion Szczecin beabsichtigt die vielfältigen geplanten und laufenden Ansätze und Anwendungsvorhaben der verschiedenen erneuerbaren Energieträger zu fördern und als Modellregion für erneuerbare Energien einen Rahmen für die Entwicklung passfähiger Vorhaben zu geben. Dem Erfahrungsaustausch sowie der (grenzüberschreitenden) Übertragbarkeit von Modellvorhaben kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu.

Unter Berücksichtigung der geschilderten Rahmenbedingungen sowie der jeweiligen energiepolitischen Zielsetzungen auf Woiwodschafts- bzw. Landesebene, verfolgt die Metropolregion Szczecin folgende Zielstellungen im Handlungsfeld:

- *Positionierung der Metropolregion Szczecin als Modellregion für erneuerbare Energien in Europa*
- *Schaffung geeigneter Organisationsstrukturen in der MRS*

Mapa 10 Priorytety i przedsięwzięcia w dziedzinie energetyki odnawialnej w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina oraz na obszarze przyległym.

Karte 10 Schwerpunkte und Modellräume in der Metropolregion Szczecin und in angrenzenden Gebieten



Źródło: complan Kommunalberatung GmbH, Podstawa kartograficzna: CORINE Land Cover (CLC 2006).

Quelle: complan Kommunalberatung GmbH, Kartengrundlage: CORINE Land Cover (CLC 2006).

Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina zamierza wspierać wielorakie planowane i bieżące przedsięwzięcia z zakresu wykorzystania różnorodnych nośników energii odnawialnych i stać się regionem modelowym energii odnawialnych w ramach realizacji przedsięwzięć dostosowanych do jego uwarunkowań. Ogromne znaczenie ma przy tym wymiana doświadczeń oraz możliwości (transgranicznego) przenoszenia realizacji przedsięwzięć modelowych. Przy uwzględnieniu przedstawionych warunków ramowych oraz każdorazowych celów polityki energetycznej na poziomie województwa bądź kraju związkowego Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina dąży do realizacji następujących celów:

- Wypracowanie pozycji Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina jako regionu modelowego energii odnawialnych w Europie.
 - Ustanowienie wspólnej struktury organizacyjnej w TRMS służącej uzgodnieniu i koordynacji przyszłych projektów wiodących (np. grupa robocza).
 - Zapewnienie lokalnej akceptacji i zgody na dalszy rozwój energetyki odnawialnej.
 - Większa promocja i wsparcie produkcji energii z OZE przez gospodarstwa domowe.
 - Opracowanie strategii i działań na rzecz poprawy efektywności energetycznej oraz zmniejszenia zużycia energii.
 - Zwiększenie lokalnych i regionalnych korzyści gospodarczych w procesie rozwoju wykorzystania OZE (Produkcja energii elektrycznej i ciepła).
 - Większe wykorzystanie energii odnawialnych w zakresie mobilności (komunikacja publiczna, mobilność elektryczna).
 - Większe wsparcie dla badań i rozwoju w zakresie nowych technologii (m.in. magazynowanie energii).
 - Większe wykorzystanie wyników badań regionalnych uczelni wyższych w dziedzinie energii odnawialnych poprzez kooperację z podmiotami gospodarczymi.
- *zur Abstimmung und Koordination von zukünftigen Leitprojekten und Zielstellungen (z.B. eine Arbeitsgruppe)*
 - *Sicherung lokaler Akzeptanz und Zustimmung für den weiteren Ausbau erneuerbarer Energien*
 - *Stärkere Vermarktung und Förderung der Energieerzeugung durch Privathaushalte*
 - *Entwicklung von Strategien und Maßnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Verringerung des Energieverbrauchs*
 - *Erhöhung der lokalen / regionalen Wertschöpfung bei der Entwicklung erneuerbarer Energien (Strom und Wärmeerzeugung)*
 - *Stärkere Nutzung der erneuerbaren Energien im Bereich Mobilität (ÖPNV, E-Mobility)*
 - *Stärkere FuE-Förderung für neue Technologien (u.a. Energiespeicherung)*
 - *Verstärkte Nutzung der Forschungsergebnisse der regionalen Hochschulen auf dem Gebiet der erneuerbaren Energien durch Kooperationen mit der Wirtschaft.*

Propozycje projektów

- **Wskazanie potrzeb i możliwości transgranicznych powiązań systemów energetycznych na poziomie lokalnym i regionalnym.**

Wytwarzanie energii w oparciu o źródła odnawialne odbywa się głównie w małych lokalnych instalacjach oraz przy zmieniającej się wielkości produkcji zależnej od warunków atmosferycznych. W związku z rozwojem energetyki opartej na rozproszonych źródłach odnawialnych występuje potrzeba przekonfigurowania układu pracy elektroenergetycznych sieci dystrybucyjnych. Konieczne jest przeprowadzenie analiz, których efektem byłoby wskazanie potrzeb, a przede wszystkim możliwości zmiany konfiguracji i transgranicznych powiązań sieci na poziomie lokalnym.”

- **Opracowanie transgranicznego studium potencjału na rzecz rozwoju odnawialnych źródeł energii oraz w celu uzgodnienia wspólnych celów energetycznych.**

Celem projektu jest przeprowadzenie analizy potencjalnych możliwości wykorzystania energii odnawialnych oraz koncepcja możliwych scenariuszy wykorzystania ze szczególnym uwzględnieniem transgranicznej przestrzeni (uwarunkowania ekologiczne, odmienne ustalenia w zakresie gospodarki przestrzennej na poziomie kraju/województwa i regionów, akceptacja mieszkańców). Należy przy tym uwzględnić istniejące polskie i niemieckie opracowania i koncepcje dotyczące potencjałów wykorzystania energii odnawialnych. Studium to ma stworzyć podstawy opracowania strategii energetycznej dla Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina.

- **Współpraca centrów badawczych i kompetencji w zakresie energii odnawialnych w regionie.**

Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina dysponuje znaczącymi centrami edukacyjnymi i badawczymi dotyczącymi odnawialnych źródeł energii: Krajowe Centrum Energii Odnawialnych Meklemburgii-Pomorza Przedniego (Leea GmbH / e.V.), Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Ostoja – Ośrodek Szkoleniowo-Badawczy w Zakresie Energii Odnawialnej, Centrum Energii Odnawialnych – Hermann Scheer (E.I.C.H.E. e.V.) w Eberswalde. Wymienione placówki zamierzają wspólnie z innymi partnerami uzupełnić bądź rozszerzyć swoją ofertę szkoleniową i informacyjną przy wykorzystaniu potencjałów transgranicznych, przygotowując obecnie odpowiednie oferty w ramach ścisłej współpracy.

Projektvorschläge

- **Untersuchung der Bedarfe und Möglichkeiten grenzüberschreitender Verknüpfungen von Energieversorgungssystemen auf lokaler und regionaler Ebene**

Die Energieerzeugung durch erneuerbare Energien erfolgt vorwiegend kleinteilig und dezentral und ist wetterbedingt mit Leistungsschwankungen verbunden. Aufgrund der sich entwickelnden Energieerzeugung aus diffusen erneuerbaren Energiequellen ist eine Umgestaltung der energetischen Versorgungsnetze erforderlich. Es müssen Analysen durchgeführt werden, um die Bedarfe, vor allem aber die Möglichkeiten zur Veränderung von Konfigurationen und grenzüberschreitenden Verflechtungen der Netze auf lokaler Ebene aufzuzeigen.

- **Erarbeitung einer grenzüberschreitenden Potenzialstudie zum Ausbau erneuerbarer Energien und zur Vereinbarung von gemeinsamen Energiezielen**

Projektziel ist die Analyse der Ausbaupotenziale für erneuerbare Energien sowie die Entwicklung möglicher Ausbauszenarien unter besonderer Berücksichtigung des grenzüberschreitenden Raums (naturräumliche Gegebenheiten, unterschiedliche raumordnerische Festlegungen auf Landes/Woiwodschafts- und Regionalebene, Akzeptanz der lokalen Bevölkerung). Hierbei ist die Auswertung der vorhandenen deutschen und polnischen Unterlagen und Strategien zum Potenzial der erneuerbaren Energien wichtige Voraussetzung. Die Studie soll die Grundlage für die Entwicklung einer Energiestrategie für die Metropolregion Szczecin bilden.

- **Kooperation der Kompetenz- und Forschungszentren für erneuerbare Energien in der Region**

Die Metropolregion Szczecin verfügt über bedeutende Bildungs- und Forschungszentren im Themenfeld erneuerbare Energien (Landeszentrum für erneuerbare Energien Mecklenburg-Vorpommern (Leea GmbH / e.V.), Westpommersche Technische Universität, Standort Ostoja – Schulungs- und Forschungszentrum für erneuerbare Energien (Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny, Ostoja – Ośrodek Szkoleniowo-Badawczy w Zakresie Energii Odnawialnej), Zentrum für erneuerbare Energien – Hermann Scheer (E.I.C.H.E. e.V.) in Eberswalde). Die genannten Einrichtungen beabsichtigen mit weiteren Partnern, Schulungs- und Informationsangebote unter Nutzung der grenzüberschreitenden Potenziale auszubauen bzw. zu ergänzen und entwickeln derzeit passfähige Angebote in enger Kooperation.

4.3. Ludzie – kultura – język – praca

Sytuacja wyjściowa i warunki ramowe

Duże znaczenie dla Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina mają postępujące przemiany społeczno-demograficzne. Przemiany te mają wpływ na każdy obszar społeczny ujęty w bloku tematycznym Ludzie – Kultura – Język – Praca i generują wzajemne oddziaływania z wyzwaniami strukturalnymi i gospodarczymi, w równym stopniu w Polsce i w Niemczech.

Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina w trakcie przemian demograficznych

Rozpatrując całościowo kwestie demografii w regionie metropolitalnym widać zróżnicowanie przestrzenne poszczególnych obszarów z trendami malejącymi, rosnącymi i w stanie stagnacji. Jednocześnie obraz graficzny (mapa nr 11) tej sytuacji pokazuje, że gminy i miasta o malejącej liczbie ludności dominują po stronie niemieckiej. Utrata liczby mieszkańców jest tu w wielu miejscowościach większa, niż w polskiej części regionu metropolitalnego, w której miejscami odnotowuje się wzrost liczby mieszkańców. Mimo odmiennej dynamiki kurczenia się liczby ludności główne determinanty i problemy związane z przemianami demograficznymi w Polsce i w Niemczech nieznacznie różnią się od siebie. Spadek liczby ludności po stronie polskiej i niemieckiej jest wynikiem niskiej liczby urodzeń i strat migracyjnych uwarunkowanych ekonomicznie, przy jednocześnie niewielkiej liczbie osób migrujących do regionu. Sposób, w jaki zmienia się liczba ludności, w szczególnym stopniu zależy od tego, na ile trend naturalnych ruchów demograficznych nakłada się na wysokość sald migracyjnych.

Polskie gminy znajdujące się w otoczeniu miast Szczecina, Stargardu Szczecińskiego i Koszalina mają dodatnie saldo migracji, dodatkowo zwiększane przez dodatni przyrost naturalny. Po stronie niemieckiej wyróżniają się gminy w otoczeniu Greifswaldu i Stralsundu, w których z uwagi na procesy suburbanizacji następuje kompensacja naturalnej straty liczby ludności poprzez dodatnie saldo migracji. W przeciwieństwie do powyższego, na obszarach oddalonych od większych miast i ich podmiejskich obszarów zagęszczenia, straty migracyjne nakładają się na naturalny spadek liczby ludności. W procesach migracyjnych nie wszystkie roczniki biorą udział z taką samą intensywnością. Większa część selektywnych strat emigracyjnych, to grupa wiekowa 18-30-latków. W większości są to osoby wysoko wykwalifikowane i kobiety. Opuszczają one swoją małą ojczyznę w poszukiwaniu miejsc pracy i możliwości kształcenia zawodowego.

W analizowanym okresie 2005-2013, to właśnie gminy w otoczeniu Szczecina odnotowały wzrost liczby

4.3. Menschen – Kultur – Sprache – Arbeit

Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Von erheblicher Bedeutung für die Metropolregion ist der fortschreitende soziodemografische Wandel. Dieser lässt keine der im Handlungsfeld Menschen – Kultur – Sprache – Arbeit gefassten Gesellschaftsbereiche unberührt und steht in Wechselwirkung mit strukturellen und wirtschaftlichen Herausforderungen – in Deutschland und Polen gleichermaßen.

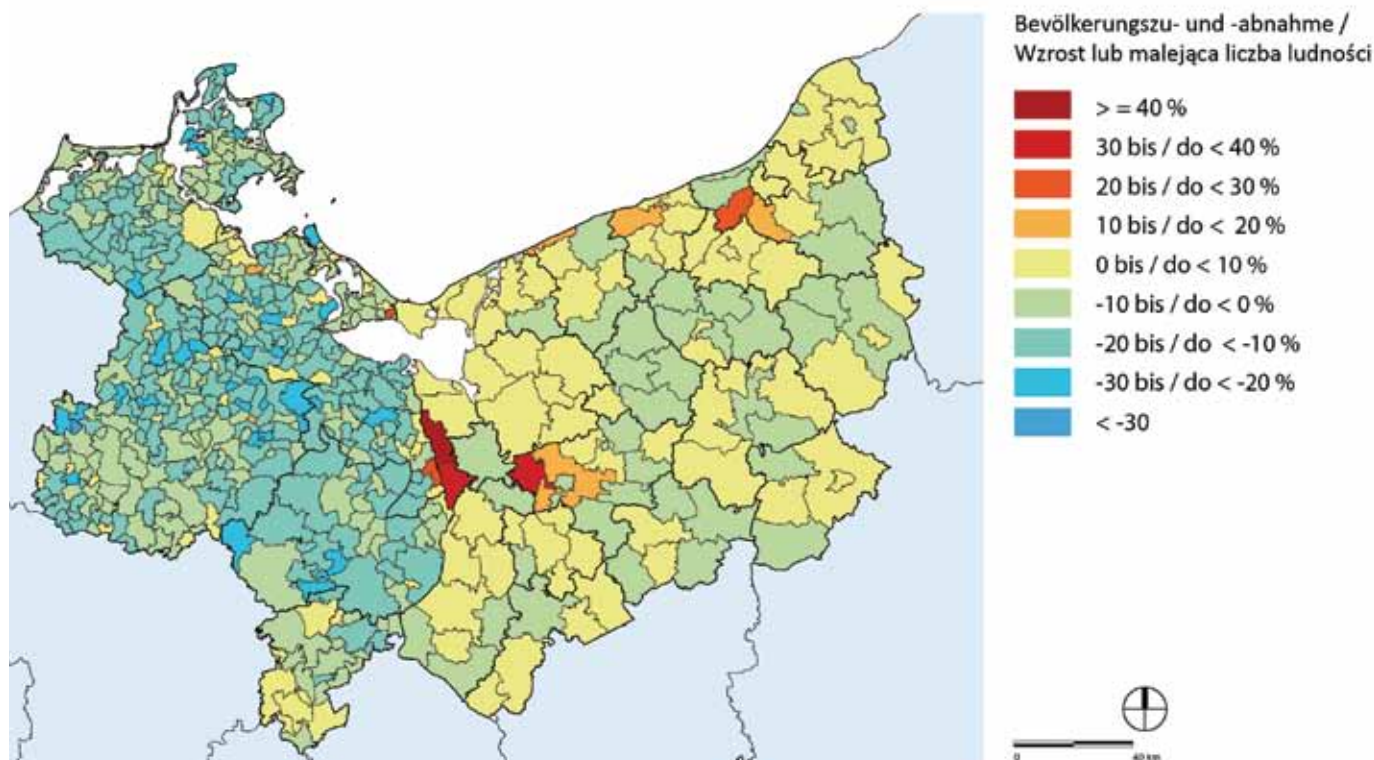
Die Metropolregion im demografischen Wandel

Bei einer Gesamtbetrachtung der demografischen Entwicklung in der Metropolregion lässt sich ein asymmetrisches Muster mit schrumpfenden und stagnierenden Teilräumen und solchen mit Einwohnerzuwächsen erkennen. Zugleich verdeutlicht Karte 11, dass Gemeinden und Städte mit rückgängiger Einwohnerzahl auf deutscher Seite überwiegen und die Einwohnerverluste vielerorts stärker ausgeprägt sind als im polnischen Teil der Metropolregion, welcher in weiten Teilen sogar durch Bevölkerungsgewinne gekennzeichnet ist. Trotz unterschiedlicher Dynamik des Einwohnerrückgangs unterscheiden sich die wesentlichen Determinanten und die mit dem demografischen Wandel verknüpften Probleme in Polen und Deutschland kaum voneinander. So speist sich der Bevölkerungsrückgang auf deutscher und polnischer Seite aus niedrigen Geburtenzahlen und ökonomisch motivierten Wanderungsverlusten bei gleichzeitig geringen Zuwanderungszahlen. Wie sich die Bevölkerungszahl verändert, hängt in besonderem Maße davon ab, inwiefern die Wanderungssalden die natürliche Bevölkerungsentwicklung überlagern.

Auffallend sind hierbei die jeweiligen Gemeinden im Umland von Greifswald und Stralsund, in denen aufgrund von Suburbanisierungsprozessen die natürlichen Bevölkerungsverluste durch positive Wanderungssalden kompensiert werden können. In den polnischen Gemeinden im Umland der Städte Szczecin, Stargard Szczeciński und Koszalin kommen zu den vorhandenen positiven Wanderungssalden noch eine positive natürliche Bevölkerungsentwicklung, so dass im Ergebnis in den vergangenen Jahren teils deutliche Bevölkerungszunahmen verzeichnet werden konnten. Dagegen liegen in den Gebieten abseits der größeren Städte und ihrer suburbanen Verdichtungsräume die Wanderungsverluste über dem natürlichen Rückgang der Bevölkerung, wobei an den Wanderungsprozessen nicht alle Altersjahrgänge in gleicher Intensität beteiligt sind. So geht ein Großteil der selektiven Migrationsverluste auf die Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen, in der Mehrzahl Hochqualifizierte und Frauen, zurück, die aus Ausbildungs- und Arbeitsplatzmotiven heraus ihre Heimat verlassen.

Mapa 11 Zmiana liczby ludności w latach 2005 do 2013 w TRMS i wybranych regionach sąsiedzkich

Karte 11 Bevölkerungsentwicklung 2005 bis 2013 in der MRS und einiger Nachbarregionen



Źródło: Urząd Statystyczny Berlina i Brandenburgii, Urząd Statystyczny Meklemburgii – Pomorza Przedniego, GUS Szczecin.

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Statistical Office Szczecin.

mieszkańców, spowodowany migracją. Trend ten dotyczy również niektórych niemieckich gmin na terenie urzędu rejonowego Löcknitz-Penkun, w południowej części powiatu Pomorze Przednie-Greifswald, na granicy z Polską. Ten wzrost liczby mieszkańców spowodowany jest przeprowadzaniem się Polaków na stronę niemiecką, stąd obszar ten awansował do miana „centrum polskiej migracji” (Analizy polskie nr 111, 2012: 3). Pozytywne tendencje na małych obszarach odnotowuje się również w gminie Pinnow z powodu dobrego rozwoju gospodarki oraz na terenie urzędu rejonowego Gartz w powiecie Uckermark od czasu przystąpienia Polski do UE w 2004 r. Tu większa liczba osób przeprowadzających się z Polski prowadzi do stabilizacji salda migracji (Gotzmann, 2013 r.). Jest to jednak do tej pory zjawisko wyjątkowe w niemieckiej części regionu metropolitalnego. Większość polskich imigrantów codziennie przemieszcza się przez granicę. Z uwagi na wysokie ceny nieruchomości w Szczecinie przenieśli oni swoje miejsce zamieszkania na teren Niemiec do miejscowości, które są komunikacyjnie dobrze dostępne przez byłe przejścia graniczne w Lubieszynie, Rosóweku, Linken, Penkun i Kołbaskowie – Pomellen. I tak np. W latach 2000 – 2011 liczba polskich mieszkańców Gartz nad Odrą wzrosła w tym okresie o 399 osób (o 16%). Codziennie bądź kilka

Im Betrachtungszeitraum 2005 bis 2013 konnten besonders die Gemeinden des Szczeciner Umlandes wanderungsinduzierte Einwohnerzuwächse verzeichnen, darunter einige deutsche Gemeinden im Amtsbereich Löcknitz-Penkun im südlichen Teil des Landkreises Vorpommern-Greifswald, an der Grenze zu Polen. Diese verzeichnen Einwohnerzuwächse dank zugezogener polnischer Haushalte und avancieren zum „Zentrum der polnischen Migration“ (vgl. Polen-Analysen Nr. 111, 2012: 3). Positive kleinteilige Entwicklungstendenzen finden sich ebenfalls in der Gemeinde Pinnow, aufgrund der positiven wirtschaftlichen Entwicklung, sowie im Amt Gartz im Landkreis Uckermark seit dem EU-Beitritt Polens im Jahre 2004. Ein verstärkter Zuzug aus Polen führt hier zu einer Stabilisierung der Bevölkerungszahlen (Gotzmann 2013), die bislang aber eher eine Ausnahmeerscheinung im deutschen Teilraum der Metropolregion ist. Die meisten polnischen Migranten sind Grenzgänger, die aufgrund hoher Immobilienpreise in Szczecin ihren Wohnort nahe der verkehrstechnisch günstig gelegenen Grenzübergänge Lubieszyn, Rosówek, Linken, Penkun und Kolbaskowo – Pomellen verlegt haben und täglich oder mehrmals wöchentlich, beispielsweise für die Arbeit, Besuche von Familie und Freunden oder für Freizeitaktivitäten nach Szczecin einpendeln. So zeigt beispielsweise die Gemeinde Grambow im Amt Löcknitz-Penkun einen

razy w tygodniu przejeżdżają przez granicę, np. do pracy, aby odwiedzić rodzinę i przyjaciół, bądź spędzić czas wolny w Szczecinie. I tak na przykład gmina Grambow na terenie urzędu rejonowego Löcknitz-Penkun wykazuje wzrost ludności spowodowany migracją w wysokości ok. 25% w okresie 2005 do 2013. Gmina Löcknitz odnotowała w tym samym okresie wzrost liczby mieszkańców o ok. 7%. Sąsiednia gmina Dobra odnotowała wzrost liczby mieszkańców o ok. 60%, a gmina Kołbaskowo o ok. 35%. Niemieckie gminy położone dalej od granicy niż odległość do zaakceptowania przez osoby codziennie dojeżdżające do pracy w Szczecinie nie będą jednak odnosić korzyści z procesu szczecińskiej suburbanizacji. Podczas, gdy pogranicze po stronie niemieckiej odnotowuje wzrost liczby polskich mieszkańców, liczba Niemców przenoszących się na polską stronę regionu metropolitalnego jest niska.

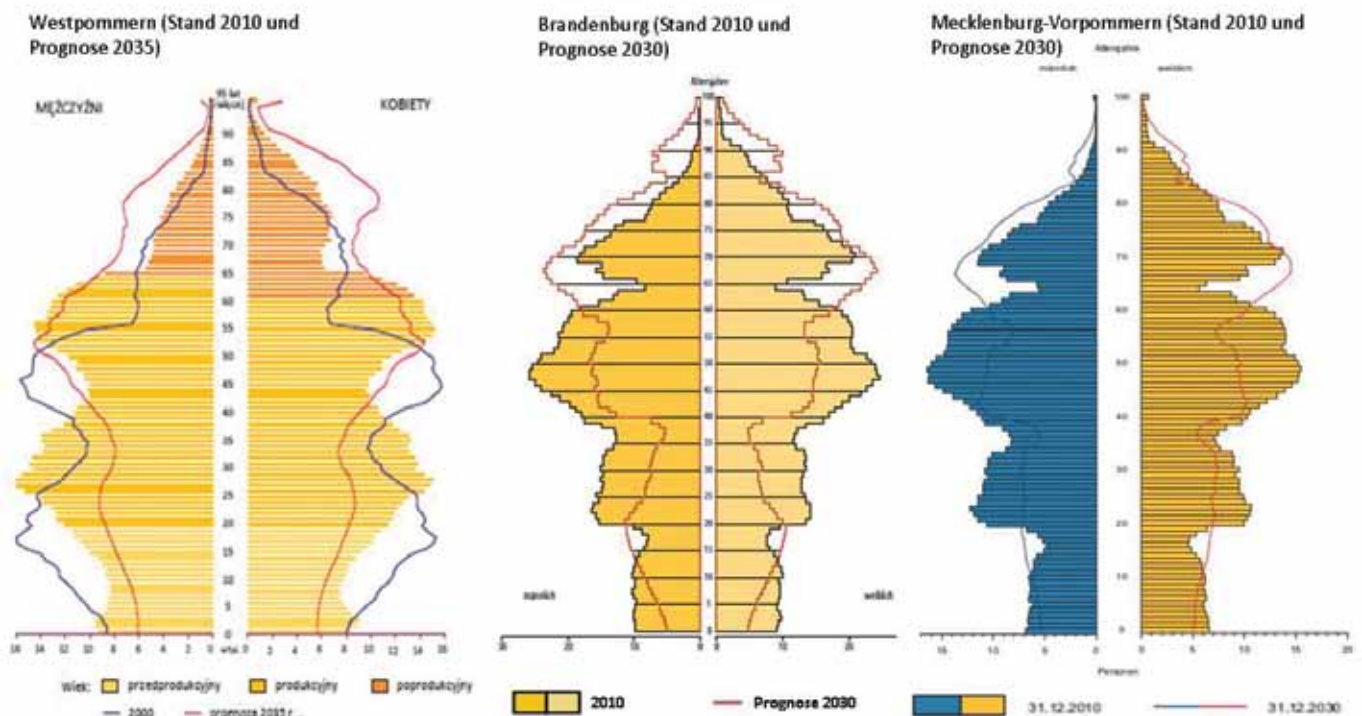
Negatywnemu bilansowi migracji towarzyszy przesunięcie relacji pokoleniowych bądź dysproporcja w strukturze grup

wanderungsinduzierten Einwohnerzuwachs von rd. 25 % im Betrachtungszeitraum 2005 bis 2013 und im Ort Gartz stieg die Zahl der polnischen Einwohner in den Jahren 2000-2011 um 399 Personen (16.% der Einwohner). Die Gemeinde Löcknitz konnte einen Einwohnerzuwachs von rd. 7 % im selben Betrachtungszeitraum verzeichnen. In der benachbarten Gemeinde Dobra (Szczecińska) betrug der Einwohnerzuwachs rd. 60 % und die Gemeinde Kolbaskowo erfuhr einen Einwohnerzuwachs von rd. 35 %. Die deutschen Gemeinden jenseits einer akzeptablen Pendlerentfernung zu Szczecin werden jedoch die Vorteile der um Szczecin stattfindenden Suburbanisierung nicht nutzen können. Während der grenznahe Raum auf deutscher Seite einen Zuwachs polnischer Einwanderer notiert, ist die Zahl grenzüberschreitender Abwanderer auf die polnische Seite der gemeinsamen Metropolregion gering.

Die negative Wanderungsbilanz wird überlagert von einer Verschiebung des Generationenverhältnisses bzw. einer Disproportion der Altersgruppenverteilung zulasten des

Rysunek 9: Porównanie struktury wieku w Brandenburgii i Meklemburgii Pomorzu Przednim oraz w województwie zachodniopomorskim.

Rysunek 9: Vergleich der Altersstruktur in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und der Woiwodschaft Westpommern



Źródła: Ruch naturalny i migracje w województwie zachodniopomorskim, GUS Szczecin, 2010 / Prognoza demograficzna dla Brandenburgii 2011-2030 LBV, / Raporty statystyczne Urzędu Statystycznego Meklemburgii-Pomorza Przedniego, 2013

Quellen: Bevölkerungsbewegung und Migration in Westpommern, Statistisches Büro in Szczecin, 2010 / LBV Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2011-2030, / Statistische Berichte Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, 2013

wiekowych na niekorzyść odsetka osób w wieku produkcyjnym i przy zwiększeniu średniej wieku. Przemiany w strukturze wieku będą z biegiem czasu przybierać na sile, ponieważ coraz liczniejsze roczniki przechodzą do coraz wyższych klas wiekowych.

Odwrotnie, roczniki o niskiej populacji od połowy lat 90-tych będą wpływały również w przyszłości na niską liczbę urodzeń. Dochodzi do zjawiska echa demograficznego, które rozprzestrzenia się z uwagi na odłożone w czasie porody i wyższy wiek kobiet rodzących po raz pierwszy. Spadek liczby urodzeń i wysoka nadwyżka zgonów będą w przyszłości prowadzić do dalszych spadków liczby ludności po niemieckiej i w coraz większym stopniu również po polskiej stronie regionu metropolitalnego. W okresie prognostycznym 2010-2030 Urząd Statystyczny Meklemburgii-Pomorza Przedniego oczekuje dla powiatu Pojezierze Meklemburskie spadku liczby ludności o ok. 22%, a tym samym najwyższego w całym regionie metropolitalnym. Dla powiatu Uckermark Urząd Statystyczny krajów związkowych Berlina i Brandenburgii prognozuje do roku 2030 spadek liczby ludności o ok. 20%. Prognozy te obciążone są jednak ryzykiem, ponieważ zachowania migracyjne są trudne do przewidzenia i obliczenia.

Podczas gdy w niemieckich powiatach prognozowany jest spadek liczby ludności w różnych zakresach, w prognozie demograficznej dla województwa zachodniopomorskiego występują poza powiatami tracącymi mieszkańców też i takie, które będą odnosić korzyści z procesów suburbanizacji i również w przyszłości odnotowywać wzrost liczby mieszkańców. W okresie prognostycznym 2030 największy wzrost liczby mieszkańców oczekiwany jest w powiecie polickim, w zachodnim otoczeniu Szczecina – ok. 22%. Gminy tego powiatu, Dobra Szczecińska i Kołbaskowo już dziś doświadczają zjawiska suburbanizacji. Wzrost liczby ludności, chociaż w niewielkim zakresie, prognozowany jest również dla powiatu goleniowskiego, we wschodniej części otoczenia Szczecina. Wzrost liczby ludności w obu powiatach w otoczeniu Szczecina spowoduje jednak ich spadek w samym Szczecinie. Prognozuje się, że miasto w tym samym czasie straci prawdopodobnie ok. 5% swoich mieszkańców. Podobne zjawiska dotyczyć będą powiatu koszalińskiego, będącego otoczeniem Koszalina – miasta na prawach powiatu. Tu przewidywany jest w prognozie demograficznej wzrost liczby mieszkańców o ok. 3%. W przeciwieństwie do powyższego w powiatach o słabej strukturze ekonomicznej i niewielkiej gęstości zaludnienia: świdwińskim, drawskim i choszczeńskim, oczekuje się dużego spadku liczby ludności.

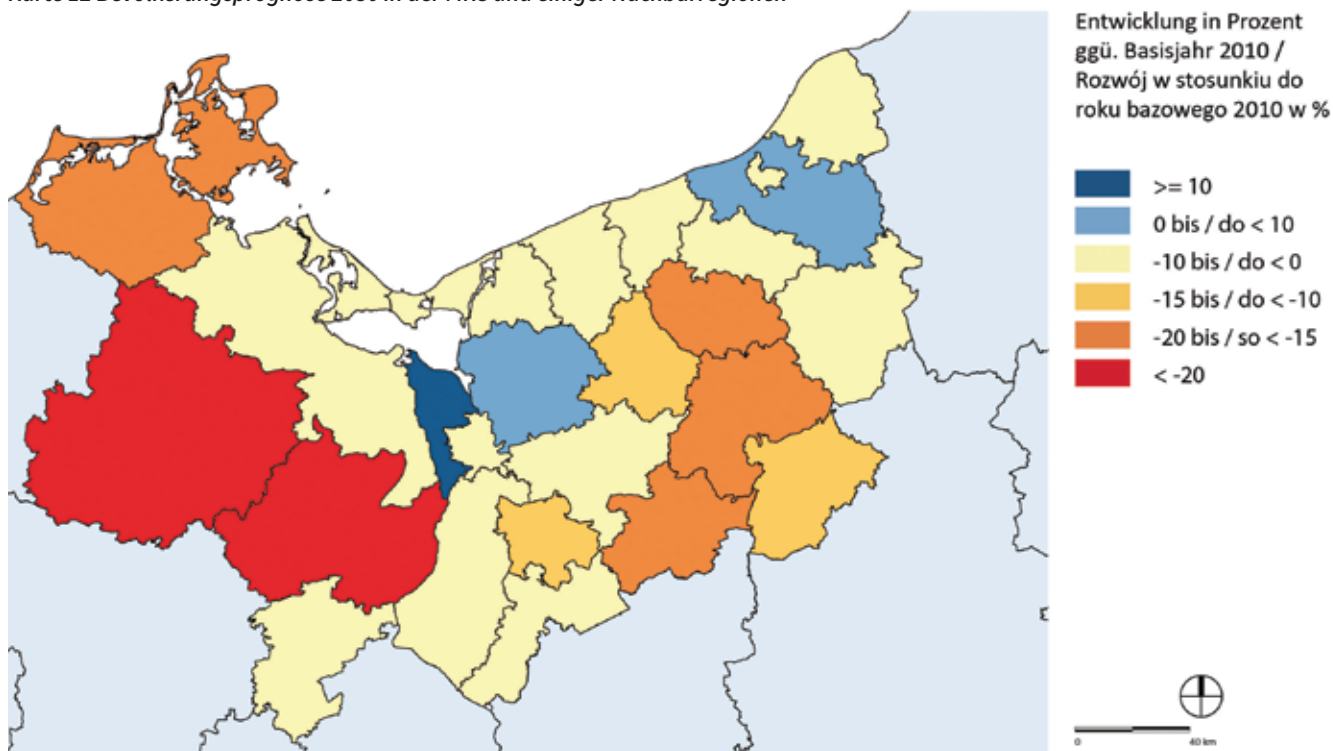
Erwerbsfähigenanteils und einer Erhöhung des Durchschnittsalters. Die Umwälzung der Altersstruktur wird im Zeitablauf an Tempo gewinnen, weil immer stärker besetzte Geburtsjahrgänge in die höheren Altersklassen gelangen.

Umgekehrt werden die schwachen Geburtsjahrgänge seit Mitte der 1990er Jahre geringe Geburtenzahlen in der Zukunft zur Folge haben. Es entsteht ein demografisches Echo, das sich aufgrund aufgeschobener Geburten und einem erhöhten Erstgeburtsalter ausweitert. Der Geburtenrückgang und die hohen Sterbeüberschüsse werden in Zukunft zu weiteren Bevölkerungsverlusten auf der deutschen und zunehmend auch auf der polnischen Seite der Metropolregion führen. Für den Prognosezeitraum 2010 bis 2030 erwartet das Statistische Amt Mecklenburg-Vorpommern für den Landkreis Mecklenburgische Seenplatte einen Bevölkerungsverlust von rd. 22 % und damit den höchsten in der gesamten Metropolregion. Für den Landkreis Uckermark prognostiziert das Amt für Statistik der Länder Berlin und Brandenburg einen Bevölkerungsrückgang von rd. 20 % bis zum Prognoseendjahr 2030. Allerdings sind die Prognosen mit Unsicherheiten behaftet, da sich vor allem das Wanderungsverhalten schwer vorausberechnen lässt.

Während für die deutschen Landkreise jeweils Bevölkerungsverluste in unterschiedlicher Höhe prognostiziert werden, weist die Bevölkerungsprognose in der Woiwodschaft Westpommern neben Landkreisen mit Bevölkerungsverlusten auch solche aus, die weiterhin von Suburbanisierungsprozessen profitieren und voraussichtlich auch in Zukunft Einwohnerzuwächse verzeichnen können. Der höchste Einwohnerzuwachs von rd. 22 % bis zum Prognoseendjahr 2030 wird für den Landkreis Policki im westlichen Szczeciner Umland prognostiziert, wo sich bereits in den Gemeinden Dobra (Szczecińska) und Kołbaskowo Suburbanisierungen herausbilden. Für den Landkreis Goleniowski im östlichen Szczeciner Umland wird ebenfalls ein Einwohnerzuwachs prognostiziert, wenn auch in geringer Höhe. Die Einwohnerzuwächse beider Landkreise im Umland von Szczecin gehen jedoch auch auf Kosten von Szczecin, das im selben Prognosezeitraum voraussichtlich rd. 5 % seiner Einwohner verliert. Ähnliches gilt für den Landkreis Koszaliński, der das Umland der Kreisfreien Stadt Koszalin umgibt und für den die Bevölkerungsprognose einen Einwohnerzuwachs von rd. 3 % vorhersagt. Dagegen werden für die dünnbesiedelten und ländlich strukturierten Landkreise Świdwiński, Drawski und Choszczeński hohe Einwohnerverluste erwartet.

Mapa 12 Prognoza demograficzna 2030 w TRMS i wybranych regionach sąsiednich

Karte 12 Bevölkerungsprognose 2030 in der MRS und einiger Nachbarregionen



Źródło: Urząd Statystyczny Berlina i Brandenburgii, Urząd Statystyczny Meklemburgii-Pomorza Przedniego, GUS Szczecin.

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, Statistical Office Szczecin.

Powiązania rynku pracy i przedsiębiorstw w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina

Już przed pełnym zniesieniem ograniczeń dostępu do niemieckiego rynku pracy dla polskich obywateli, z dniem 1 maja 2011 r. Niemcy były popularnym krajem docelowym dla polskich pracobiorców. W roku 2010 w celach zarobkowych w Niemczech przebywało 455 000 Polaków (są to ustalenia Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie). Przejazdy z miejsca zamieszkania do miejsca pracy dotyczą bardziej polskich pracobiorców w Niemczech. Z uwagi na, w dużej części niewielką ilość ofert pracy w niemieckiej części regionu metropolitalnego, który ma bardziej charakter obszarów wiejskich, bezwzględna liczba osób przemieszczających się regularnie z miejsca zamieszkania do miejsca pracy jest niska, w porównaniu z innymi regionami granicznymi, charakteryzującymi się większą gęstością zaludnienia. I tak na przykład według danych Federalnego Urzędu Pracy w położonym blisko granicy Schwedt nad Odrą tylko 1% objętych pełnym obowiązkiem odprowadzania składek na ubezpieczenia społeczne miejsc pracy jest obsadzonych przez pracowników z Polski (stan na rok 2013). Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że realne potoki osób regularnie przemieszczających się z miejsca

Arbeitsmarkt- und Unternehmensverflechtungen in der Metropolregion

Bereits vor der vollständigen Aufhebung der Zugangsbeschränkungen für polnische Staatsbürger zum deutschen Arbeitsmarkt am 1. Mai 2011 war Deutschland ein beliebtes Zielland für polnische Erwerbstätige. Im Jahr 2010 hielten sich 455.000 Polen für eine Arbeit in Deutschland auf, wie das Statistische Hauptamt (Główny Urząd Statystyczny -GUS) in Warszawa ermittelte. Insgesamt sind die Pendlerbeziehungen stärker durch die Beschäftigung polnischer Arbeitnehmer in Deutschland als umgekehrt geprägt. In Anbetracht der in weiten Teilen geringen Arbeitsplatzdichte in den überwiegend ländlich geprägten deutschen Teilen der Metropolregion ist das absolute Pendleraufkommen im Vergleich mit anderen dichter besiedelten Grenzregionen jedoch derzeit noch gering. So kommen beispielsweise für den grenznah gelegenen Standort Schwedt/Oder nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit lediglich 1% der sozialversicherungspflichtig-Beschäftigten aus Polen (Stand 2013). Hierbei ist anzumerken, dass die realen Penderverflechtungen stärker ausgeprägt sind, da polnische Arbeitnehmer häufig in flexiblen Beschäftigungsverhältnissen in deutschen Unternehmen eingestellt sind und somit in der offiziellen Statistik nicht berücksichtigt werden.

zamieszkania do miejsca pracy są większe, ponieważ polscy pracownicy są często zatrudniani w niemieckich przedsiębiorstwach w oparciu o elastyczne formy zatrudnienia i tym samym nie są uwzględniani w oficjalnych statystykach.

Pracownicy polskiego pochodzenia pracują w Brandenburgii głównie w dziedzinach transportu i logistyki, w rolnictwie i hodowli zwierząt oraz w branży budowlanej. Poza tym obserwuje się również zatrudnianie polskich specjalistów z dobrą znajomością języka niemieckiego w niemieckich instytucjach. W niektórych branżach, jak np. W zawodach medycznych i związanych z opieką nad osobami przewlekłe chorymi, starszymi i niepełnosprawnymi, polscy lekarze, pielęgniarki i opiekunowie oraz pielęgniarze mają tak duży udział w rynku pracy, że bez nich trudno byłoby obsadzić w Niemczech niektóre branże (por. Statystyki Federalnego Urzędu Pracy, Analizy polskie nr 111, 2012: 4).

Nie ma aktualnych, dotyczących całych obszarów danych o sytuacji niemieckich pracobiorców w Polsce bądź w województwie zachodniopomorskim. W szczególności w porównywalnie gospodarczo słabych regionach wiejskich we wschodniej części powiatu Pomorze Przednie-Greifswald odnotowuje się w coraz większym stopniu potoki pracowników regularnie jeżdżących między miejscem zamieszkania a zatrudnienia z zachodu na wschód, w szczególności do pobliskiej aglomeracji szczecińskiej. Według informacji otrzymanych od konsula honorowego Niemiec w Szczecinie w roku 2010 w Szczecinie i w regionie zachodniopomorskim pracowało co najmniej 2 500 niemieckich pracobiorców. I tak np. rzemieślników przyciąga ożywiona działalność budowlana w aglomeracji szczecińskiej.

Wraz z wprowadzeniem nieograniczonej swobody przepływu siły roboczej od 2011 r. (porównaj m.in. rozdział 3) zdecydowanej poprawie uległy polityczne warunki ramowe podejmowania pracy w kraju sąsiada, co znajduje swoje odzwierciedlenie w coraz intensywniejszych powiązaniach na rynku pracy. Według danych Federalnego Urzędu Pracy na przykład liczba polskich pracowników zatrudnionych w Brandenburgii na pełnych etatach z pełnym oskładkowaniem wzrosła w latach 2011-2013 z około 2 000 osób do prawie 8 000. W tym samym okresie liczba osób przejeżdżających codziennie przez granicę z miejsca zamieszkania do miejsca pracy wzrosła o 600% do 4 041 osób. Jedna trzecia polskich pracowników w Brandenburgii to osoby przejeżdżające codziennie przez granicę z miejscem zamieszkania w Polsce.²⁵

Powiązania na rynku pracy występują poza bezpośrednim pograniczem również z Berlinem. W Berlinie mieszkało w 2013 r. Około 51.000 obywateli polskich. Polscy

Beschäftigte mit polnischer Herkunft arbeiten in Brandenburg vorrangig im Bereich Verkehr/Logistik, in der Land- und Tierwirtschaft sowie in der Baubranche. Darüber hinaus ist auch die Anstellung polnischer Spezialisten mit guten Deutschkenntnissen in deutschen Institutionen zu beobachten. In manchen Branchen wie z.B. im Gesundheits- und Pflegebereich bilden polnische Ärztinnen und Ärzte sowie Krankenschwestern oder -pfleger einen nennenswerten Beschäftigtenanteil ohne den manche Fachgebiete nicht besetzt wären (vgl. Statistik Bundesagentur für Arbeit sowie Polen-Analysen Nr 111, 2012: 4).

Zur Zahl deutscher Arbeitnehmer in Polen bzw. der Woiwodschaft Westpommern liegen keine flächendeckenden aktuellen amtlichen Daten vor. Insbesondere in den vglw. strukturschwachen ländlichen Regionen im östlichen Teil des Landkreises Vorpommern-Greifswald werden jedoch zunehmend auch Pendlerströme von West nach Ost, insbesondere in den nahe gelegenen Großraum Szczecin, beobachtet. Nach Angaben des deutschen Honorarkonsuls in Szczecin arbeiten bereits im Jahr 2010 mindestens 2.500 deutsche Arbeitnehmer in Szczecin und der umliegenden Region Westpommern. So wurden u.a. Handwerker von der regen Bautätigkeit im Großraum Szczecin angezogen.

Mit der unbeschränkten Arbeitnehmerfreizügigkeit seit 2011 (vgl. auch Kapitel 3) haben sich die politischen Rahmenbedingungen für die Aufnahme von Beschäftigungsverhältnissen im jeweiligen Nachbarland deutlich verbessert, was sich in einer zunehmenden Arbeitsmarktverflechtung widerspiegelt. So hat sich nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit beispielsweise die Zahl der polnischen sozialversicherungspflichtig-Beschäftigten in Brandenburg in den Jahren 2011 bis 2013 von ca. 2.000 auf knapp 8.000 Personen nahezu vervierfacht. Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Grenzpendler um über 600 % auf 4.041 Personen an. Insgesamt sind ca. ein Drittel der polnischen Arbeitnehmer in Brandenburg Grenzpendler mit Wohnort in Polen.²⁵

Nennenswerte Arbeitsmarktverflechtungen bestehen neben dem unmittelbaren Grenzraum auch mit Berlin. In Berlin lebten 2013 rund 51.000 polnische Bürger. Polnische Berliner sind damit die zweitgrößte Gruppe ausländischer Staatsangehöriger.

Vor dem Hintergrund der bestehenden und prognostizierten Bevölkerungsentwicklung in der Metropolregion Szczecin sind eine bessere Vermittlungsfähigkeit auf dem Arbeitsmarkt sowie weitere Maßnahmen zur Fachkräftesicherung von zentraler strategischer Bedeutung für die weitere positive wirtschaftliche Entwicklung der Metropolregion. Eine zunehmende Arbeitsmarktintegration zwischen den Teilräumen der Metropolregion kann hier eine große Chance darstellen dem

25 Dane te dotyczą osób na pełnych etatach z pełnym oskładkowaniem, jak i pracujących za tzw. niskie wynagrodzenie.

25 Diese Angaben beziehen sich sowohl auf sozialversicherungspflichtig (SVB) als auch geringfügig entlohnte Beschäftigte (GeB).

Berlińczycy stanowią tym samym drugą pod względem liczności grupę zagranicznych obywateli.

Z uwagi na obecną i prognozowaną sytuację demograficzną w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina podstawowe znaczenie strategiczne dla dalszego pozytywnego rozwoju gospodarczego tego obszaru mają umiejętności i wiedza potencjalnych pracowników, poprawiające ich możliwość znalezienia zatrudnienia na rynku pracy, oraz dalsze działania na rzecz zapewnienia puli odpowiednich fachowców. Większy stopień zintegrowania rynku pracy pomiędzy wszystkimi częściami regionu metropolitalnego może być większą szansą na wspólne przeciwdziałanie grożącemu brakowi odpowiedniej siły roboczej.²⁶ Wykorzystanie tych potencjałów wymaga dalszych starań w zakresie różnych form współpracy oraz przewycięzania przeszkód w mobilności, jak i wypracowania standardów minimalnych. Mimo lepszych warunków ramowych w praktyce nadal występują długotrwałe i trudne procesy np. Wzajemnego uznawania kwalifikacji. Procesy te należy przyspieszyć i uprościć.

Kooperacja pomiędzy polskimi i niemieckimi przedsiębiorstwami w ramach wspólnego łańcucha kreacji wartości występuje w niewielkim stopniu. Mierząc wielkością zagranicznych inwestycji bezpośrednich, bilateralne powiązania gospodarcze i kooperacja wewnątrz regionu metropolitalnego są wykształcone w niewielkim stopniu. Przeważająca część zagranicznych inwestycji bezpośrednich z Niemiec to inwestycje przedsiębiorstw z siedzibą poza TRMS (por. Maak 2010: 44). Przedsiębiorstwa z województwa zachodniopomorskiego również wstrzymują się od inwestycji bezpośrednich w niemieckiej części regionu. Wprawdzie w dawnym powiecie Uecker-Randow funkcjonuje ponad 200 zakładów z polskim kapitałem, udziałowcem bądź dyrekcją (por. Analizy polskie nr 111, 2012: 4), ale większość zakładanych przez Polaków firm to mikroprzedsiębiorstwa, które w mniejszym stopniu zajmują się produkcją, a w większym handlem i usługami. Przedsiębiorstwa te są w dużym stopniu ukierunkowane na lokalny popyt, który z uwagi na likwidację przeszkód granicznych rośnie w porównywalnie szybkim tempie. Duży wkład w poprawę transgranicznej współpracy gospodarczej wnosi np. prowadzony przez Izbę Przemysłowo-Handlową dla Wschodniej Meklemburgii-Pomorza Przedniego Dom Gospodarki w Szczecinie. Zróżnicowana i przystosowana do specyficznych potrzeb oferta usług doradczych i informacji oraz praktyczna pomoc np. podczas prezentacji targowych, powoływania do życia firm jak i pośredniczenie w nawiązywaniu kontaktów między polskimi i niemieckimi przedsiębiorstwami stanowi trwałe wsparcie gospodarczej integracji regionu.

26 Por. m.in. Perspektywy wspólnego rynku pracy w basenie Morza Bałtyckiego, Fundacja Fryderyka Eberta 2011 r.

drohenden Fachkräftemangel gemeinsam entgegenzuwirken.²⁶ Um die Potenziale zu nutzen, sind weitere kooperative Anstrengungen und Maßnahmen zum Abbau von Mobilitätshemmnissen sowie der Ausgestaltung von Mindeststandards erforderlich. Trotz der Verbesserung der Rahmenbedingungen ist in der Praxis z.B. die gegenseitige Anerkennung von Berufsabschlüssen mitunter weiterhin ein langwieriger und schwieriger Prozess, den es zu vereinfachen und beschleunigen gilt.

Kooperationen im Sinne einer Zusammenarbeit zwischen deutschen und polnischen Unternehmen in einer gemeinsamen Wertschöpfungskette sind im kleinen Stil vorhanden. Gemessen an Ausländischen Direktinvestitionen (ADI) sind bilaterale wirtschaftliche Verflechtungen und Kooperationen innerhalb der Metropolregion jedoch gering ausgeprägt. Der überwiegende Teil von Ausländischen Direktinvestitionen aus Deutschland stammt von Unternehmen mit Sitz außerhalb der Metropolregion (vgl. Maak 2010: 44). Unternehmen aus Westpommern sind mit ADI im deutschen Teil der Metropolregion ebenfalls zurückhaltend. Zwar gibt es allein im Altkreis Uecker-Randow mehr als 200 Betriebe mit polnischem Kapital, Teilhabern und Geschäftsführern (vgl. Polen-Analysen Nr 111, 2012: 4). Die Mehrheit der polnischen Firmengründungen sind jedoch Kleinstbetriebe, die weniger in der Produktion als hauptsächlich in den Bereichen Handel und Dienstleistungen tätig sind. Diese Unternehmen sind in starkem Maße auf lokale Nachfragepotenziale ausgerichtet, die durch den Abbau von Grenzhemmnissen vergleichsweise stark steigen. Einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der grenzüberschreitenden wirtschaftlichen Zusammenarbeit leistet z. B. das von der IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern betriebene Haus der Wirtschaft in Szczecin. Mit verschiedenen auf die spezifischen Bedürfnisse zugeschnittenen Informations- und Beratungsangeboten sowie praktischer Unterstützung z.B. bei Messenbeteiligungen, Firmengründungen oder Kontaktvermittlungen für polnische und deutsche Unternehmen wird das wirtschaftliche Zusammenwachsen der Region dauerhaft befördert.

Spracherwerb und berufliche Perspektiven in der Metropolregion

Zwar wurden physische Barrieren für Ströme von Gütern und Personen über die deutsch-polnische Grenze abgebaut und es zeichnen sich erste Anzeichen einer transnationalen Verschmelzung der Märkte ab. Noch immer gibt es jedoch wesentliche Hemmnisse, die aus Sprachbarrieren sowie aus kulturellen und mentalen Barrieren resultieren. Diese Barriereeffekte wiederum schwächen das grenzüberschreitende Zusammenwachsen und stehen einer deutlichen Belebung der Wirtschaftstätigkeit sowie der Entfaltung der Entwicklungspotenziale der Metropolregion entgegen. Vor diesem

26 Vgl. u.a. Perspektiven eines gemeinsamen Arbeitsmarktes im Ostseeraum, Friedrich Ebert-Stiftung 2011

Nauka języka i perspektywy zawodowe w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina

Wprawdzie zlikwidowano fizyczne bariery w przepływie dóbr i osób przez polsko-niemiecką granicę i widać pierwsze oznaki transnarodowej integracji rynków, ale nadal istnieją zasadnicze przeszkody wynikające z bariery językowej oraz barier kulturowych i mentalnych. Efekt bariery osłabia transgraniczną integrację i przeciwdziała wyraźnemu ożywieniu działalności gospodarczej oraz rozwijaniu potencjałów rozwojowych w regionie metropolitalnym. W tym kontekście wspieranie wielojęzyczności, m.in. poprzez wczesną naukę języka sąsiada oraz poprawę możliwości rozwijania kompetencji interkulturowych, to kluczowe zadanie w procesie integracji oraz likwidacji przeszkód granicznych. W tym zakresie można odnieść się do szerokiego wachlarza sprawdzonych – częściowo przez długie lata – działań, projektów i inicjatyw. I tak inicjatywą Euroregionu Pomerania było utworzenie w 2009 w Szczecinie i Löcknitz punktu kontaktowo-doradczego dla polskich i niemieckich obywateli, którzy zdecydowali się na osiedlenie lub podjęcie działalności gospodarczej po drugiej stronie granicy. Z uwagi na bariery językowe niektóre niemieckie urzędy i samorządy rozpoczęły zatrudnianie osób znających język polski. Aby wspierać naukę języka sąsiada, zarówno przedszkola, jak i szkoły podstawowe oraz ponadpodstawowe po stronie niemieckiej oferują na pograniczu z Polską naukę języka polskiego i reagują tym samym na rosnącą liczbę dzieci i młodzieży polskiego pochodzenia.

Po stronie niemieckiej 17 ogólnokształcących szkół publicznych oferuje język polski albo jako drugi język obcy od klasy 7 albo jako lekcje fakultatywne w ramach kółek zainteresowań. 11 szkół utrzymuje partnerstwa z polskimi szkołami. Jako przykład wymienić należy szkołę podstawową w Gartz (nad Odrą) i gimnazjum w Löcknitz, które już w 1995 r. Zostało przekształcone w polsko-niemieckie gimnazjum.

Tu pielęgnowane jest partnerstwo z polskimi gimnazjami w Policach i Przeclawiu, w których uczniowie poprzez procedurę delegowania mogą wspólnie z niemieckimi kolegami zdawać polsko-niemiecką maturę. Za pieniądze z Unii Europejskiej zbudowano w Löcknitz polsko-niemieckie przedszkole. W sumie w powiecie Pomorze Przednie-Greifswald jest 5 przedszkoli oferujących naukę języka polskiego i 8 dalszych przedszkoli, które realizują model spotkań w kontaktach z partnerskimi przedszkolami w Polsce.²⁷ Oferta nauki języka oraz opieka nad dziećmi polskiego pochodzenia, to również zadania zatrudnionych dodatkowo bądź regularnie wychowawczyń z polskim jako językiem

27 por. badania dotyczące nauki języka polskiego w Meklemburgii-Pomorzu Przednim 2013: 24

Hintergrund kommt der Förderung der Mehrsprachigkeit u.a. durch das frühe Erlernen der Nachbarsprache sowie der Verbesserung der Möglichkeiten zur Entwicklung interkultureller Kompetenzen eine Schlüsselrolle im Integrationsprozess und beim Abbau von Grenzhemmnissen in der Metropolregion zu. In diesem Kontext kann auf eine breite Palette teils über lange Jahre bewährter Aktivitäten, Projekte und Initiativen verwiesen werden: So wurde im Jahr 2009 auf Initiative der Euroregion Pomerania eine Kontakt- und Beratungsstelle für deutsche und polnische Bürger eingerichtet, die sich entschieden haben, eine wirtschaftliche Tätigkeit auf der anderen Seite der Grenze aufzunehmen oder dort hinzuziehen. Aufgrund sprachlicher Barrieren haben manche deutsche Verwaltungen und Kommunen damit begonnen, Personal mit Polnisch-Kenntnissen einzustellen. Um das Erlernen der Nachbarsprache zu fördern, unterbreiten auf deutscher Seite sowohl Kindertageseinrichtungen als auch Grundschulen und weiterführende Schulen im Grenzraum zu Polen polnische Spracherwerbsangebote und reagieren damit auch auf eine steigende Zahl Kinder und Jugendlicher polnischer Herkunft. Auf deutscher Seite halten 17 allgemeinbildende Schulen in öffentlicher Trägerschaft Sprachlernangebote zum Polnischen vor, entweder als zweite Fremdsprache ab der siebten Klasse, als fakultativen Unterricht oder in Arbeitsgemeinschaften. Elf Schulen pflegen Schulpartnerschaften mit einer polnischen Schule. Als Beispiel seien die Grundschule Gartz (Oder) und das Gymnasium in Löcknitz genannt. Letzteres wurde bereits im Jahr 1995 in ein Deutsch-Polnisches Gymnasium umgewandelt.

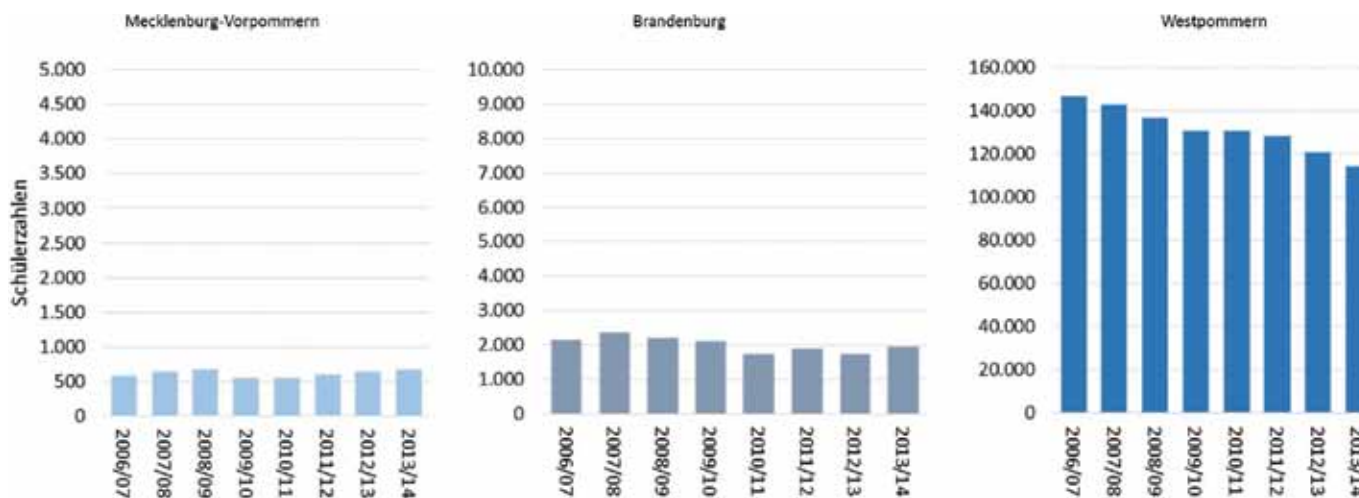
Es pflegt Partnerschaften zu polnischen Gymnasien in Police und Przeclaw, deren Schüler über ein Delegierungsverfahren gemeinsam mit polnischen Schülern ein deutsch-polnisches Abitur absolvieren können. In Löcknitz wurde auch ein deutsch-polnischer Kindergarten mit Geldern der Europäischen Union errichtet; insgesamt gibt es im Landkreis Vorpommern-Greifswald fünf Kitas mit polnischen Spracherwerbsangeboten und acht weitere Kitas, die das Begegnungsmodell mit Kontakten zu Partner-Kitas in Polen praktizieren²⁷. Die Spracherwerbsangebote und die Betreuung von Kindern polnischer Herkunft werden durch zusätzliche oder regulär angestellte Erzieherinnen mit Muttersprache Polnisch vorgehalten (ebd.). Weitere partnerschaftliche Beziehungen zu Polen äußern sich in Begegnungen und Austausch, in Kooperation und gemeinsamer Projektarbeit, in die Schülerinnen und Schüler wie auch Lehrkräfte eingebunden sind.

Neben dem Abbau von Sprachbarrieren und der Förderung der Mehrsprachigkeit gewinnt insbesondere mit der vollständigen Aufhebung der Zugangsbeschränkungen zum deutschen Arbeitsmarkt eine grenzüberschreitende

27 vgl. Untersuchung zum Polnischunterricht in Mecklenburg-Vorpommern 2013: 24

Rysunek 10 Liczba uczniów uczących się języka polskiego lub niemieckiego jako języka obcego

Abbildung 10 Entwicklung der Schülerzahlen mit Polnisch bzw. Deutsch als Fremdsprache



Źródło: RBGPWZ, Urząd Statystyczny Brandenburgii, Urząd Statystyczny Meklemburgii-Pomorza Przedniego (dane na 2014 r.)

Quelle: RBGPWZ, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Statistisches Am Mecklenburg-Vorpommern (Daten-stand 2014)

ojczystym (jak wyżej). Inne relacje partnerskie z Polską, to spotkania i wymiana, kooperacja przy wspólnych projektach, w które zaangażowani są zarówno uczniowie, jak i nauczyciele.

Poza likwidacją barier językowych i wspieraniem wielojęzyczności, wraz z pełnym zniesieniem dostępu do niemieckiego rynku pracy, coraz większe znaczenie ma transgraniczne kształcenie zawodowe. Po stronie niemieckiej wielu przedsiębiorców zainteresowanych jest wykwalifikowanymi polskimi pracownikami, ponieważ przedsiębiorcy obawiają się braku młodych ludzi, którzy zechcą podjąć naukę zawodu zarówno w samym przedsiębiorstwie, jak i w szkole zawodowej. Roczники o niskiej liczebności oraz wysoka średnia wieku dzisiejszych pracobiorców tworzą obawy co do tego, że części etatów, które zwolnią się z uwagi na przejście pracowników na emeryturę, nie będzie można obsadzić młodymi ludźmi, którzy zdobyli zawód w samym przedsiębiorstwie. Według dostępnych danych statystycznych w roku 2013 w polskiej części TRMS 43% dzieci i młodzieży uczyło się w szkołach podstawowych, gimnazjach i liceach niemieckiego jako obowiązkowego języka obcego. Dodatkowo 11% dzieci wybrało niemiecki jako dodatkowy język obcy. Dla porównania, 73% dzieci uczyło się języka angielskiego jako obowiązkowego języka obcego. Dotyczy to w szczególności branż wymagających wysokich kwalifikacji. W Polsce istnieje coraz większe zainteresowanie przedsiębiorstwami, które chcą kształcić młodych ludzi w dualnym systemie kształcenia zawodowego. Ważne obszary tematyczne dla dwunarodowego rynku pracy to na przykład wzajemne uznawanie świadectw i kwalifikacji zawodowych, dwujęzyczność świadectw końcowych, bądź

Berufsausbildung zunehmend an Bedeutung. Auf deutscher Seite interessieren sich viele Unternehmen für polnische Fachkräfte, da von Seiten der Unternehmen ein Mangel an jungen Menschen befürchtet wird, die in den Betrieben und Berufsschulen eine Ausbildung aufnehmen. Aufgrund geburtenstärkerer Jahrgänge und des hohen Altersdurchschnitts der Erwerbstätigen ist zu befürchten, dass ein Teil der Stellen, die aufgrund von Verrentung frei werden, durch eigene Ausbildungsmaßnahmen der Unternehmen nicht besetzt werden können, insbesondere in Branchen, die eine hohe Qualifikation erfordern. Gemäß den vorhandenen statistischen Daten haben im Jahr 2013 im polnischen Teil der MRS 43% der Kinder und Jugendlichen in Grundschulen, Gymnasien, Oberschulen usw. Deutsch als obligatorische Fremdsprache gelernt. Ergänzend hatten weitere 11% der Kinder Deutsch als zusätzliche Fremdsprache. Im Vergleich dazu lernten 73% der Kinder Englisch als obligatorische Fremdsprache. In Polen gibt es ein wachsendes Interesse von Unternehmen, die junge Menschen nach dem dualen Ausbildungssystem ausbilden möchten. Wichtige Themenfelder zur Herausbildung eines binationalen Arbeitsmarktes sind z. B. die beiderseitige Anerkennung der jeweiligen Berufs- und Qualifikationsabschlüsse, die Zweisprachigkeit der Abschlusszeugnisse oder die Einrichtung deutsch-polnischer Ausbildungsgänge und -verbände. In Anbetracht des steigenden Interesses nach ausländischen Fachkräften spielen jedoch nicht nur die formalen Erfordernisse eine wichtige Rolle, sondern auch neue Formen der Willkommenskultur und Integration. Um den Bedarf an neuen Mitarbeitern in stärkerem Maße als bisher durch den Zuzug von Fachkräften zu decken, müssen sich Unternehmen und lokale Gemeinschaften frühzeitig gegenüber Zuwanderern öffnen, was

Rysunek 11 Uczniowie z gimnazjum w Löcknitz oraz z Zespołu Szkół im. I. Łukasiewicza w Policach

Abbildung 11 Schüler des Gymnasiums Löcknitz und des Schulkomplexes „I. Łukasiewicz“ Police



Źródło: Archiwum Stowarzyszenia Gmin Polskich Euroregionu Pomerania.

Quelle: Archiv des Vereins der Polnischen Gemeinden der Euroregion Pomerania

też ustanowienie polsko-niemieckich kursów kształcenia zawodowego. Ze względu na rosnące zainteresowanie zagranicznymi fachowcami nie tylko wymagania formalne odgrywają ważną rolę, ale również nowe formy kultury przyjmowania i integracji nowych mieszkańców. Aby w większym niż dotychczas stopniu zaspokoić zapotrzebowanie na nowych pracowników poprzez pozyskiwanie ich spoza własnego obszaru, przedsiębiorstwa i lokalne wspólnoty muszą się odpowiednio wcześniej otworzyć na migrantów, co znowu prowadzi do konieczności likwidacji wspomnianych barier językowych i mentalnych. Jest to do tej pory, z uwagi na niewielki odsetek obcokrajowców w społeczeństwie, nadal szczególne wyzwanie, jednak kryją się za tym do tej pory prawie niewykorzystywane szanse.

Środowisko akademickie i szkolnictwo wyższe w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina

W dziedzinie studiów wyższych również istnieje potencjał pozyskania studentów, ponieważ dostęp polskich i niemieckich studentów do szkół wyższych kraju sąsiedniego został już ułatwiony przez członkostwo Polski w Unii Europejskiej. Transgraniczną wymianę naukową wspierają różnorodne kooperacje pomiędzy polskimi i niemieckimi partnerami. Z uwagi na rosnącą współpracę uniwersytety w regionie stały się bardzo ważnymi partnerami przekazyjącymi wiedzę o kulturze i języku sąsiada²⁸. Wielu

28 Pozytywnym przykładem jest odbywające się corocznie przez tydzień Polonicum Uniwersytetu Ernsta Moritza Arndta w Greifswaldzie, oferujące szeroki wachlarz wielojęzycznych seminariów dających możliwość poznania współczesnej polskiej literatury i kultury.

wiedzi na temat polskiej kultury i języka sąsiada²⁸. Wielu

Hochschulen und akademische Ausbildung in der Metropolregion

Im Bereich der akademischen Ausbildung gibt es ebenfalls Potenzial für die Gewinnung von Studenten, da sich der Zugang für polnische und deutsche Studenten zu den Hochschulen des jeweiligen Nachbarlandes bereits mit der EU-Mitgliedschaft Polens erleichtert hat. Durch vielfältige Kooperationen von polnischen und deutschen Partnern wird der grenzüberschreitende wissenschaftliche Austausch befördert. Durch die zunehmende Zusammenarbeit sind die Universitäten in der Region zudem sehr wichtige Partner bei der Vermittlung der Kultur und der Sprache des Nachbarlandes²⁸. Viele polnische und deutsche Studenten und Studentinnen bevorzugen einen Auslandsaufenthalt mit englischsprachigen Angeboten. Auf polnischer Seite wurde das Angebot an internationalen Studiengängen in den letzten Jahren deutlich erweitert. Durch grenzüberschreitende Kooperationen²⁹ wird unter anderem im medizinischen Bereich das Studienangebot in Szczecin

28 Ein positives Beispiel ist hier das jährlich stattfindende einwöchige Greifswalder Polonicum der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, das mit vielen mehrsprachigen Fachseminaren die Möglichkeit bietet die Gegenwartskultur und -literatur Polens kennenzulernen.

29 Kooperation der Pommerschen Medizinischen Universität in Szczecin (PUM) mit den Asklepios Kliniken (u.a. in Schwedt/Oder).

polskich i niemieckich studentów preferuje pobyt za granicą z anglojęzyczną ofertą studiów. Po stronie polskiej w ostatnich latach znacząco rozszerzono ofertę międzynarodowych kierunków studiów. Rozwój współpracy transgranicznej²⁹ sprawił, że między innymi oferta studiów medycznych w Szczecinie staje się coraz bardziej atrakcyjna dla niemieckich studentów. W tym zakresie niemieckie uniwersytety mają zaległości do odrobienia w kontekście umiędzynarodowienia i pozyskiwania polskich studentów, w szczególności przez ofertę dydaktyczną w języku angielskim bądź całe kierunki studiów i międzynarodowe podwójne dyplomy. Ma to tym większe znaczenie, że daleko idące przemiany strukturalne i sektorowe idą w kierunku gałęzi gospodarki opartej na wiedzy i technologii, które wymagają wysoko wykwalifikowanych pracowników oraz skutecznych świadczeń naukowo-badawczych.³⁰ Region metropolitalny jest w dobrej pozycji wyjściowej, aby stać się transgranicznym regionem badań i nauki, dysponując pięcioma lokalizacjami akademickimi, obejmującymi łącznie 6 państwowych uniwersytetów (m.in. Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny czy Ernst-Moritz-Arndt Universität Greifswald) i 3 państwowymi wyższymi szkołami zawodowymi (m.in. Hochschule Neubrandenburg). Do tego dochodzi duża liczba prywatnych szkół wyższych i pozauniwersyteckich placówek i instytutów badawczych. Tworzenie polsko-niemieckich związków i inicjatyw badawczych stanowi również znaczący potencjał poprawy wydajności technologicznej TRMS, a tym samym jego atrakcyjności dla lokalizacji działalności gospodarczej.

Różnorodna oferta kulturowa

Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina to tradycyjnie europejski obszar kulturowy z wieloma historycznymi cechami wspólnymi. Wspólne cechy identyfikacyjne i punkty wyjścia dla dalszego kulturalnego rozwoju regionu to na przykład morska przeszłość hanzeatycka (Związek Hanzy), architektoniczne dziedzictwo ceglanych budowli gotyckich obejmujące Europejski Szlak Gotyku Ceglanoego bądź bogaty i zróżnicowany krajobraz nadmorski z licznymi możliwościami wypoczynku i spędzania czasu wolnego. W dziedzinie kultury region metropolitalny wyróżnia się kilkoma ofertami o ponadregionalnej i międzynarodowej sile przyciągania. Z uwagi na bogatą ofertę w niniejszej koncepcji Rozwoju nie można podać pełnej listy znaczących placówek kulturalnych. Znaczenie ponadregionalne

29 Współpraca pomiędzy Pomorskim Uniwersytetem Medycznym w Szczecinie (PUM) a szpitalami Asklepios Kliniken (m.in. w Schwedt nad Odrą).

30 Pozytywnym przykładem jest tu np. Wyższa Szkoła Zawodowa w Stralsundzie (Fachhochschule Stralsund (FHS)), gdzie już od paru lat oferowane są kierunki studiów w języku angielskim, ciesząc się dużym zainteresowaniem.

auch zunehmend von deutschen Studenten nachgefragt. Hier besteht bei den deutschen Universitäten noch Nachholbedarf hinsichtlich ihrer Internationalisierung und der Gewinnung polnischer Studierender, besonders was das Angebot von Lehrveranstaltungen in englischer Sprache betrifft oder gar ganzer Studiengänge und internationaler Doppelabschlüsse, dies umso mehr, als der tiefgreifende sektorale Strukturwandel in Richtung wissens- und technologieintensiver Wirtschaftsbereiche von (hoch-)qualifizierten Arbeitskräften sowie erfolgreichen Forschungs- und Entwicklungsleistungen getragen wird³⁰. Für die Entstehung einer grenzüberschreitenden Forschungs- und Wissensregion besitzt die Metropolregion eine gute Ausgangsposition: Sie verfügt über fünf Hochschulstandorte mit insgesamt sechs staatlichen Universitäten (z.B. die Westpommersche Technische Universität und die Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald) sowie drei staatlichen Fachhochschulen (u.a. die Hochschule Neubrandenburg). Hinzu kommen eine Vielzahl privater Hochschulen und außeruniversitärer Forschungseinrichtungen und -institute. Die Entwicklung von deutsch-polnischen Forschungsverbänden und -initiativen bietet erhebliches Potenzial, um die technologische Leistungsfähigkeit der Metropolregion und damit ihrer Attraktivität als Standort für Unternehmen zu verbessern.

Vielfältiges kulturelles Angebot

Die Metropolregion ist ein traditioneller europäischer Kulturraum mit vielen historischen Gemeinsamkeiten. Gemeinsame Identifikationsanker und Angelpunkte für die weitere kulturelle Entwicklung der Metropolregion sind z. B. die maritime Vergangenheit mit dem Hansebund, das baukulturelle Erbe der Backsteingotik, das in die europäische Route der Backsteingotik eingefasst ist, oder die reich gegliederte Küstenlandschaft mit den zahlreichen Möglichkeiten für Erholung und Freizeit. Im Kulturbereich zeichnet sich die Metropolregion durch mehrere Angebote mit überregionaler und internationaler Anziehungskraft aus. Aufgrund der Vielzahl der vorhandenen Angebote erfolgt in dem vorliegenden Entwicklungskonzept keine vollständige Aufzählung der bedeutenden Kultureinrichtungen. Von (über-) regionaler Bedeutung sind beispielsweise die Philharmonie, die Oper im Schloss und das Schloss der Pommerschen Herzöge in Szczecin und bauliche Attraktionen wie die Altstadt von Stralsund mit Welterbestatus der UNESCO, sowie historische Kirchen und andere Einrichtungen. Für den Ausbau eines hochwertigen Clusters des Tourismus und der Kulturwirtschaft gibt es erste Ansätze wie gemeinsame Marinaverbünde und Tourismusrouten. Allerdings ist die effektive Vernetzung sowie die gemeinsame Außendarstellung und Vermarktung der naturräumlichen Potenziale und des

30 Positive Ansätze gibt es beispielsweise an der Fachhochschule Stralsund (FHS) an der bereits seit einigen Jahren zwei englischsprachige Studiengänge angeboten werden, die sehr stark nachgefragt sind.

oraz wykorzystania regionalnych potencjałów rozwojowych jest intensyfikacja transgranicznego transferu wiedzy i informacji jako swoistego interfejsu pomiędzy nauką a praktyką samego zastosowania (naukowy spillover). Z tym związane jest zadanie wspierania sieci edukacyjnych i innowacji oraz stosunków współpracy pomiędzy gospodarką a publicznymi placówkami naukowymi, w szczególności szkołami wyższymi (badania łączone). Jako korzystną ocenia się już istniejącą współpracę dwu- i wielostronną pomiędzy poszczególnymi szkołami wyższymi. W oparciu o to należy stworzyć swoisty krajobraz szkolnictwa wyższego i zinstytucjonalizować go. Daje to możliwości uznania jakości studiów, ustanowienia nowych wspólnych kierunków studiów, transgranicznego kształcenia i wspierania doktorantów oraz pozyskiwania kompetencji interkulturowych. Celem jest przy tym uzyskanie przez Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina pozycji wydajnego regionu edukacji i badań w Europie, w którym studenci i naukowcy dysponują transnarodowymi kwalifikacjami.

W obliczu coraz większego ukierunkowania na międzynarodową konkurencyjność obszarów główna rola przypada stworzeniu transgranicznego przepuszczalnego rynku pracy oraz wzajemnego dostępu do rynku dla zakładów pracy. Transgraniczne rozszerzenie działań przedsiębiorców jest ściśle związane z możliwością pozyskania wykwalifikowanych pracowników. Dla rozwoju wspólnego polsko-niemieckiego obszaru gospodarczego należy odpowiednio przygotować polskich i niemieckich pracodawców do realizacji zadań i obejmowania miejsc pracy w kraju sąsiada, tak aby zwiększyć perspektywy zatrudnienia w regionie metropolitalnym i przez wysoki transnarodowy poziom kwalifikacji siły roboczej poprawić warunki rozwoju gospodarczego. Aby to zagwarantować, należy połączyć ze sobą doświadczenie obu części regionu oraz wymianę doświadczeń w zakresie kształcenia zawodowego i podnoszenia kwalifikacji oraz tworzyć transnarodowe projekty współpracy i mobilności.

Wzajemne uznawanie i porównywalność kwalifikacji zawodowych jest europejskim tematem kluczowym, który tak samo jak i aktywne stosowanie języka sąsiada dotyka region metropolitalny. Duże znaczenie nauki języka sąsiada dla rozwoju gospodarczego przedsiębiorstw oraz dla zwiększenia własnych indywidualnych możliwości zatrudnienia pracowników w regionie pogranicza ma rozbudowa dwujęzycznych i dwunarodowych cykli kształcenia w takim układzie, aby można było przechodzić z jednego rodzaju szkoły do drugiej i z jednego poziomu edukacji na wyższy bez utraty ciągłości nauki – od przedszkola poprzez edukację szkolną i naukę zawodu aż po studia wyższe. Poza tym znaczenie zyskuje również nauka języka sąsiada pod kątem zawodowym, co wymaga rozszerzenia oferty kształcenia osób już pracujących (kształcenie ustawiczne). Aby zwiększyć gotowość do nauki języka sąsiada i wspierać zrozumienie tego, że język sąsiada oznacza dodatkowe kwalifikacje na rynku pracy,

Anerkennung von Studienleistungen, die Etablierung von neuen gemeinsamen Studiengängen, die grenzüberschreitende Ausbildung und Unterstützung von Doktorandinnen und Doktoranden sowie für den Erwerb von interkulturellen Kompetenzen. Ziel ist es, die Metropolregion als eine leistungsstarke Bildungs- und Forschungsregion in Europa zu positionieren, in der Studierende und Wissenschaftler transnational qualifiziert werden.

Angesichts einer zunehmenden Orientierung auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit von Räumen kommt der Schaffung eines durchlässigen, grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes und dem gegenseitigen Marktzugang für Betriebe eine zentrale Rolle für die Entwicklung der Metropolregion Szczecin zu. Die grenzüberschreitende Ausweitung unternehmerischer Aktivitäten ist sehr eng an die Verfügbarkeit von qualifizierten Fachkräften gebunden. Für die Entfaltung eines gemeinsamen deutsch-polnischen Wirtschaftsraumes gilt es, deutsche und polnische Beschäftigte für Aufgaben und Arbeitsstellen im jeweiligen Nachbarland zu qualifizieren, um die Beschäftigungsperspektiven in der Metropolregion zu befördern und über ein hohes transnationales Qualifikationsniveau von Fachkräften die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung zu verbessern. Um dies zu gewährleisten, sind die Expertise auf beiden Seiten der Metropolregion mit einem Erfahrungsaustausch in der Berufsausbildung und -qualifizierung zu verknüpfen sowie transnationale Kooperations- und Mobilitätsprojekte zu entwickeln.

Die gegenseitige Anerkennung und Vergleichbarkeit von Berufsqualifikationen ist ein europäisches Schlüsselthema, das die Metropolregion ebenso berührt, wie die aktive Anwendbarkeit der Nachbarsprache. Der hohe Stellenwert des Nachbarspracherwerbs für die wirtschaftliche Entfaltung von Unternehmen und für die eigene, individuelle Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Grenzregionen verlangt nach einem Ausbau bilingual binationaler Bildungsgänge mit bildungs- und schulartenübergreifender Anschlussfähigkeit - von der Kita über die Schul- und Berufsschulbildung bis hin zu Hochschulen. Ferner gewinnt ein berufsbezogener Nachbarspracherwerb an Bedeutung, was einen Ausbau der Weiterbildungsangebote von Fachkräften (Lebenslanges Lernen) erfordert. Um die Bereitschaft zum Erwerb der Nachbarsprache und ein Verständnis dafür zu fördern, dass die Sprache der Nachbarn eine zusätzliche Qualifikation auf dem Arbeitsmarkt bedeutet, liegen die spezifischen Aufgaben in der quantitativen und qualitativen Weiterentwicklung von Unterrichts- und Spracherwerbsangeboten und darüber hinaus vor allem in der Popularisierung des Nachbarspracherwerbs. Besonders vor dem Hintergrund, dass die englische Sprache wesentlich beliebter ist, erfordert das Fremdsprachen-Wahlverhalten der Schülerinnen und Schüler auf beiden Seiten der Metropolregion eine stetige Werbung für das Erlernen der jeweils anderen Sprache. Andere

ofertę nauki języka należy rozwijać ilościowo i jakościowo, a przede wszystkim popularyzować jego naukę. W kontekście tego, że język angielski jest zdecydowanie bardziej popularny, należy skierować promocję na naukę drugiego nowego języka, tak aby przekonać do niej uczniów z obu stron granicy. Inne regiony graniczne w Europie pokazują, że popularyzacja języka udaje się przede wszystkim, jeżeli daje możliwość poznania historii, kultury i życia codziennego sąsiada. Przyczynia się to do przezwyciężenia obaw przed kontaktami i wspiera gotowość międzykulturowego porozumienia. Ważną rolę dla strony niemieckiej w coraz większym stopniu odgrywa przy tym Szczecin jako urbanistyczne centrum z rozbudowaną ofertą w zakresie kultury i możliwości spędzania czasu wolnego. W związku z tym ważnym celem jest umiędzynarodowienie regionu metropolitalnego jako wspólnego dwujęzycznego obszaru kultury i zamieszkania w powiązaniu z wymianą i możliwością spotykania się mieszkańców. Przez coraz większą siłę wzajemnego przyciągania promowane są kontakty międzyludzkie, co przyczynia się do tego, aby likwidować bariery mentalne i językowe oraz nauczyć się cenić kraj sąsiada jako miejsce nauki i życia. Te aspekty muszą znaleźć odzwierciedlenie w świadomości publicznej.

Trendy w przemianach demograficznych i malejący potencjał wykwalifikowanej siły roboczej wymagają w większym niż dotychczas stopniu inwestycji w kształcenie i doksztalcenie w powiązaniu z próbami pozyskiwania wysoko wykwalifikowanych pracowników. W tym kontekście niezbędne jest trwałe, funkcjonujące i stosowne zaopatrzenie infrastrukturalne, tak aby Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina był atrakcyjny dla obecnych i potencjalnych nowych mieszkańców. Udostępnienie infrastruktury technicznej i społecznej (rozumianej jako dobra budowlane oraz dostęp do instytucji, usług i wiedzy), to ważny warunek spełnienia podstawowych ludzkich potrzeb: pracy, mieszkania, mobilności, zakupów, produkcji i sprzedaży dóbr i usług.³² Z uwagi na malejącą liczbę ludności, w coraz większym stopniu występować będą problemy wydajności fiskalnej i możliwości udostępniania technicznych i społecznych placówek usług publicznych za środki publiczne. Aby utrzymać obligatoryjne i fakultatywne usługi publiczne oraz pokazać ich zasadność ekonomiczną, najpierw należy zająć się czysto jakościowym dostosowaniem i przestrzennym powiązaniem ze sobą standardów bazowych bądź minimalnych w miejscowościach centralnych różnego stopnia w hierarchii sieci osadniczej. Kształtowanie lokalnego życia i tworzenie ponadregionalnej atrakcyjności regionu to jednak nie tylko wartości normatywne. Aby zwiększyć jakość życia należy przy współdziałaniu regionalnych bądź lokalnych przedstawicieli społeczeństwa

32 W tym kontekście szczególne znaczenie ma dalsza rozbudowa połączeń szerokopasmowych w regionie. W szczególności na obszarach wiejskich sytuacja jest nadal niezadowolająca.

Grenzregionen in Europa lehren, dass eine Popularisierung der Sprache vor allem über den Weg gelingt, die Geschichte, Kultur und das Alltagsleben im Nachbarland kennenzulernen. Dies trägt zur Überwindung von Berührungsängsten bei und fördert die Bereitschaft zur interkulturellen Verständigung. Eine wichtige Rolle spielt hierbei Szczecin, das als urbanes Zentrum mit hohem Kultur- und Freizeitwert zunehmend auch auf deutscher Seite wahrgenommen wird. Auf dieser Basis liegt ein wichtiges Ziel in der Internationalisierung der Metropolregion als gemeinsamer bilingualer Sprach-, Kultur- und Lebensraum, verbunden mit Austausch und Begegnung von Menschen. Durch eine zunehmende Anziehungskraft der jeweils anderen Grenzseite werden zwischenmenschliche Kontakte gefördert, was dazu beiträgt, mentale- und Sprachbarrieren abzubauen sowie das Nachbarland als Lern- und Lebensort im öffentlichen Bewusstsein wertzuschätzen.

Der Megatrend des demografischen Wandels und das rückläufige Fachkräftepotenzial erfordern stärker als bisher Investitionen in die Aus- und Weiterbildungsinfrastruktur vor Ort, verbunden mit einer Anwerbung hochqualifizierter Arbeitskräfte. In diesem Kontext ist eine dauerhaft angelegte, funktionierende und angemessene infrastrukturelle Versorgung unerlässlich, um die Metropolregion für ihre Bewohner und potenziell Zuziehende attraktiv zu gestalten. Die Bereitstellung technischer und sozialer Infrastrukturen zugleich (verstanden als bauliche Güter sowie Zugang zu Dienstleistungen und Wissen) sind eine wichtige Voraussetzung für die Erfüllung menschlicher Grundbedürfnisse (z. B. Arbeiten, Wohnen, Mobilität, Einkaufen) wie auch für die Produktion und Vermarktung wirtschaftlicher Güter und Dienstleistungen³². Angesichts der schrumpfenden Bevölkerung ergeben sich zunehmend fiskalische Tragfähigkeitsprobleme bei der Bereitstellung technischer und sozialer Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge. Um die Tragfähigkeit sowie die pflichtige und freiwillige Leistungserbringung der öffentlichen Daseinsvorsorge aufrechtzuerhalten, greift zunächst die rein quantitative Anpassung und räumliche Bündelung von Basis- bzw. Mindeststandards auf zentrale Orte unterschiedlicher Hierarchiestufen. Zur Gestaltung lokaler Lebenswelten und zur Erzeugung überregionaler Attraktivität für die Metropolregion insgesamt greifen jedoch Normwerte zu kurz. Um die Lebensqualität zu erhöhen, gilt es unter Mitwirkung der regionalen bzw. lokalen Zivilgesellschaft spezifische Lösungen zur Aufrechterhaltung des Infrastrukturangebotes zu entwickeln, die sich der erforderlichen Flexibilität, Kooperation und Multifunktionalität bedienen. Bestehende innovative Ansätze in der Metropolregion Szczecin wie z.B. im Bereich Gesundheitsversorgung (vgl. Kapitel 2.2.2) gilt es dabei zu nutzen und weiterzuentwickeln.

32 In diesem Zusammenhang kommt dem weiteren Ausbau der Breitbandinternetverbindungen in der Region besondere Bedeutung zu. Insbesondere in den ländlichen Gebieten ist der Ausbaustand noch nicht zufriedenstellend.

stworzyć specyficzne rozwiązania utrzymania oferty infrastrukturalnej w oparciu o konieczną elastyczność, współpracę i multifunkcjonalność. Należy przy tym wykorzystywać i dalej rozwijać innowacyjne rozwiązania w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina, takie jak np. Opieka zdrowotna (porównaj rozdział 2.2.2).

W oparciu o wymienione wymagania można sformułować następujące cele:

- Wykształcenie profilu wspólnego dwujęzycznego obszaru, języka, kultury i życia.
- Likwidacja barier językowych przez wspieranie nauki języka pochodzenia i rozszerzenie dwujęzycznej i anglojęzycznej oferty w przedszkolach, szkołach i szkołach wyższych.
- Tworzenie sieci edukacyjnych celem silniejszego powiązania ze sobą placówek naukowych i szkół.
- Zgodne z zapotrzebowaniem rozwijanie kształcenia i doksztalcenia fachowców (kształcenie ustawiczne).
- Stworzenie koncepcji przykładowych rozwiązań kwestii związanych z przemianami demograficznymi.
- Tworzenie celowych zachęt i strategii (warunków pracy, życia rodzinnego i spędzania czasu wolnego) sprzyjających pozostawaniu w regionie i pozyskiwaniu do nich młodszych grup mieszkańców.
- Wykorzystanie doświadczeń tworzenia dostosowanej oferty infrastrukturalnej celem zabezpieczenia usług publicznych w kurczących się miastach.
- Zabezpieczenie i dostosowanie opieki zdrowotnej na obszarach wiejskich poprzez wykorzystanie i dalszy rozwój nowych technologii („Ambient assisted living“).
- Tworzenie i wspieranie sieci społecznych i obywatelskiego angażowania się na rzecz utrzymania i wzmacniania usług publicznych (sport, rekreacja i oferty kulturalne).

Anhand der genannten Anforderungen lassen sich folgende Ziele ableiten:

- *Profilierung als gemeinsamer bilingualer Sprach-, Kultur- und Lebensraum*
- *Abbau von Sprachbarrieren durch die Förderung herkunftssprachlichen Unterrichts und den Ausbau bilingualer und englischsprachiger Angebote in Kitas, Schulen und Hochschulen*
- *Aufbau von Bildungsnetzwerken zur stärkeren Verknüpfung von Wissenschaftlichen Einrichtungen und Schulen*
- *Bedarfsgerechter Ausbau der Aus- und Weiterbildung von Fachkräften (Lebenslanges Lernen)*
- *Verbesserung der Rahmenbedingungen in Deutschland für Lehrangebote der polnischen Sprache*
- *Entwicklung von beispielhaften Lösungen für den Umgang mit dem demografischen Wandel*
- *Entwicklung gezielter Anreize und Strategien (Arbeits-, Familien- und Freizeitbedingungen) zum Verbleib und zur Gewinnung jüngerer Bevölkerungsgruppen*
- *Nutzung der Erfahrungen für die Entwicklung passfähiger Infrastrukturangebote zur Sicherung der Daseinsvorsorge in schrumpfenden Städten*
- *Sicherung und Anpassung der ländlichen Gesundheitsversorgung durch Nutzung und Weiterentwicklung von neuen Technologien („Ambient assisted living“)*
- *Aufbau und Unterstützung sozialer Netzwerke und bürgerschaftlichen Engagements zur Aufrechterhaltung und Stärkung von Leistungen der Daseinsvorsorge (Sport, Freizeit und Kulturangeboten).*

Propozycje projektów

- **Analiza transgranicznych relacji osób codziennie przemieszczających się z miejsca zamieszkania do miejsca pracy i z powrotem oraz wypracowanie koniecznych działań (integracja, język, mobilność, kwalifikacje, itd.) na rzecz rozwoju transgranicznego rynku pracy.**

Poprzez analizę transgranicznego ruchu osób przemieszczających się codziennie z miejsca zamieszkania do miejsca pracy i z powrotem stworzona zostanie podstawa do wygenerowania zaleceń związanych z przewycięzeniem po obu stronach granicy problemu coraz większego braku wykwalifikowanych pracowników, np. przez stworzenie dostosowanej oferty mobilności. W związku z tym konieczne jest najpierw doprecyzowanie wymogów i oczekiwań kierowanych pod adresem analizy i obszaru badawczego oraz sprawdzenie istniejących danych.

- **Opracowanie innowacyjnych powiązanych ze sobą etapowo materiałów dydaktycznych dla ciągłej nauki języka od przedszkola po maturę z merytorycznym odniesieniem do regionu pogranicza.**

Poprzez opracowanie odpowiednich materiałów dydaktycznych wspierana będzie ciągła nauka języka polskiego przy wykorzystaniu istniejących już rozwiązań w obszarze przygranicznym. W tym projekcie przeprowadzone zostaną najpierw uzgodnienia z placówkami edukacyjnymi i urzędami w celu opracowania i wprowadzenia tych materiałów do programów nauczania [w powiecie Pomorze Przednie (Jednostka Sztabowa Komunalne Zarządanie Edukacją) przewidziano już wdrażanie projektu]. Celem powinny być uzgodnienia ze strona polską, tak aby wprowadzić porównywalne materiały do nauki języka niemieckiego jako języka obcego.³³

- **Poprawa jakości i kontynuacja kampanii marketingowej na rzecz nauki języka niemieckiego w Polsce oraz języka polskiego w Niemczech.**

Celem kampanii jest zwiększenie zainteresowania drugim językiem i kulturą wśród mieszkańców pogranicza. W wyniku tych działań ma wzrosnąć gotowość do nauki języka oraz rozpowszechnienie się oferty nauki języka niemieckiego i polskiego jako języka obcego. Prowadzona po

33 Strategiczną podstawą projektu może być zlecona przez powiat Pomorze Przednie i wykonana przez Instytut Slawistyki na Uniwersytecie w Greifswaldzie koncepcja nt. ogólnego rozwoju mowy polskiej. Porównywalne badanie zostanie zlecone po stronie polskiej.

Projektvorschläge

- **Analyse der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen und Ableitung von Handlungsbedarfen (Integration, Sprache, Mobilität, Qualifizierung etc.) für die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes**

Mit der Analyse der grenzüberschreitenden Pendlerverflechtungen soll eine Grundlage für Empfehlungen zur Bewältigung des beiderseits der Oder zunehmenden Fachkräftemangels, z. B. durch die Schaffung angepasster Mobilitätsangebote erarbeitet werden. Hierfür sind zunächst die Anforderungen und Erwartungen an die Analyse und den Untersuchungsraum zu präzisieren und die vorhandenen Datengrundlagen zu prüfen.

- **Erstellung innovativer aufeinander aufbauender Bildungsmaterialien für durchgehende Sprachausbildung von der Kita bis zum Abitur mit inhaltlichem Bezug zur Grenzregion**

Mit der Entwicklung von geeigneten Lernmaterialien soll der durchgängige Spracherwerb der polnischen Sprache unter Nutzung vorhandener Ansätze im grenznahen Raum unterstützt werden. Im Vordergrund dieses Projekts stehen zunächst die Abstimmung mit Bildungseinrichtungen und Behörden zum Aufbau und zur Integration der Materialien in die Lehrpläne. Im Landkreis Vorpommern (Stabsstelle Kommunales Bildungsmanagement) ist die Umsetzung des Projektes bereits vorgesehen. Ziel wäre es eine Abstimmung mit der polnischen Seite zum Aufbau vergleichbarer Bildungsmaterialien für das Deutsche als Fremdsprache durchzuführen³³.

- **Qualifizierung und Fortführung der bestehenden Marketingkampagne zum Erlernen der deutschen Sprache in Polen sowie der polnischen Sprache in Deutschland**

Das Ziel der Kampagne ist es, bei den Bewohnern im Grenzraum das Interesse für die jeweils andere Sprache und Kultur zu steigern, um im Ergebnis die Lernbereitschaft und die Verbreitung von Lehrangeboten von Deutsch und Polnisch als Fremdsprache zu fördern. Die auf polnischer Seite laufende Kampagne des Goetheinstituts wird von der Metropolregion Szczecin im Rahmen der Möglichkeiten unterstützt (Lobbyarbeit, Empfehlungen zur weiteren Ausrichtung etc.).

33 Strategische Grundlage für das Projekt kann das durch den Landkreis Vorpommern beauftragte und durch die Universität Greifswald, Institut für Slawistik erarbeitete Konzept zum durchgängigen Spracherwerb Polnisch sein. Eine vergleichbare Untersuchung auf polnischer Seite wird empfohlen.

stronie polskiej przez Instytut Goethego kampania wspierana będzie przez Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina w ramach jego możliwości (werbowanie na rzecz nauki języka, wypracowanie zaleceń dotyczących dalszego ukierunkowania kampanii itp.).

- **Stworzenie placówki zewnętrznej/oddziału w jednej ze szczecińskich szkół wyższych w Schwedt nad Odrą (współpraca między gospodarką a placówkami edukacyjnymi).**

Z uwagi na brak możliwości podjęcia edukacji na poziomie akademickim w powiecie Uckermark RWK (Regionaler Wachstumskern – Regionales Centrum Wzrostu) w Schwedt nad Odrą sprawdza możliwość stworzenia placówki zewnętrznej/oddziału jednej ze szkół wyższych z województwa zachodniopomorskiego. Celem jest przeciwdziałanie deficytowi wykwalifikowanych pracowników poprzez ofertę doksztalcenia i doradztwa zawodowego na miejscu. W związku z tym należy kontynuować trwające rozmowy o współpracy z polskimi szkołami wyższymi oraz uzgodnić konkretne możliwości i formy funkcjonowania oddziału w oparciu o przedłożone studium wykonalności.

- **Polski ekspres – mobilna (pojazd) kampania reklamowa dotycząca poznania języka i kultury polskiej w niemieckich szkołach.**

Celem projektu jest zwiększenie zainteresowania nauką języka polskiego w Niemczech i przybliżenie języka i kultury uczniom poprzez osobisty kontakt z polskim językiem i kulturą. To pozytywne doświadczenie językowe ma rozbudzić zainteresowanie tym językiem, a w efekcie poprawić ofertę nauczania języka polskiego w niemieckiej części polsko-niemieckiego pogranicza. Organizowane od maja 2014 r. Wizyty polskiego ekspresu w szkołach niemieckich należy kontynuować i w ramach możliwości włączyć kolejne szkoły.

- **Klinika Asklepios w Uckermark jako klinika uniwersytecka Pomorskiego Uniwersytetu Medycznego w Szczecinie i Uniwersytetu w Greifswaldzie.**

Opieka medyczna w regionie jest bardzo ważna, w szczególności z uwagi na postępujące zmiany demograficzne, które stawiają przed nią nowe zadania i wyzwania. Celem współpracy jest bardziej efektywne łączenie opieki nad pacjentami, praktycznego kształcenia lekarzy i badań naukowych w zakresie medycyny, aby móc przyczynić się do zapewnienia specjalistów w opiece zdrowotnej. Istniejącą współpracę należy kontynuować i podnosić jej jakość (np. sprawdzenie łączy telemedycznych partnerów).

- **Aufbau einer Präsenzstelle einer Szczeciner Hochschule in Schwedt/Oder (Kooperationen zwischen Wirtschaft und Bildungseinrichtungen)**

Auf Grund fehlender akademischer Bildungsmöglichkeiten im Landkreis Uckermark prüft der RWK Schwedt/Oder die dauerhafte Präsenz einer Hochschule aus der Woiwodschaft Westpommern, um dem Fachkräftemangel durch Weiterbildungs- und Beratungsangebote vor Ort entgegenzuwirken. Hierzu sind die laufenden Kooperationsgespräche mit polnischen Hochschulen fortzuführen und Abstimmungen zu den konkreten Möglichkeiten und ggf. der Ausgestaltung der Präsenzstelle auf Basis einer vorliegenden Machbarkeitsstudie vorzunehmen.

- **Polski-Express – mobile Werbekampagne (Fahrzeug) zum Kennenlernen der polnischen Sprache und Kultur an deutschen Schulen**

Ziel des Projektes ist es, das Interesse am Erlernen der polnischen Sprache in Deutschland zu verbessern und den Schülerinnen und Schülern im persönlichen Kontakt die polnische Sprache und Kultur näher zu bringen. Diese positive Erfahrung mit der Sprache soll das Interesse an der Sprache steigern und im Ergebnis die Lehrangebote für Polnisch im deutschen Teil des Grenzraums verbessern. Die bereits seit Mai 2014 laufenden Polski Express-Besuche an deutschen Schulen sind fortzuführen und nach Möglichkeit auf weitere Schulen auszuweiten.

- **Asklepios Klinikum Uckermark als Lehrkrankenhaus der Pommerschen Medizinischen Akademie in Szczecin und der Universität Greifswald**

Die medizinische Versorgung in der Region besitzt gerade auch vor dem Hintergrund des fortschreitenden demografischen Wandels eine hohe Relevanz und steht vor neuen Aufgaben und Herausforderungen. Ziel der Kooperationen ist es, die Patientenversorgung, die paxisnahe Ausbildung angehender Ärzte und die medizinische Forschung effektiver miteinander zu verknüpfen und so einen aktiven Beitrag zur Fachkräftesicherung in der Gesundheitsvorsorge zu leisten. Die bestehenden Kooperationen sind daher fortzuführen und zu qualifizieren (z.B. Prüfung der telemedizinischen Anbindung der Partner).

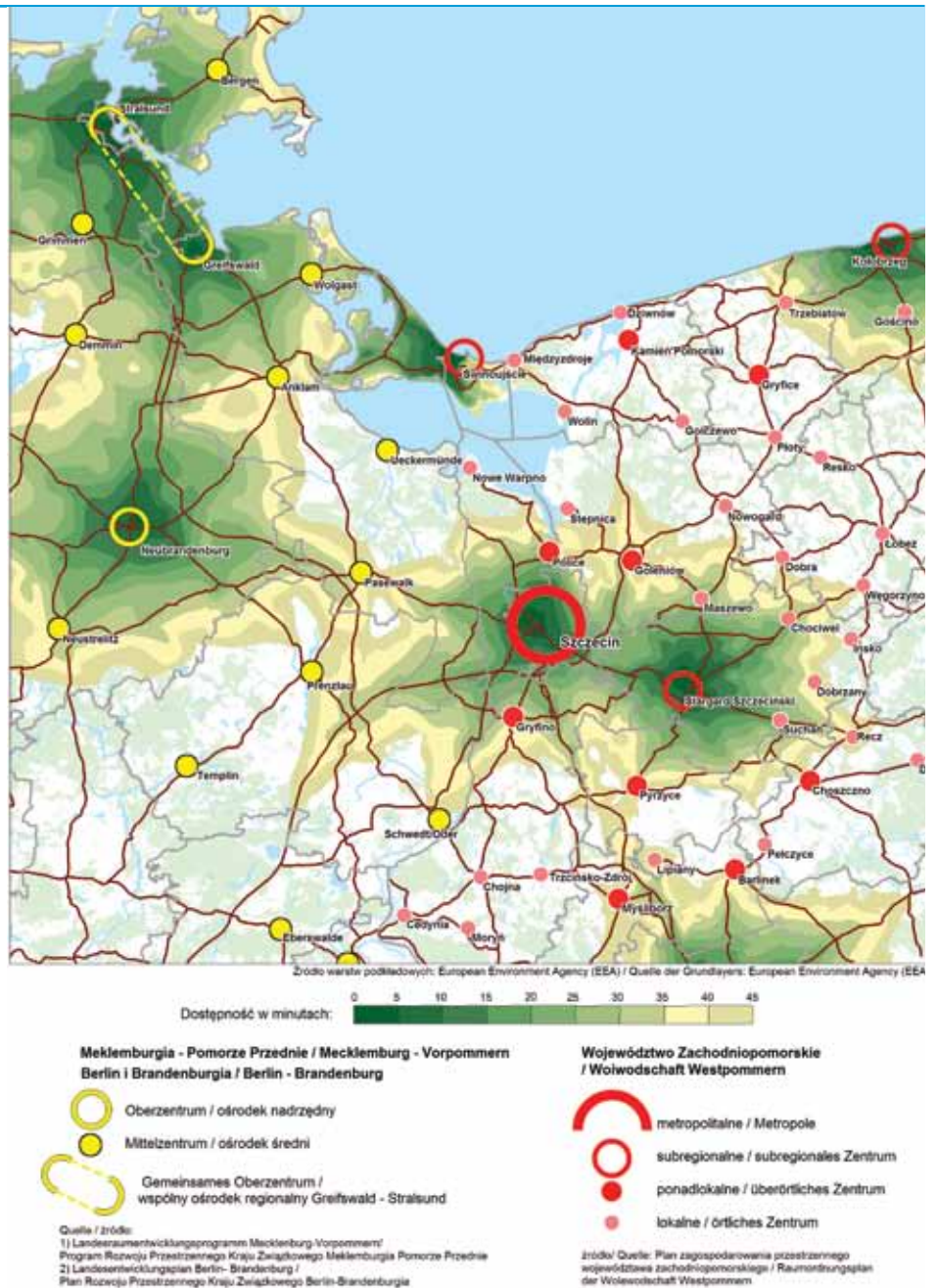
mieszkańców. Po polskiej stronie 74% ludności mieszka w miastach, po stronie niemieckiej 63%.

W TRMS znajdują się 32 miasta po stronie polskiej. Z wyjątkiem Szczecina, jako największego ośrodka (408 tys. mieszkańców), struktura wielkościowa miast po obu stronach granicy jest podobna. Po stronie niemieckiej w odległości 95 km na zachód od Szczecina znajduje się Neubrandenburg (64 tys. mieszkańców), 135 km na północny zachód od Szczecina położony jest Greifswald (60 tys. mieszkańców) i 165 km – Stralsund (57 tys. mieszkańców). Po stronie polskiej największymi po Szczecinie miastami regionu są: leżące 40 km na wschód od Szczecina Stargard Szczeciński

74% der Menschen in Städten, auf der deutschen Seite sind es 63%. In dem polnischen Teil des Untersuchungsraums befinden sich 32 Städte. Mit Ausnahme von Szczecin als größtem Zentrum (408 Tsd. Einwohner) ist die Größenstruktur der Städte auf beiden Seiten der Grenze ähnlich. Auf der deutschen Seite, etwa 95 km westlich von Szczecin, liegt Neubrandenburg (64 Tsd. Einwohner) und 135 km nordwestlich von Szczecin entfernt Greifswald (56 Tsd. Einwohner) sowie 165 km entfernt Stralsund (57 Tsd. Einwohner). Zu den größten Städten auf der polnischen Seite gehören, von Szczecin abgesehen, die 40 km östlich von Szczecin liegende Stadt Stargard Szczeciński (70 Tsd. Einwohner) und die 60 km nördlich liegende Stadt Swinoujście (41,5 Tsd. Einwohner).

Mapa 14 Ośrodki centralne TRMS i dostępność do głównych miast

Karte 14 Oberzentren in der MRS und Erreichbarkeit der größten Städte



Źródło: Opracowanie własne RBGPWZ

Quelle: RBGP WZ

(70 tys. mieszkańców) oraz 60 km na północ Świnoujście (41,5 tys. mieszkańców).

Miasta stanowią ośrodki zaopatrzenia ludności w dobra i usługi. Powinny zapewnić równomierny dostęp do zaopatrzenia w usługi podstawowe, a jeżeli pozycja miasta w hierarchii sieci osadniczej jest wyższa, również w usługi i instytucje bardziej specjalistyczne. Po stronie polskiej wyróżniają się pod tym względem Szczecin i Świnoujście. Ponadto w regionie metropolitalnym znajdują się dwa miasta subregionalne: Stargard Szczeciński i Świnoujście. Szczególnie Świnoujście jako największe miasto na wyspie Uznam może przejąć częściowo funkcje transgraniczne w obsłudze ludności po stronie niemieckiej. Ponadto wymienić należy ośrodki o ponadlokalnym znaczeniu: Goleniów, Police, Kamień Pomorski, Gryfice, Pyrzyce, Gryfino. Spośród tych miast w zakresie usług średniego rzędu Gryfino również może oddziaływać na stronę niemiecką (gminy Gartz i Mescherin).

Po stronie niemieckiej krajowe dokumenty planistyczne wyróżniają centra nadrzędne, do których zaliczony jest Neubrandenburg i wspólne centrum Stralsund/Greifswald, centra średnie Neustrelitz, Demmin, Grimmen, Anklam, Wolgast, Bergen, Pasewalk, Ueckermünde i Templin, Prenzlau, Schwedt/Oder, Bernau i Eberswalde. Szczególne znaczenie w transgranicznej obsłudze ludności pełnić może Schwedt/Oder leżący przy granicy, w obszarze pozabawionym średniego miasta po stronie polskiej.

Obszary priorytetowe polityki przestrzennej – przykłady

Poniżej opisane miasta zostały odwiedzone podczas wyjazdów studyjnych, odbywających się w ramach prac nad projektem. Wybór miast był związany z celem opracowania, tj. przykładowym pokazaniem różnych struktur TRMS, dlatego lista nie może być rozpatrywana jako kompletna. W ramach tych spotkań miały miejsce rozmowy z przedstawicielami odpowiednich służb planistycznych i władz miast, a ich uczestnicy mogli na miejscu dowiedzieć się o problemach, zamierzeniach i planach związanych z polityką przestrzenną tych ośrodków.

Die Städte sind die Versorgungs- und Dienstleistungszentren für die Bevölkerung. Sie müssen eine gleichmäßige Grundversorgung sicherstellen und mit zunehmendem Zentralitätsgrad einer Stadt muss außerdem der Bedarf an spezialisierten Dienstleistungen und Institutionen gedeckt werden. Auf der polnischen Seite sticht die Metropolstadt Szczecin als das, mit den umfangreichsten Dienstleistungen für die Bevölkerung ausgestattete Oberzentrum heraus. Aufgrund der grenznahen Lage der Stadt dürfte sich das Einzugsgebiet zum Teil auch auf die deutsche Seite erstrecken. Des Weiteren gibt es in dem Untersuchungsraum zwei subregionale Städte – Stargard Szczeciński und Świnoujście. Hier kann vor allem Świnoujście, die größte Stadt auf der Insel Usedom, grenzüberschreitende Funktionen auch für die deutsche Bevölkerung übernehmen. Weitere Städte mit überörtlicher Bedeutung sind: Goleniów, Police, Kamień Pomorski, Gryfice, Pyrzyce und Gryfino. Von diesen Städten kann Gryfino als Mittelzentrum gelten und sein Einzugsgebiet auf die deutsche Seite (Gemeinden Gartz und Mescherin) ausdehnen.

In den Planungsunterlagen der deutschen Seite werden als Oberzentren Neubrandenburg und Stralsund/Greifswald erwähnt; zu den Mittelzentren gehören Neustrelitz, Demmin, Grimmen, Anklam, Wolgast, Bergen, Pasewalk, Ueckermünde, Templin, Prenzlau, Schwedt/Oder, Eberswalde und Bernau. Eine besondere Bedeutung für grenzüberschreitende Dienstleistungen für die Bevölkerung kann Schwedt/Oder erlangen, da die Stadt an der Grenze liegt und es keine mittelgroße Stadt in unmittelbarer Nachbarschaft auf der polnischen Seite gibt.

Schwerpunkträume der Stadtentwicklung – Fallbeispiele

Die nachstehend beschriebenen Städte waren Ziel der Studienreisen, die im Rahmen dieses Projekts stattfanden. Mit der Auswahl der Städte war die Zielstellung verbunden einen exemplarischen Einblick in die verschiedenen städtischen Strukturen der MRS zu bekommen, so dass hier kein Anspruch auf Vollständigkeit besteht. Es wurden Gespräche mit Vertretern der betreffenden Planungsstellen und Behörden der Städte geführt, wobei die Teilnehmer vor Ort Informationen zu aktuellen Herausforderungen, Vorhaben und Plänen in der Stadtentwicklung dieser Zentren erhielten.

SZCZECIN. Największe miasto polsko-niemieckiego regionu transgranicznego (408 tys. mieszkańców), historyczna stolica Pomorza, obecnie stolica województwa zachodniopomorskiego i jeden z dziesięciu krajowych ośrodków metropolitalnych, miasto rdzeniowe szczecińskiego obszaru metropolitalnego.

Szczecin jest ważnym nadbałtyckim węzłem transportu morskiego o cechach HUB, oferującym dogodną obsługę transportem lądowym i śródlądowym obszaru Pomorza, obszaru wiodącej metropolii europejskiej Berlina. Znajduje się w sieci bazowej TEN-T. Szczecin pełni funkcję ponadregionalnego ośrodka usługowego, jest ważnym centrum akademickim i kulturalnym. Jest największą polską aglomeracją transgraniczną, w trakcie procesu intensywnej transformacji, wzmacniającej funkcje metropolitalne, także te o kluczowym znaczeniu dla rozwoju kompetencji i relacji transgranicznych. Rośnie znaczenie Szczecina jako ośrodka o transgranicznym oddziaływaniu na polsko-niemieckie pogranicze.

Na rzecz spójności funkcjonalnego obszaru Szczecina (tzw. FUA – Functional Urban Area) od 2005 roku prowadzi działalność Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, które podejmuje inicjatywy i realizuje przedsięwzięcia integrujące związane z obsługą obszaru funkcjonalnego i koordynuje w tym zakresie prace samorządów lokalnych. Zintegrowane działania zaowocują docelowo formalnym (z administracyjnego / zarządczego punktu widzenia) ukonstytuowaniem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

W strukturze przestrzennej Szczecina dominuje lewobrzeże koncentrujące większość potencjału gospodarczego, demograficznego i aktywów. Rośnie znaczenie prawobrzeżnej części Szczecina oddzielonej od centrum miasta Międzyodrzem, na obszarze którego zlokalizowana jest zasadnicza część portu morskiego.

Tereny wysp Międzyodrza, uwalniane stopniowo przez port, przestrzennie i historycznie powiązane z obszarem śródmiejskim, przekształcane są w ramach projektu wieloprzestrzennej reorganizacji w nowe wielofunkcyjne centrum z frontami wodnymi o unikalnej wartości funkcjonalnej, gospodarczej, fizjonomicznej i związanej z dziedzictwem przeszłości. Tym przekształceniom nadaje się specjalne znaczenie w Strategii rozwoju Szczecina 2025.³⁴ Priorytetami polityki przestrzennej miasta zgodnie ze Strategią Rozwoju Szczecina 2025 są:

- osiągnięcie standardów jakości życia zgodnych z wizją Szczecina określoną w strategii marki „Floating Garden”, z uwzględnieniem trendów o charakterze globalnym,
- ochrona i racjonalne korzystanie z obszarów

SZCZECIN ist die größte Stadt der deutsch-polnischen grenzüberschreitenden Region (408 Tsd. Einwohner). Die historische Hauptstadt Pommerns ist heute die Hauptstadt der Woiwodschaft Westpommern, eines der zehn polnischen Metropolzentren und die Kernstadt des Szczeciner Metropolraums.

Dank den am südlichsten Teil der Ostsee gelegenen Seehäfen Szczecin und Świnoujście ist Szczecin ein wichtiger Seeverkehrsknoten mit HUB-Funktionen und günstigen Transportangeboten zu Lande und auf den Binnengewässern in Pommern und für den Raum der führenden europäischen Metropole Berlin. Szczecin liegt innerhalb des TEN-T-Hauptnetzes. Die Stadt fungiert als überregionales Dienstleistungszentrum sowie als wichtiges Hochschul- und Kulturzentrum. Sie bildet den größten polnischen Ballungsraum mit grenzüberschreitendem Charakter, und befindet sich in einem intensiven Transformationsprozess, der die Metropolfunktionen stärkt, darunter auch die, die von grundlegender Bedeutung für die Entwicklung von grenzüberschreitenden Beziehungen und Kompetenzen sind. Des Weiteren wird Szczecin als ein auf den deutsch-polnischen Grenzraum grenzüberschreitend ausstrahlendes Zentrum immer wichtiger.

Seit 2005 kümmert sich der Verein des Metropolraums Szczecin (Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego) um den Zusammenhalt des Verflechtungsraums Szczecin (sog. FUA – Functional Urban Area), indem Initiativen ergriffen und Vorhaben umgesetzt werden, die zum Verflechtungsraum gehörenden Funktionen zu integrieren; außerdem werden die Arbeiten der örtlichen Selbstverwaltungen durch den Verein koordiniert. Durch die integrierten Maßnahmen soll eine formale (aus administrativer bzw. managementbezogener Sicht) Konstituierung des Metropolraums Szczecin erreicht werden.

Bei der siedlungsstrukturellen Lage Szczecins dominiert das linke Flussufer, wo das größte wirtschaftliche, demografische und Vermögenspotenzial der Stadt konzentriert ist. Doch im Stadtteil am rechten Ufer, den das Międzyodrze – Gebiet vom Stadtzentrum trennt, befindet sich der Hauptteil des Seehafens.

Die mit der Stadtmitte räumlich und historisch verflochtenen Inseln des Międzyodrze – Gebiets werden schrittweise vom Hafen freigegeben, so dass hier im Rahmen eines großräumigen Reurbanisierungsprojekts ein neues multifunktionales Zentrum entsteht, das dem Wasser zugewandt ist und einmalige funktionale, wirtschaftliche, gestalterische und mit dem historischen Erbe verbundene Werte aufweist. Diesem Umwandlungsprozess wird in der Entwicklungsstrategie Szczecin 2025³⁴ besondere Bedeutung beigemessen.

Zu den Prioritäten der Entwicklungspolitik von Szczecin gehören laut der Entwicklungsstrategie Szczecin 2025:

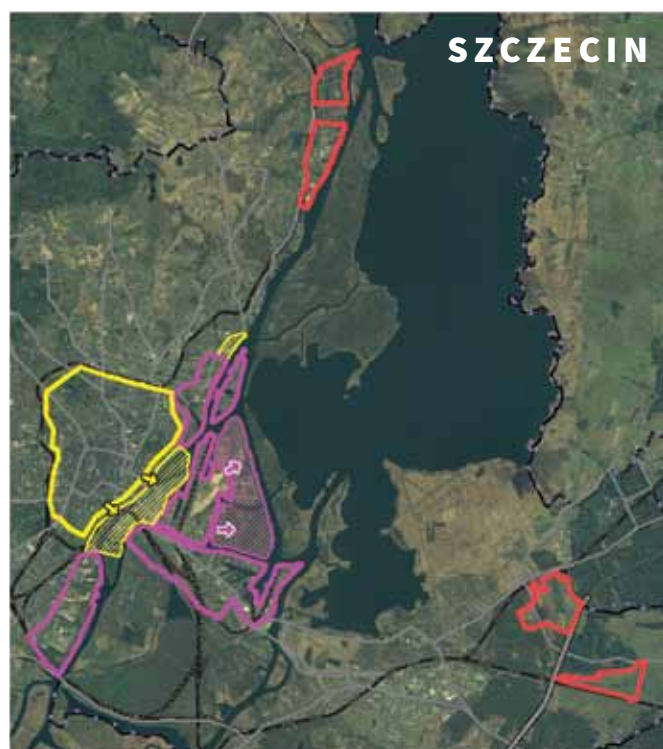
- Erreichen eines Lebensstandards gemäß der Vision Szczecins, die in der Strategie der Marke „Floating Garden“ zum

przyrodniczych wpisanych w strukturę miasta i stanowiących o jego atrakcyjności i potencjale,

- rozwój ścisłego centrum, w tym w obszarach nadwodnych Odry i wysp Międzyodrza wraz z rewitalizacją i reurbanizacją wielkoprzestrzenną obszarów nadwodnych,
- reurbanizacja i rewitalizacja przy ochronie dziedzictwa historycznego i kulturowego,
- poprawa efektywności funkcjonowania struktur miejskich w zakresie: zarządzania, obsługi, dostępności i warunków dla aktywności gospodarczej podmiotów,
- rozwój ponadregionalnych, multimodalnych sieci transportowych,
- rozwój portu, przemysłu i usług związanych z gospodarką morską w północnych dzielnicach nadodrzańskich oraz na Ostrowie Mieleńskim i Grabowskim i wyspie Gryfia,
- rozwój nowych stref przemysłowych w prawobrzeżnej części miasta (Trzebusz, Dunikowo, Lubczyńska-Kniewska, Park Dąbie) i w lewobrzeżnej (Park Północny, Park Akademicki).

Ausdruck kommt, unter Berücksichtigung der globalen Trends;

- *Schutz und rationelle Nutzung der zur Stadtstruktur gehörenden Naturgebiete, die die Attraktivität und das Potenzial der Stadt mitbestimmen;*
- *Entwicklung einer Kernstadt, darunter auch der Bereiche an der Oder und der Międzyodrze – Inseln, einschließlich großräumiger Reurbanisierung und Revitalisierung der am Wasser liegenden Gebiete;*
- *Reurbanisierung und Revitalisierung unter Beachtung des historischen und des Kulturerbes;*
- *Verbesserung der Effizienz der funktionalen städtischen Strukturen in den Bereichen Management, Service, Erreichbarkeit und wirtschaftliche Rahmenbedingungen für Unternehmen;*
- *Entwicklung überregionaler, multimodaler Verkehrsnetze;*
- *Entwicklung des Hafens, der Industrie und der maritimen Dienstleistungen in den nördlichen Bezirken an der Oder, aber auch auf dem Werder Ostrów Mieleński und dem Werder Ostrów Grabowski sowie der Insel Wyspa Gryfia;*
- *Entwicklung neuer Gewerbegebiete am rechten Ufer (Trzebusz, Dunikowo, Lubczyńska-Kniewska, Dąbie-Park) und am linken Ufer (Północny-Park, Akademicki-Park).*



- ▭ Obszary przemysłowo – składowe / *Industrie- und Lagerflächen*
- ▭ Obszar śródmieścia / *Innenstadt*
- ➔ Obszary rozwoju funkcji portowych / *Entwicklung von Hafenfunktionen*
- ➔ Obszary rozwoju funkcji ogólnomiejskich / *Entwicklung von städtischen Funktionen*
- ▭ Obszary rozwoju przemysłu / *Entwicklung von Industrie*



- ▭ Obszar rewitalizacji Starówki i Śródmieścia / *Sanierung von Altstadt und Innenstadt*
- ▭ Rozwój parków przemysłowych / *Entwicklung von Industrieparks*

STARGARD SZCZECIŃSKI. Miasto Stargard Szczeciński zamieszkuje 69,7 tys. mieszkańców – jest to trzecie co do wielkości miasto województwa zachodniopomorskiego. Miasto jest zachodnim biegunem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, ośrodkiem o znaczeniu subregionalnym. Skrzyżowanie szlaków komunikacyjnych czyni Stargard Szczeciński ważnym węzłem drogowym i kolejowym. Miasto było ważnym ośrodkiem kolejnictwa, w którym największym pracodawcą były Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w szczytowym okresie zatrudniające ponad 2300 osób (w całej branży kolejowej 5000 osób). Po upadku zakładów utworzono na tym terenie w 2003 r. Stargardzki Park Przemysłowy.

W 1993 roku do miasta przyłączono teren lotniska w Kluczewie, (wcześniej radziecką bazę wojskową). Teren ten po rekultywacji stał się miejscem lokalizacji Parku Przemysłowego Nowoczesnych Technologii. Oba parki przemysłowe są podstawowymi obszarami reindustrializacji miasta.

Miasto stoi przed jeszcze jednym wyzwaniem - przebudowie i rewitalizacji centrum miasta, ze szczególnym uwzględnieniem Starego Miasta (średniowieczna struktura miasta) i ścisłego centrum:

- stare miasto (układ miasta średniowiecznego), gdzie zadaniami priorytetowymi są: przywrócenie charakteru i czytelności układowi miasta średniowiecznego, z jego przestrzennymi dominantami, zachowanie czytelnej, niezakłóconej ekspozycji sylwety starego miasta, rewitalizacja zespołów zabudowy historycznej, odbudowa kwartałów mieszkalnych,
- strefa śródmiejska, w której priorytetowym zadaniem jest przebudowa i integracja strefy, w ramach której będą funkcjonować instytucje o znaczeniu ponadlokalnym: centrum administracyjne, centrum przedsiębiorstw, zespół szkół ponadgimnazjalnych, zespół specjalistycznej opieki medycznej, centrum handlowe i rekreacyjne.

Miasto w ramach współpracy transgranicznej współpracowało m.in. z miastem Neubrandenburg przy remoncie i przebudowie Bastei (Muzeum Archeologiczno-historyczne w Stargardzie Szczecińskim) oraz prowadzi wraz z miastem Stralsund stałą współpracę przy projekcie „Niemiecko-Polskie Centrum Szkół Muzycznych Stargard Szczeciński / miasto hanzeatyckie Stralsund – zachowanie i pielęgnacja dziedzictwa kulturowego.” Stargard Szczeciński jest miastem partnerskim miasta hanzeatyckiego Stralsundu.

STARGARD SZCZECIŃSKI Die Stadt hat 69,7 Tsd. Einwohner, und ist somit die drittgrößte Stadt der Woiwodschaft Westpommern und subregionales Zentrum. Die Stadt ist ein wichtiger Straßen- und Eisenbahnverkehrsknotenpunkt. Stargard Szczeciński ist historischer Standort der Bahnindustrie, da die Eisenbahnreparaturwerke der größte Arbeitgeber der Stadt waren. In der Hochzeit wurden im Betrieb über 2300 Personen angestellt (in der ganzen Bahnbranche über 5000 Personen). Nachdem die Werke geschlossen werden mussten, entstand an diesem Standort der Stargarder Industriepark (2003).

Im Jahr 1993 übernahm die Stadt das Gelände des Flugplatzes Kluczewo (früherer sowjetischer Armeestützpunkt), auf dem nach abgeschlossener Revitalisierung ein Industriepark für moderne Technologien entstand. Beide Industrieparks bilden die wichtigsten Gebiete für neue industrielle Ansiedlungen in der Stadt.

Die Stadt steht vor einer weiteren Herausforderung – der Umgestaltung und Revitalisierung des Stadtzentrums, wobei insbesondere die Altstadt (mittelalterliche Stadtstruktur) und die Stadtmitte im Fokus stehen:

- Die Altstadt (mittelalterliche Stadtstruktur), wo die vorrangigen Aufgaben darin bestehen: den Charakter und die Wiedererkennbarkeit der mittelalterlichen Stadtstruktur einschließlich der räumlichen Dominanten wiederherzustellen, eine erkennbare und ungestörte Exposition der Altstadtsilhouette zu erhalten, historische Gebäudekomplexe zu sanieren, Stadtteile wieder aufzubauen;
- Die Stadtmitte, wo es vorrangig um den Umbau und die Integration dieses Stadtgebiets geht, in deren Rahmen Einrichtungen von überörtlicher Bedeutung funktionieren sollen, d.h. ein Verwaltungszentrum, ein Umsteigeknotenpunkt, ein postgymnasialer Schulenzentrum, ein Zentrum für Spezialmedizin, ein Handels- und Erholungszentrum.

Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit arbeitete die Stadt unter anderem mit Neubrandenburg bei der Sanierung und dem Umbau der Bastei zusammen (Das Museum für Archäologie und Geschichte in Stargard Szczeciński). Darüber hinaus wurde eine dauerhafte Kooperation mit Stralsund beim Projekt „Deutsch-Polnisches Musikschulzentrum Stargard Szczeciński / Hansestadt Stralsund – Erhaltung und Pflege des Kulturerbes“ etabliert. Stargard Szczeciński ist Partnerstadt der Hansestadt Stralsund.

NEUBRANDENBURG. Miasto zamieszkałe przez 63,5 tys. osób, co czyni je trzecim pod względem wielkości miastem kraju związkowego Meklemburgia-Pomorze Przednie. Miasto jest jednym z najważniejszych lokalizacji gospodarczych w Meklemburgii-Pomorzu Przednim i jako centrum nadrzędne i siedziba powiatu Pojezierze Meklemburskie realizuje ważne funkcje usługowe, m.in. administracyjną, medyczną, handlową, kulturalną i edukacyjną (m.in. Wyższa Szkoła Zawodowa), Położenie nad jeziorem Tollense-see oraz architektura miasta należącego do Europejskiego Szlaku Gotyku Ceglanego sprawiają, że miasto dysponuje też potencjałem turystycznym. Polityka przestrzenna Neubrandenburga, podobnie jak w wielu innych miastach wschodnich krajów związkowych, skoncentrowała się na dostosowaniu i poprawie jakości dużych osiedli mieszkaniowych, m.in. przez renowację i częściową rozbórkę. Poza tym w dużej części wyremontowano charakterystyczne dla miasta budynki i ukształtowano od nowa rynek, co doprowadziło do poprawy jakości i funkcjonalności centrum. W ramach współpracy transgranicznej Neubrandenburg współpracuje m.in. ze Stargardem Szczecińskim, wraz z którym uczestniczył w projekcie „Dwa miejsca z historią”; w ramach tego projektu powstało muzeum w klasztorze franciszkanów w Neubrandenburgu.

STRALSUND liczący 57,4 tys. mieszkańców jest największym miastem w powiecie Pomorze Wschodnie-Rugia, siedzibą administracji powiatu i wspólnie z Greifswaldem tworzy centrum nadrzędne w hierarchii sieci osadniczej. Stralsund jest ważnym węzłem komunikacyjnym w transporcie drogowym i kolejowym na osiach prowadzących z zachodu, południa i południowego wschodu na Wyspę Rugię i do Skandynawii. Wyższa Szkoła Zawodowa w Stralsundzie stała się ważnym ośrodkiem naukowym w Meklemburgii-Pomorzu Przednim. Struktura gospodarcza miasta hanzeatyckiego Stralsund opiera się o małe i średnie przedsiębiorstwa sektora wytwórczego, usług i przetwórstwa. Najwięksi pracodawcy w mieście to kilka urzędów publicznych, klinika sieci Helios oraz branża turystyczna. Ważnym i tradycyjnym filarem gospodarki jest gospodarka morska. Przez pozyskanie kilku firm z otoczenia dawnej stoczni Volkswerft powstaje w jej bezpośrednim sąsiedztwie klaster metalurgiczny i materiałowo-surowcowy. Z uwagi na swoje położenie nad cieśniną Strelasund miasto uważane jest za bramę na Rugię – największą wyspę Niemiec. Dla mieszkańców Stralsundu jego starówka jest ważnym elementem tożsamości, a jednocześnie magnesem przyciągającym gości również spoza regionu. Do najważniejszych przyciągających gości atrakcji turystycznych

NEUBRANDENBURG hat 63,5 Tsd. Einwohner und ist somit die drittgrößte Stadt in Mecklenburg-Vorpommern. Neubrandenburg ist einer der wichtigsten Industrie- und Wirtschaftsstandorte in Mecklenburg-Vorpommern und übernimmt als Oberzentrum und Kreisstadt des Landkreises Mecklenburgische Seenplatte wichtige Versorgungsaufgaben für ein weites Umland. Die Stadt ist zudem führender Standort für Dienstleistungen (u.a. Verwaltung, medizinische Versorgung, Handel) Kultur und Bildung (u.a. Hochschule Neubrandenburg). Aufgrund ihrer Lage am Tollense-see und wegen ihrer Architektur – die Stadt gehört zu der Europäischen Route der Backsteingotik – verfügt die Stadt auch über touristisches Potenzial. Die Stadtentwicklung konzentrierte sich ähnlich wie in vielen anderen ostdeutschen Städten auf die Anpassung und Aufwertung der Großwohnsiedlungen u.a. durch Sanierungsmaßnahmen sowie partiellen Rückbau. Darüber hinaus erfolgte durch umfangreiche Sanierungsmaßnahmen prägender Gebäude und die Neugestaltung des Marktplatzes eine umfassende Aufwertung und Funktionsergänzung des Innenstadtzentrums.

Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit arbeitet Neubrandenburg unter anderem mit der Stadt Stargard Szczeciński zusammen. Beide Städte nahmen an dem Projekt „Zwei Orte mit Geschichte“ teil, in dessen Ergebnis ein Museum im Franziskanerkloster Neubrandenburg entstand.

STRALSUND ist mit 57,4 Tsd. Einwohnern die größte Stadt des Landkreises Vorpommern-Rügen, Sitz der Kreisverwaltung und bildet ein gemeinsames Oberzentrum mit Greifswald. Stralsund ist ein wichtiger Verkehrsknoten im Straßen- und Schienenverkehr für die aus Westen, Süden und Südosten zur Insel Rügen und nach Skandinavien führenden Verkehrsachsen. Mit der Fachhochschule Stralsund hat sich die Stadt als wichtiger Wissenschaftsstandort in Mecklenburg-Vorpommern etabliert. Die Wirtschaftsstruktur der Hansestadt Stralsund wird von kleinen und mittleren Unternehmen des verarbeitenden und produzierenden Gewerbes und des Dienstleistungssektors getragen. Zu den größten Arbeitgebern der Stadt zählen mehrere Behördenstandorte, das Helios-Klinikum und die Tourismusbranche. Ein wichtiger und traditioneller Pfeiler für die Stralsunder Wirtschaft ist das maritime Gewerbe. Durch die Ansiedlung mehrerer Firmen im Umfeld der ehemaligen Volkswerft entsteht in deren unmittelbarer Nachbarschaft ein Metall- und Werkstoffcluster.

Die Stadt gilt durch ihre Lage am Strelasund als Tor zur Insel Rügen – Deutschlands größter Insel. Die Altstadt von Stralsund ist ein wichtiger Identifikationsanker für die Bürgerinnen und Bürger von Stralsund und ein Besuchermagnet mit überregionaler Ausstrahlung. Zu den weiteren touristischen Anziehungspunkten der Hansestadt Stralsund zählen das Deutsche



źródło: Miasto Hanzeatyckie Stralsund

Quelle: Hansestadt Stralsund

w mieście należą też Niemieckie Muzeum Morskie wraz z oceaneum i żaglowiec szkoleniowy Gorch Fock 1.

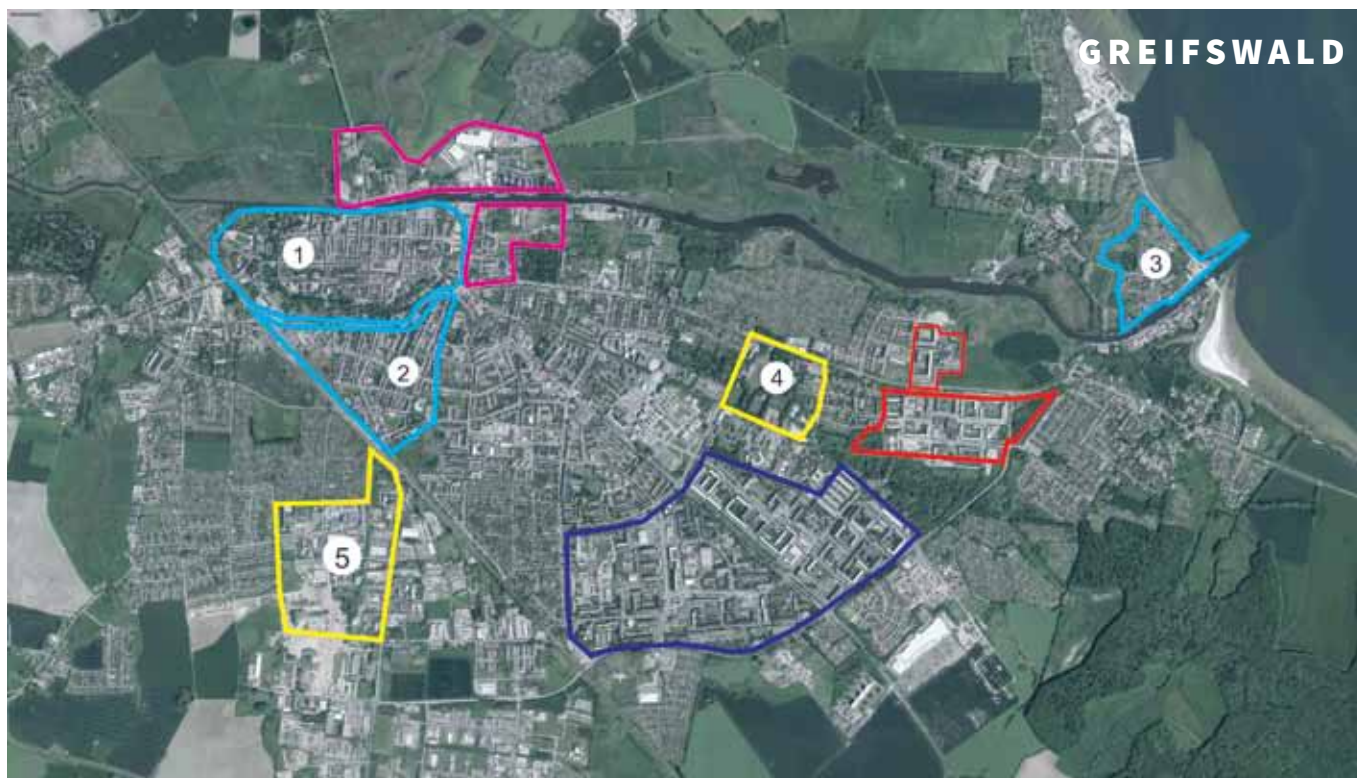
Ważnym priorytetem rozwoju Stralsundu jest zachowanie urbanistycznego założenia starówki, która z uwagi na dobrze zachowane średniowieczne struktury i historyczną substancję architektoniczną, liczącą około 520 indywidualnych zabytków, znajduje się od 2002 r. pod ochroną UNESCO. Dalsze obszary priorytetowe dla rozwoju miasta to przedmieście Frankenvorstadt i przedmieście Tribseer Vorstadt oraz wyspa Dänholm. Przedmieście Frankenvorstadt przez długi czas żyło w cieniu starówki. Od 2005 r. Ze środków przeznaczonych na wsparcie miast przeprowadzane są tam prace renowacyjne i działania na rzecz uatrakcyjnienia. Celem miasta jest w najbliższych latach szeroko zakrojona renowacja przedmieścia Tribseer Vorstadt. Wyspa Dänholm położona jest między stałym lądem a wyspą Rugią i była do 1991 r. wykorzystywana przez wojsko. Wyspa Dänholm ma być rozwijana w oparciu o integrowanie dotychczasowych i wykorzystywanie nowych potencjałów.

W ramach współpracy transgranicznej Stralsund współpracuje m.in. ze Stargardem Szczecińskim (np. polsko-niemieckie centrum szkół muzycznych). Miasto hanzeatyckie Stralsund jest m.in. miastem partnerskim Stargardu Szczecińskiego.

Meeresmuseum mit dem Ozeaneum und das Segelschulschiff Gorch Fock 1.

Einen wichtigen Schwerpunkt der Stralsunder Stadtentwicklung bildet die Bewahrung des städtebaulichen Ensembles der Altstadt, die aufgrund des gut erhaltenen mittelalterlichen Stadtgrundrisses und der historischen Bausubstanz mit rund 520 Einzeldenkmalen seit 2002 den Schutz der UNESCO genießt. Weitere Schwerpunkträume der Stralsunder Stadtentwicklung bilden die Frankenvorstadt, die Tribseer Vorstadt und die Insel Dänholm. Die Frankenvorstadt lag lange Zeit im Schatten der Altstadtentwicklung und wird seit 2005 mit Mitteln der Städtebauförderung einer Aufwertung und Sanierung zugeführt. Die Stadt hat sich zum Ziel gestellt, auch die Tribseer Vorstadt in den nächsten Jahren umfassend zu sanieren. Die Insel Dänholm liegt zwischen dem Festland und der Insel Rügen und wurde bis 1991 militärisch genutzt. Unter Integration vorhandener Nutzungen und Ausschöpfung bisher ungenutzter Potenziale soll die Insel Dänholm aufgewertet werden.

Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit arbeitet Stralsund u.a. mit seiner polnischen Partnerstadt Stargard Szczecinski zusammen (z.B. Deutsch-polnisches Musikschulzentrum).



źródło: Miasto Greifswald

Quelle: Stadt Greifswald

- | | |
|--|--|
| <p> Obszary rewitalizacji (1 - Stare Miasto, 2 - Fleischervorstadt, 3 - Wieck)
<i>Revitalisierungsgebiete (1 - Altstadt, 2 - Fleischervorstadt, 3 - Wieck)</i></p> <p> Punktowa likwidacja zabudowy i poprawa jakości terenów
<i>Punktuelle Abriss der Bebauung, Aufwertung des Gebietes</i></p> <p> Likwidacja zabudowy
<i>Abriss der Bebauung</i></p> | <p> Rozwój terenów (4 - Uniwersytetu, 5 - Parku Technologicznego)
<i>Weiter zu entwickelnde Gebiete (4 - Universität, 5 - Technologiepark)</i></p> <p> Obszar rozwoju nowoczesnej zabudowy mieszkaniowej nad wodą
<i>Entwicklung eines neuen Wohngebietes am Wasser</i></p> |
|--|--|

GREIFSWALD leży pomiędzy wyspami Rugią i Usnam nad Zatoką Greifswaldzką. To hanzeatyckie i uniwersyteckie miasto liczy 55,1 tys. mieszkańców (stan na 12/2014).. Wspólnie z sąsiednim Stralsundem stanowi centrum nadrzędne. Jest to znaczący ośrodek usługowo-administracyjny. Do najważniejszych instytucji zalicza się jedną z najstarszych uczelni obszaru Morza Bałtyckiego – Uniwersytet im. Ernsta-Moritza Arndta, Akademię Medyczną i inne renomowane instytuty badawcze (m. In. Instytut Fizyki Plazmy im. Maxa Plancka, Instytut im. Friedricha Löfflera, Federalny Instytut Badań Weterynaryjnych). Wszystkie te instytucje naukowe są ważną gwarancją rozwoju gospodarczego miasta. W porównaniu z nauką, edukacją, badaniami i kulturą funkcje przemysłowe miasta są słabiej rozwinięte. Jednym z ważniejszych zakładów jest stocznia jachtowa HanseYachts AG – trzeci co do wielkości producent jachtów w skali światowej.

Po zjednoczeniu Niemiec Greifswald spotkał los podobny do sytuacji wielu wschodniemieckich miast. Wielu mieszkańców, przede wszystkim młodych ludzi i ich rodziny, opuściło miasto. Odpowiedzią na spadek liczby ludności był cały szereg działań z zakresu urbanistyki. Wbrew

GREIFSWALD liegt zwischen den Inseln Rügen und Usedom am Greifswalder Bodden. In der Universitäts- und Hansestadt leben 55,1 Tsd. Einwohner (Stand 12/2014). Gemeinsam mit der benachbarten Hansestadt Stralsund bildet Greifswald das Oberzentrum in Vorpommern. Greifswald ist ein bedeutendes Dienstleistungs- und Verwaltungszentrum. Zu den wichtigsten Institutionen gehören die Ernst-Moritz-Arndt-Universität, eine der ältesten Hochschuleinrichtungen in der Ostseeregion, die Universitätsmedizin und weitere international renommierte Forschungsinstitute (u.a. Max-Planck-Institut für Plasmaphysik, Friedrich-Loeffler-Institut-Bundesforschungsinstitut für Tiergesundheit). Diese wissenschaftlichen Einrichtungen sind wichtige Garanten für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt. Im Vergleich zur großen Bedeutung als Standort für Wissenschaft, Bildung, Forschung und Kultur ist die Funktion als Industriestadt geringer ausgeprägt. Ein bedeutendes Unternehmen ist die HanseYachts AG als weltweit drittgrößter Hersteller von Yachten.

Nach der deutschen Wiedervereinigung erging es Greifswald ähnlich wie anderen ostdeutschen Städten: Viele, vor allem junge Menschen und Familien verließen die Stadt. Mit einer Reihe von Stadtumbaumaßnahmen wurde dem Rückgang der

ogólnemu trendowi w Meklemburgii-Pomorzu Przednim, w Greifswaldzie od kilku lat rośnie liczba mieszkańców. Zmienił się kierunek polityki rozwoju miasta polegający na powrocie do centrum i usuwaniu części wielorodzinnej zabudowy peryferyjnej oraz:

- od 1990 r. trwają w szerokim zakresie prace nad odtworzeniem i przebudową starej struktury osadniczej miasta,
- całe dzielnice mieszkaniowe zostały przebudowane i zrewitalizowane, znaczącym przykładem jest tu dzielnica Ostseeviertel od strony rzeki Ryck,
- wzdłuż biegu rzeki Ryck na dawnych terenach przemysłowych powstanie w bliskiej przyszłości nowa dzielnica,
- przebudowany został cały port miejski, powstał między innymi mający znaczenie ogólnoniemieckie port dla tradycyjnych żaglowców i stocznia-muzeum.

Greifswald ma dobre powiązania transgraniczne ze względu na swoją różnorodną aktywność międzynarodową, szczególnie w sferze instytucji badawczych, oraz dzięki licznym związkom i stowarzyszeniom. Utrzymuje między innymi ścisłe kontakty z polskim miastem partnerskim Szczecinem (m. In. Współpraca szkół wyższych, współpraca Muzeum Pomorskiego z Muzeum Narodowym w Szczecinie, Teatru Pomorza Przedniego z Operą na Zamku).

ŚWINOUJŚCIE. Miasto liczące 41,5 tys. mieszkańców położone na 44 wyspach, z czego trzy Uznam, Wolin i Karsibór są zamieszkałe. Świnoujście łączy funkcje uzdrowiskowo-turystyczne z funkcjami transportowo-przemysłowymi opartymi o port morski. Nowe możliwości rozwoju miasta powiązane są z rozwojem portu zewnętrznego oraz terminala LNG. Główna część miasta leży na wyspie Uznam połączonej z resztą Polski jedynie promami, dlatego najważniejszą inwestycją potrzebną miastu jest bez wątpienia budowa stałego połączenia drogowego przez Świnę.

Obszary priorytetowe w polityce przestrzennej miasta to:

- dzielnica nadmorska – rozbudowa w kierunku północnym; w wyniku akumulacji piasku morskiego, obszar lądowy powiększa się w mieście, dzięki temu powstały atrakcyjne tereny pod zabudowę pensjonatowo-rekreacyjną,
- śródmieście – głównym zadaniem było wyprowadzenie ruchu samochodowego i rewitalizacja przestrzeni publicznych,
- park zdrojowy – poddany rewaloryzacji,

Bevölkerung Rechnung getragen. Entgegen dem demografischen Trend in Mecklenburg-Vorpommern entwickelt sich die Einwohnerzahl der Stadt seit mehreren Jahren positiv. In der Stadtentwicklungspolitik wurde das Stadtzentrum wieder in den Mittelpunkt gerückt und große Wohnhäuser am Stadtrand zurückgebaut:

- *seit 1990 wird an einer umfangreichen Wiederherstellung und dem Umbau der alten Siedlungsstruktur der Stadt gearbeitet;*
- *ganze Wohngebiete wurden umgestaltet und aufgewertet, ein beachtenswertes Beispiel dafür ist das Ostseeviertel Ryckseite.*
- *entlang des Flußlaufes des Rycks wird in naher Zukunft auf einer Gewerbebrache ein neues Stadtviertel entstehen.*
- *Der komplette Stadthafen wurde umgestaltet, es entstanden unter anderem ein deutschlandweit bedeutender Traditionssseglerhafen und eine Museumswerft.*

Greifswald ist aufgrund seiner vielfältigen internationalen Aktivitäten, insbesondere in Forschungseinrichtungen und Institutionen, aber auch in Vereinen und Verbänden grenzüberschreitend vernetzt. Enge Kontakte bestehen unter anderem mit der polnischen Partnerstadt Szczecin (u.a. Kooperation der Hochschulen, Kooperation des Pommerschen Landesmuseums mit dem Muzeum Narodowe w Szczecinie und Kooperation des Theaters Vorpommern mit der Opera na Zamku).

ŚWINOUJŚCIE Die Stadt zählt 41,5 Tsd. Einwohner und befindet sich auf 44 Inseln, wovon drei – Usedom, Wollin und Kaseburg – bewohnt sind. Świnoujście verbindet die Kurort- und touristischen Funktionen mit den Verkehrs- und Industriefunktionen, vorwiegend wegen des Seehafens. Neue Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt sind die Entwicklung des Außenhafens und den Bau eines LNG-Terminals. Der räumliche Siedlungsschwerpunkt befindet sich auf der Insel Usedom, und ist vom polnischen Festland nur mittels einer Fährverbindung erreichbar. Deshalb ist für die Stadt der Bau einer dauerhaften Straßenverbindung über dem Seegatt Świna sehr wichtig.

Zu den Schwerpunkträumen der Stadtentwicklung gehören:

- *das Seeviertel – Ausbau in nördlicher Richtung. Aufgrund der Akkumulation des Sandes vom Meeresboden vergrößert sich der Landbereich in der Stadt, wodurch attraktive Gebiete für den Bau von Hotels und zu Erholungszwecken entstanden sind;*
- *Stadtmitte – hier ging es vor allem um die Lenkung der Verkehrsströme (MIV) aus dem Zentrum und um die Revitalisierung öffentlicher Räume;*
- *Kurpark – wird zurzeit saniert;*



- Rozwój zabudowy dzielnicy nadmorskiej
Entwicklung der Kurviertelbebauung
- Przebudowa układu komunikacyjnego w śródmieściu w celu uspokojenia ruchu i poprawy przestrzeni publicznych
Umbau des Verkehrssystems in der Stadtmitte zur Verkehrsberuhigung und Verschönerung der öffentlichen Räume
- Rewaloryzacja Parku Zdrojowego
Aufwertung des Kurparks
- Budowa portu jachtowego
Bau eines Yachthafens

- rozwój funkcji żeglarskich nad Świną (m.in. budowa portu jachtowego w basenie północnym).

Świnoujście, z racji swojego położenia, ma bogatą historię współpracy transgranicznej, m.in. z gminą Heringsdorf. W ramach tej współpracy powstała m.in. transgraniczna promenada pomiędzy tymi gminami.

- *Entwicklung von Segelangeboten an der Świna (u.a. Bau eines Yachthafens im Nordbecken).*

Świnoujście blickt aufgrund seiner Lage auf eine vielfältige grenzüberschreitende Zusammenarbeit zurück, unter anderem mit der Gemeinde Heringsdorf. Im Ergebnis dieser Zusammenarbeit entstand eine grenzüberschreitende Promenade, die beide Gemeinden miteinander verbindet.

SCHWEDT nad Odrą liczy (31,3 tys. mieszkańców) i jest ważnym ośrodkiem przemysłu petrochemicznego. Położenie miasta predysponuje je do pełnienia istotnych funkcji transgranicznych. Po zjednoczeniu Niemiec nastąpił silny odpływ ludności, co postawiło władze miasta przed wyzwaniem opracowania nowej przestrzennej strategii rozwoju, która dzisiaj stanowi wzorcowy przykład transformacji miasta kurczącego się w kierunku miasta zwartej. Peryferyjne dzielnice bloków wielorodzinnych zostały punktowo lub całkowicie wyburzone, osiedle wyburzone całkowicie zostało poddane renaturyzacji przez zasadzenie lasu. Osiedla leżące bliżej centrum poddano działaniom mieszanym (rozbiórka, przebudowa, poprawa jakości, renowacja). Rozwój miasta do środka skutkował budową nowych budynków wielorodzinnych i poprawą przestrzeni publicznych w centrum miasta, w tym na terenach nadwodnych. Dla dalszego rozwoju miasta ważną rolę odgrywa turystyczna promocja graniczącego z nim wyjątkowego Parku Narodowego Doliny Dolnej Odry z jego łęgami rzecznyymi.

Schwedt nad Odrą współpracuje głównie z gminą Gryfino, wraz z którą realizuje m.in. projekt, mający na celu poprawę jakości infrastruktury turystycznej w tym rejonie.

SCHWEDT/ODER (31,3 Tsd. Einwohner) ist ein wichtiges Zentrum der petrochemischen Industrie. Aufgrund ihrer Lage eignet sich die Stadt besonders, um grenzüberschreitende Versorgungsfunktionen zu übernehmen. Nach der deutschen Wiedervereinigung verlor die Stadt einen Großteil ihrer Einwohner. Daraufhin haben die Stadtbehörden eine neue Strategie innerhalb der Stadtentwicklung eingeschlagen die heute als Musterbeispiel für den Stadtumbau einer mit Schrumpfungsprozessen konfrontierten Kommune steht. Die Großwohnsiedlungen am Stadtrand wurden punktuell oder vollkommen abgerissen und der Natur durch Aufforstung zurückgegeben. Bei den Siedlungen in Zentrumsnähe erfolgten verschiedene Vorgehensweisen (Rückbau, Umbau, Aufwertung, Renovierung). Im Rahmen der stärkeren Konzentration der Stadtentwicklung auf die Stadtmitte wurden neue Mehrfamilienhäuser gebaut und die öffentlichen Räume im Stadtzentrum, darunter auch die Wasserlagen, neu gestaltet. Für die weitere Stadtentwicklung spielt die touristische Vermarktung des angrenzenden einzigartigen Flussauennationalparks Unteres Odertal eine wichtige Rolle.

Schwedt/Oder arbeitet vorwiegend mit der Gemeinde Gryfino zusammen; Gemeinsam wird u.a. ein Projekt zur Verbesserung der Qualität der touristischen Infrastruktur in der Region umgesetzt.



- Rozbiórka i ponowne wykorzystanie
Rückbau und Nachnutzung
- Rewitalizacja
Sanierung
- Nowa zabudowa mieszkalna
Neubau von Mietwohnungen
- Całkowita przebudowa
Kompletter Umbau

źródło: Miasto Schwedt

Quelle: Stadt Schwedt/Oder

PASEWALK. Średnie centrum liczące 10,5 tys. mieszkańców, istotny węzeł kolejowy, który może odzyskać znaczenie dzięki rozwojowi TRMS.

Z uwagi na spadającą liczbę mieszkańców w polityce przestrzennej miasta obszarami priorytetowymi są zadania polegające na przebudowie i renowacji śródmieścia (teren starego miasta) oraz punktowej rozbiórce i rewaloryzacji osiedla budynków wielorodzinnych „Wschód” przy drodze wjazdowej z kierunku Szczecina. Drugim priorytetem jest rozwój terenów o funkcji gospodarczej leżących na obrzeżach miasta: Park Naukowo-Technologiczny, Obszar Przemysłowy Północ-Wschód, Centrum Kompetencji branży lotniczej przy lotnisku oraz nowy teren inwestycyjny typu greenfield na północ od lotniska.

Pasewalk w ramach współpracy transgranicznej współpracuje m.in. z gminą Police, wraz z którą zrealizował projekt „Einspurig ohne Grenzen – jednośladowo bez granic”. Współpracują ze sobą również szkoły z tych dwóch gmin (Gimnazjum nr 1 z Polic oraz Europaschule Arnold Zweig w Pasewalku).

PASEWALK ist ein Mittelzentrum mit 10,5 Tsd. Einwohnern und ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt, der durch die Entwicklung der MRS an Bedeutung gewinnen kann.

Aufgrund der sinkenden Einwohnerzahl wurden als Schwerpunkträume der Stadtentwicklung die Fördergebiete definiert. Im Fokus stehen der Umbau und die Sanierung in der Stadtmitte (Altstadtgebiet) und ein punktueller Rückbau und die Aufwertung der Großwohnsiedlung Ost an der Einfahrtstraße aus der Szczeciner Richtung. Weitere Schwerpunkträume sind die weiterzuentwickelnden Gewerbegebiete am Stadtrand: der Technik- und Innovationspark, das Gewerbegebiet Nord-Ost, das am Flugplatz entstandene Kompetenzzentrum für Flugzeugbau und Flugzeugentwicklung sowie der neue Greenfield-Industriestandort nördlich vom Flugplatz.

Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit arbeitet Pasewalk unter anderem mit der Gemeinde Police zusammen. Beide realisieren das Projekt „Einspurig ohne Grenzen – jednośladowo bez granic“. Auch die Schulen kooperieren grenzüberschreitend (Gymnasium Nr. 1 Police und Europaschule „Arnold Zweig“ Pasewalk).



- Obszar wsparcia - śródmieście
Unterstützungsbereich - Innenstadt
- Obszar wsparcia - Pasewalk Wschód
Unterstützungsbereich - Pasewalk Ost
- 1 - Park Naukowo - Technologiczny
- 2 - Obszar Przemysłowy Północno-Wschodni
- 3 - Obszar Przemysłowy
- 4 - Centrum Kompetencji Bazy Lotniczej
- 1 - Technik- und Innovationspark
- 2 - Nördöstliches Industriegebiet
- 3 - Industriegebiet
- 4 - Kompetenzzentrum für Flugzeugentwicklung und Flugzeugbau

źródło: Urząd Krajowy ds. Administracji wewnętrznej Meklemburgii – Pomorza Przedniego Urząd ds. Geoinformacji, Pomiarów i Katastru

Quelle: Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen

KAMIEŃ POMORSKI to jedno z najstarszych miast na Pomorzu Zachodnim. Położone w odległości 7 km od Morza Bałtyckiego, nad Zalewem Kamieńskim, otoczone jest z trzech stron wodą. Miasto liczy 9 tys. mieszkańców. Charakterystyczną funkcją miasta jest jego rola uzdrowiskowa, co związane jest z występowaniem surowców mineralnych o znaczeniu leczniczym: solanek i borowin. Miasto obfituje w zabytki, w tym zespół katedralny, mury obronne oraz baszty. Funkcja turystyczna związana jest z rozwojem żeglarstwa, czego wyrazem są mariny na ponad 300 miejsc postojowych. Miasto jest bardzo prężnym ośrodkiem żeglarstwa regatowego. Główne kierunki polityki przestrzennej odnoszą się do wykorzystania nadwodnego położenia i rozwoju funkcji związanych z żeglarstwem, utrzymaniem i poprawą zagospodarowania parku zdrojowego, rewitalizacją obszaru starego miasta.

KAMIEŃ POMORSKI ist eine der ältesten Städte Westpommerns. Die Stadt liegt am Kamminer Bodden, 7 km von der Ostseeküste entfernt, und ist von drei Seiten vom Wasser umgeben. Kamień Pomorski hat 9 Tsd. Einwohner, ist ein wichtiger Kurort, was auf die mineralischen Rohstoffvorkommen mit heilender Wirkung – Salze und Heilschlamm – zurückzuführen ist. In der Stadt gibt es viele architektonische Denkmäler, zum Beispiel die Kathedrale, Stadtmauern und Wehrtürme. Die touristische Bedeutung ist mit der Entwicklung des Segelsports verbunden; hier entstanden Marinas mit über 300 Liegeplätzen. Die Stadt entwickelte sich zu einem dynamischen Zentrum der Segelregatta. Räumliche Schwerpunkte der Stadtentwicklung sind die Nutzung der Lage am Wasser und die Entwicklung von Funktionen zum Ausbau des Segelsports und von Marinas sowie zur Erhaltung und besseren Bewirtschaftung des Kurparks und die Revitalisierung der Altstadt.



- Obszar rozwoju przestrzeni nadwodnych
Entwicklung von dem Gebiet auf dem Wasser
- Obszar rozwoju i utrzymania funkcji uzdrowiskowych
Entwicklung und Erhalt der Kurortfunktion
- Obszar rewitalizacji Śródmieścia
Sanierung der Innenstadt
- Obszar zespołu katedralnego
Bereich der Domkomplex

WOLIN. Niewielkie miasto (4,8 tys. mieszkańców) pełniące funkcję bramową wyspy Wolin. Miasto o jednym z najstarszych rodowodów na ziemiach polskich, posiada bogatą i burzliwą historię, do której dziś nawiązuje m.in. przez organizację Festiwalu Wikingów.

Obecnie obok funkcji związanych z obsługą ludności coraz wyraźniej rozwija się funkcja turystyczna.

Obszarami priorytetowymi w polityce przestrzennej miasta są tereny starego miasta, na których trwa odbudowa zniszczonych w czasie II wojny światowej kwartałów. Podniesieniu atrakcyjności starego miasta służyć będzie rewitalizacja starego rynku oraz rewitalizacja obszarów nadwodnych przylegających do Dziwny, którego istotny element stanowi port morski w Wolinie i marina.

Miasto Wolin prowadzi stałą współpracę transgraniczną z gminą Uznam. W ramach tej współpracy odbywają się liczne, polsko-niemieckie wydarzenia związane m.in. z kulturą czy sportem.

WOLIN ist eine Kleinstadt (4,8 Tsd. Einwohner), die gleichzeitig als Einfallstor in Richtung der Insel Wolin gilt. Die Stadt gehört zu den ältesten polnischen Orten und kann auf eine reiche und stürmische Geschichte zurückblicken, an die sie zum Beispiel durch die Veranstaltung des Wikingerfestivals erinnert.

Neben der Grundversorgungsfunktion für die Bevölkerung baut die Stadt ihre touristische Bedeutung immer weiter aus.

Zu den Schwerpunkträumen der Stadtentwicklung gehört die Altstadt, wo die im 2. Weltkrieg zerstörten Viertel wieder aufgebaut werden. Um die Attraktivität der Altstadt zu erhöhen, soll der Alte Markt wieder hergerichtet werden, außerdem sollen die wassernahen Gebiete am Seegatt Dievenow revitalisiert werden, wobei der Seehafen Wolin und die Marina für Segelboote eine besonders wichtige Rolle spielen.

Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit arbeitet die Stadt Wolin mit der Gemeinde Usedom zusammen. So finden zahlreiche deutsch-polnische Veranstaltungen statt, u.a. in den Bereichen Kultur und Sport.



- Obszar rozwoju przestrzeni nadwodnych
Entwicklung von dem Gebiet auf dem Wasser
- Obszar rewitalizacji Śródmieścia
Sanierung von Innenstadt
- Obszar zespołu katedralnego
Bereich von Domkomplex

Cele

Odpowiedni dostęp do usług o charakterze metropolitalnym warunkuje szansę rozwoju społeczno-gospodarczego Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Umożliwi to oddziaływanie Szczecina po obu stronach granicy oraz zintegrowanie systemów osadniczych. Współpraca ma szansę rozwoju w ramach odpowiednio określonej i wspieranej hierarchii ośrodków osadniczych. Programując rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina dąży się do realizacji następujących celów:

- Rozwój funkcji metropolitalnych Szczecina oraz integracja systemu osadniczego po obu stronach granicy umożliwiającą wzrost pozycji TRMS w Europie, również w kontekście umożliwienia kooperacyjnej współpracy z metropolią berlińską.
- Wzmocnienie roli Szczecina w sieci współpracy miast bałtyckich i przejęcie przez niego roli krajowego lidera w dziedzinie współpracy z północnymi Niemcami i Skandynawią.
- Poprawa pozycji konkurencyjnej centrów miast w stosunku do przedmieść w wyniku działań rewitalizacyjnych skutkująca zmniejszeniem intensywności procesu suburbanizacji.
- Transgraniczne kształtowanie polityki miejskiej z uwzględnieniem zmian demograficznych.
- Poprawa jakości życia w całym regionie metropolitalnym i jego konkurencyjności przez wzrost współpracy miejsko-wiejskiej.
- Skoordynowany rozwój stref aktywności gospodarczej: parków przemysłowych, specjalnych stref ekonomicznych, terenów inwestycyjnych na obszarze TRMS.
- Poprawa dostępności transportowej do głównych ośrodków miejskich w regionie .

Zielstellungen

Der adäquate Zugang auf beiden Seiten der Grenze zu metropolitanen Dienstleistungen bestimmt die Chancen der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung der Metropolregion Szczecin. So wird die Ausstrahlung von Szczecin auf beiden Seiten der Grenze und die Weiterentwicklung des Siedlungssystems ermöglicht. Die Zusammenarbeit bietet die Chance den Entwicklungsrahmen für die Hierarchie der Siedlungszentren festzulegen. Bei der geplanten Entwicklung der Metropolfunktionen von Szczecin werden folgende Ziele angestrebt:

- *Entwicklung der Metropolfunktionen von Szczecin sowie Weiterentwicklung des Siedlungssystems beiderseits der Grenze, um eine Positionierung der MRS auch unter Berücksichtigung der Erweiterung der Kooperation mit der Metropole Berlin in Europa zu ermöglichen;*
- *Stärkung der Rolle Szczecins innerhalb des Kooperationsnetzwerks der Ostseestädte und Übernahme der nationalen Leaderfunktion in der Zusammenarbeit mit Norddeutschland und Skandinavien;*
- *Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Stadtzentren gegenüber den Vorstädten durch Revitalisierungsmaßnahmen, mit dem Ziel die Suburbanisierung zu begrenzen;*
- *grenzüberschreitende Gestaltung der Stadtpolitik unter Berücksichtigung des demografischen Wandels;*
- *Verbesserung der Lebensqualität in der gesamten Metropolregion und der Wettbewerbsfähigkeit dieser Region durch den Ausbau von Stadt-Umland-Kooperationen;*
- *Förderung, Unterstützung der Weiterentwicklung und der Kooperation von Wirtschaftsräumen – Gewerbeparks, Sonderwirtschaftszonen, Investitionsgebieten – in der MRS.*
- *Verbesserung der Erreichbarkeit der wichtigsten Stadtzentren in der Region*

Propozycje projektów

■ Analiza struktury funkcjonalnej systemu osadniczego.

Projekt ma na celu określenie funkcji miast regionu, ich powiązań i zasięgu oddziaływań. Zbadane zostaną zmiany zachodzące w strukturze funkcjonalnej miast. Otrzymany obraz funkcjonowania sieci miast pozwoli na określenie możliwości optymalizacji obsługi ludności i powiązań między ośrodkami. Określone zostaną oddziaływania pomiędzy miastami oraz pełnione przez nie funkcje. Oceniony zostanie dostęp do usług i ich deficyty w poszczególnych miastach i całym regionie. Ułatwi to optymalizację świadczenia usług dla ludności, w tym pełnienia funkcji metropolitalnych.

■ Analiza występowania komplementarnych funkcji metropolitalnych Szczecina w ramach TRMS i powiązań z innymi obszarami metropolitalnymi.

Zbadane zostanie występowanie funkcji metropolitalnych w całym regionie oraz powiązania zewnętrzne w zakresie funkcji metropolitalnych. Określone zostaną obszary predestynowane do wzrostu współpracy w zakresie funkcji metropolitalnych. Szczególnie istotną jest funkcja pełniona względem północno-wschodnich Niemiec, w szczególności Berlina, i północnego zachodu Polski oraz południowej Skandynawii.

■ Zbadanie polityki rozwoju miast na studiach przypadku wybranych miast regionu.

Jej celem jest zbadanie możliwości i sposobów radzenia sobie miast z konkretnymi problemami rozwoju i zagospodarowania przestrzennego, jak np. malejącą liczbą mieszkańców czy degradacją obszaru centralnego. Zidentyfikowane zostaną dobre praktyki we współpracy między miastami przygranicznymi w tej tematyce. Poznanie struktury funkcjonalno-przestrzennej miast wspierać będzie współpracę pomiędzy ośrodkami miejskimi w rozwiązywaniu problemów rozwojowych.

■ Rozwijanie partnerstwa miejsko-wiejskiego.

Projekt mający na celu określenie możliwości poprawy powiązań między ośrodkami miejskimi oraz ich otoczeniem aby zapewnić wysoką jakość życia w całym regionie metropolitalnym oraz jego konkurencyjność na poziomie międzynarodowym i krajowym. Omówione zostaną możliwości wykorzystania potencjału obszarów wiejskich w rozwoju funkcji metropolitalnych, w tym związanej z wysoką jakością życia dużą dostępnością zasobów przyrodniczych i kulturowych, oraz dyfuzją impulsów rozwojowych z obszaru miejskiego na obszar wiejski. Celem będzie wskazanie zainteresowanym podmiotom możliwości rozpoczęcia współpracy i płynących z niej dla obu stron korzyści.

Projektvorschläge

■ Analyse der Funktionen der Städte innerhalb des Siedlungssystems

Mit dem Projekt wird das Ziel verfolgt, die Funktionen, Verflechtungen und Einflussbereiche der Städte in der Region zu identifizieren. Untersucht werden sollen die bestehenden Veränderungen von städtischen Aufgaben und Funktionen. Das so gewonnene Bild, wie das Städtenetz funktioniert, macht es möglich, die Dienstleistungen für die Bevölkerung und die Verflechtungen zwischen den Zentren zu optimieren. Die Wechselwirkung zwischen den Städten und deren Funktionen wird definiert. Des Weiteren wird die Erreichbarkeit von Dienstleistungen einschließlich der diesbezüglichen Defizite in den jeweiligen Städten und in der gesamten Region eingeschätzt. Dadurch können Dienstleistungen der Daseinsvorsorge, wozu auch die Metropolfunktionen gehören, leichter optimiert werden.

■ Analyse der bestehenden komplementären Metropolfunktionen für Szczecin im Rahmen der MRS und der Verflechtungen mit anderen Metropolräumen

Untersucht werden die in der gesamten Region vorhandenen Metropolfunktionen sowie die Verflechtung mit anderen Metropolregionen. Dabei werden Bereiche definiert, in denen die Zusammenarbeit in Bezug auf die Metropolfunktionen gestärkt werden soll. Besonders wichtig ist hierbei die Funktion in Bezug auf den Nordosten Deutschlands, insbesondere Berlin, und den Nordwesten Polens sowie Südkanadiens.

■ Untersuchung der Stadtentwicklungspolitik am Beispiel ausgewählter Städte der Region

Damit wird das Ziel verfolgt, Möglichkeiten und Vorgehensweisen zu untersuchen, wie die Städte konkrete entwicklungsrelevante und raumplanerische Probleme, z.B. sinkende Einwohnerzahl oder Bedeutungsverlust zentraler städtischer Räume, lösen. Es sollen Best Practice-Lösungen in der Zusammenarbeit zwischen grenznahen Städten auf diesem Gebiet identifiziert werden. Durch die Kenntnis der funktionalen Gliederung der Städte wird die Zusammenarbeit zwischen den Stadtzentren bei der Lösung entwicklungsrelevanter Probleme gestärkt.

■ Entwicklung von Stadt-Land-Partnerschaften

Im Rahmen dieses Projekts sollen Möglichkeiten zur Verbesserung der Beziehungen zwischen den Stadtzentren und dem Umland bestimmt werden, um eine hohe Lebensqualität in der gesamten Metropolregion sowie deren nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit zu gewährleisten. Dabei soll erörtert werden, wie die Potenziale der ländlichen Räume beim Ausbau der Metropolfunktionen genutzt werden können, einschließlich des mit einer hohen Lebensqualität verbundenen Zugangs zu den Natur- und Kulturressourcen und der

■ Stworzenie wspólnej mapy obszarów inwestycyjnych dla Regionu

Wspólne interesy transgranicznego obszaru metropolitalnego Szczecina, przejawiają się również w pozyskiwaniu inwestorów. Wspólna polsko – niemiecka oferta pozwala dotrzeć do większej liczby odbiorców tej oferty i zwiększyć skalę promocji.

Ausstrahlung von Entwicklungsimpulsen vom städtischen in den ländlichen Raum. Hier soll den interessierten Akteuren aufgezeigt werden, wie die Zusammenarbeit aufgebaut werden kann und welche Vorteile für beide Seiten daraus resultieren.

■ Erstellung einer gemeinsamen Karte von Investitionsgebieten für die Region

Gemeinsame Interessen der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin zeigen sich auch bei der Investorengewinnung. Mit einem gemeinsamen deutsch-polnischen Angebot können mehr interessierte Zielunternehmen erreicht werden, außerdem ist dadurch eine Optimierung des Standortmarketings möglich.

4.5. Transport regionalny i mobilność

Sytuacja wyjściowa i warunki ramowe

Rozwój transportu transgranicznego

W wyniku przystąpienia Polski do Unii Europejskiej w 2004 r., przystąpienia do porozumienia Schengen w 2007 r. i zniesienia przez Niemcy ostatnich ograniczeń w swobodnym przepływie siły roboczej w 2011 r. Zlikwidowano zasadnicze administracyjne utrudnienia dla mobilności, a granica między obu państwami staje się w coraz większym stopniu nieodczuwalna. Równoległe do tych zjawisk, a częściowo wspierana przez nie, stale rosła transgraniczna wymiana dóbr i osób. Głównym powodem tego zjawiska, poza intensyfikacją powiązań gospodarczych, które powodują wzrost transportu towarów, jest również rosnąca migracja do kraju sąsiada z przyczyn zarobkowych i zawodowych, co z kolei powoduje kolejny przyrost transgranicznego ruchu osobowego (odwiedziny u rodzin i znajomych). Kolejne polsko-niemieckie powiązania to, w szczególności na obszarze aglomeracji szczecińskiej, rosnąca liczba osób, które codziennie przemieszczają się ze swojego miejsca zamieszkania do miejsca pracy i z powrotem (por. rozdział 4.3) oraz rosnąca liczba turystów. Należy przy tym pamiętać, że korytarz Berlin-Szczecin sięga aż poza aglomerację Trójmiasta. Z uwagi na przebieg przez zaplecze polskiego wybrzeża Bałtyku można mówić o jego znaczącym potencjale turystycznym.³⁵

Wzrost transgranicznych powiązań transportowych wzmacnia presję działań w kierunku rozbudowy odpowiedniej infrastruktury transportowej. W konsekwencji powyższego,

³⁵ Wg informacji Turystycznej Agencji Brandenburgii Sp z o.o. wzrosła w roku 2013 w porównaniu do roku poprzedniego o 23% osiągając liczbę 151 tys. Noclegów. Tym samym ich liczba wzrosła mniej więcej trzykrotnie od 2006r.

4.5. Regionaler Verkehr und Mobilität

Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Positive Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs

Durch den EU-Beitritt Polens in 2004, dem Beitritt zum Schengen-Abkommen in 2007 und dem Wegfall der letzten Beschränkungen der Arbeitnehmerfreizügigkeit in 2011 sind in den letzten Jahren wesentliche administrative Mobilitätshemmnisse weggefallen und die Grenze zwischen beiden Staaten wird immer weniger wahrnehmbar. Parallel zu und teils begünstigt durch diese Entwicklung hat der grenzüberschreitende Austausch von Gütern und Personen kontinuierlich zugenommen. Hauptursache sind neben wachsenden wirtschaftlichen Verflechtungen, die steigende Warentransporte nach sich ziehen, die zunehmenden berufsbedingten Migrationen ins Nachbarland³⁵, die durch folgende Familien- und Bekanntenbesuche eine weitere Zunahme des grenzüberschreitenden Personenverkehrs bewirken. Weitere deutsch-polnische Verflechtungen sind auf das insbesondere im Großraum Szczecin steigende Berufspendleraufkommen (vgl. Kapitel 4.3), sowie auf die wachsende Zahl der Touristen zurückzuführen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Korridor Berlin – Szczecin bis zur Agglomeration Gdansk-Gdynia-Sopot („Dreistadt“) weiterreicht. Durch den Verlauf im Hinterland der polnischen Ostseeküste bestehen erhebliche touristische Potentiale.

³⁵ Nach Angaben der Tourismus Marketing Brandenburg GmbH (TMB) ist die Zahl polnischer Urlauber in Brandenburg im Jahr 2013 im Vergleich zum Vorjahr um etwa 23 % auf rund 151.000 Übernachtungen angestiegen und hat sich damit seit 2006 in etwa verdreifacht.

polsko-niemieckie pogranicze w ciągu ostatnich lat charakteryzowało się w zakresie transportu i komunikacji podejmowaniem wielostronnych i szeroko zakrojonych procesów, porozumień i uzgodnień dotyczących przedsięwzięć, planów i przyszłościowych zamierzeń. W ramach współpracy transgranicznej zrealizowano cały szereg zakończonych bądź jeszcze trwających projektów współpracy, inicjatyw i działań na różnych poziomach merytorycznych i przestrzennych i o różnych celach.³⁶

Trudnością w realizacji wspólnych przedsięwzięć są bariery językowe, ale też odmienne kompetencje krajów związkowych, województw, powiatów i gmin dotyczące zagadnień transportowych i komunikacyjnych na poziomie krajowym i federalnym. Z uwagi na to, często przy wdrażaniu jednego przedsięwzięcia konieczne jest zaangażowanie wielu podmiotów, co skutkuje długim czasem przygotowań.

Ponadregionalne priorytety w rozwoju infrastruktury transportowej na pograniczu

Podstawowym odniesieniem dla przyszłych uzgodnień i decyzji dotyczących rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina mogą być uzgodnione na poziomie krajowym i regionalnym i uchwalone polsko-niemieckie przedsięwzięcia w zakresie transportu. Na zlecenie Polsko-Niemieckiej Komisji Międzyrządowej do spraw Współpracy Regionalnej i Przygranicznej opracowano po raz pierwszy w 2010 r. prezentację kartograficzną całej transgranicznej infrastruktury transportowej, wszystkich gałęzi transportu w układzie stanu istniejącego i z uwzględnieniem konkretnych planów (Mapa 15).

W odniesieniu do Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina widoczny jest na mapie zróżnicowany stan rozbudowy infrastruktury transportowej na polskim i niemieckim obszarze pogranicza. W szczególności sieć drogowa w niemieckiej części regionu wykazuje większą gęstość niż po stronie polskiej. Aby dobrze skomunikować region konieczne jest pełne wykorzystanie możliwości poprawy obecnej sytuacji, zarówno w układzie transgranicznym przez rozbudowę połączeń w kierunku Berlina, Neubrandenburga i Lubeki oraz przede wszystkim w układzie krajowym przez planowaną rozbudowę połączeń drogowych i kolejowych z polskimi metropoliami i miastami: Koszalinem, Gdańskiem, Poznaniem, Warszawą, Gorzowem Wielkopolskim, Zieloną Górą, Wrocławiem, Świnoujściem i Kostrzynem.

Podobne priorytety rozwojowe widać również na odrębnie opracowywanych mapach przedsięwzięć inwestycyjnych w polskiej i niemieckiej (2012) części pogranicza (2009

36 por. między innymi Polsko-Niemiecki Obszar Rozwojowy Odry/Nysy (DPERON), „Rozwój ponadregionalnej infrastruktury rozwojowej w obszarze Partnerstwa Odry”, mapy przedsięwzięć inwestycyjnych w polskiej i niemieckiej części polsko-niemieckiego pogranicza.

Die zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehrsverflechtungen verstärken den Handlungsdruck für einen passfähigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. In der Konsequenz ist der deutsch-polnische Grenzraum im Bereich Verkehr im Laufe der vergangenen Jahre durch einen vielseitigen und umfassenden Kommunikations- und Abstimmungsprozess zu Vorhaben, Planungen und Entwicklungen gekennzeichnet. Im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wurde eine Vielzahl von abgeschlossenen und laufenden Kooperationsprojekten, Initiativen und Aktivitäten auf unterschiedlichen inhaltlichen aber auch räumlichen Ebenen und mit unterschiedlichen Zielsetzungen realisiert.³⁶

Als schwierig für die gemeinsame Umsetzung von Vorhaben erweisen sich die sprachliche Barriere sowie die im Verkehrsbereich vorliegenden teils differenzierten Zuständigkeiten auf nationaler, Landes-/Woiwodschafts-, Kreis- und Kommunalebene. In der Konsequenz ist häufig die Beteiligung vieler Akteure für einzelne Vorhaben erforderlich, was einen langen zeitlichen Vorlauf mit sich bringt.

Trotz der auf großräumiger Ebene beschriebenen Zunahme des grenzüberschreitenden Verkehrs sind für die zukünftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Metropolregion Szczecin auch Faktoren wie die demografische Entwicklung sowie die vorherrschende Siedlungsstruktur in der Region zu berücksichtigen. Infolge der in Kapitel 4.3 dargelegten negativen Bevölkerungsprognosen sowie der in weiten Teilen ländlichen Siedlungsstruktur (vgl. Kapitel 4.4) muss neben dem Ausbau der stark frequentierten Straßen- und Schienenverbindungen auch die bedarfs- und gebietsbezogene Anpassung und Bestandssicherung von Verkehrsangeboten, zum Beispiel im Schülerverkehr, im Blickpunkt der Zielsetzungen stehen.

Überregionale Prioritäten der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Grenzraum

Eine grundlegende Orientierung für zukünftige Abstimmungen und Entscheidungen zur Entwicklung des grenzüberschreitenden Regionalverkehrs in der Metropolregion Szczecin bieten die auf nationaler und regionaler Ebene abgestimmten und beschlossenen deutsch-polnischen Aktivitäten im Verkehrsbereich. So wurde im Auftrag der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit erstmals im Jahr 2010 eine Kartendarstellung der gesamten grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand und mit den Planungen für alle Verkehrsträger erarbeitet (Siehe Karte 15).

Bezogen auf die Metropolregion Szczecin wird in der Karte der unterschiedliche Ausbaustand der Verkehrsinfrastruktur im

36 vgl. u.a. die Projekte Deutsch-Polnischer Entwicklungsraum Oder/Neiße (DPERON), „Entwicklung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur in der Oder-Partnerschaft“ Karten der Investitionsvorhaben im deutschen und polnischen Teil des deutsch-polnischen Grenzraum.

– Mapa 16). Szczególne znaczenie dla poprawy połączeń transgranicznych ma wymieniona w prezentacjach kartograficznych realizacja zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecina oraz dalszy rozwój połączenia kolejowego Berlin – Szczecin.

Postępy i konieczne działania w zakresie infrastruktury transportowej

Stopień rozbudowy transportu i komunikacji w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina – najważniejsze kwestie:

Transport drogowy – W ostatnich latach poprawie uległa dostępność w powiązaniach pomiędzy centrami miejskimi w województwie zachodniopomorskim, a po stronie niemieckiej z regionem metropolitalnym. Budowa po nowym śladzie autostrady nadbałtyckiej A20 Lubeka-A11/Szczecin (Projekt Transportowy Jedności Niemiec nr 10) oraz postępujący remont autostrady federalnej A11 Berlin – granica państwa/Szczecin oznacza stworzenie ponadregionalnego połączenia zachodniej i wschodniej części wybrzeża Bałtyku. Działania te stanowią o ogromnym kroku naprzód w poprawie skomunikowania całego pasa wybrzeża. Obie autostrady są podstawowym szkieletem połączeń transportowych oraz dostępności do Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina.

W województwie zachodniopomorskim również uczyniono znaczne postępy, jeżeli chodzi o sieć dróg prowadzących w głąb kraju. Mowa tu o przebudowie autostrady A6 jako kontynuacji autostrady federalnej A11 do Szczecina wraz z kontynuacją drogi ekspresowej S6 oraz o przebiegającej z północy na południe drodze ekspresowej S3. Połączenia

deutschen und polnischen Grenzraum deutlich. Insbesondere beim Straßennetz besteht im deutschen Teil der Metropolregion Szczecin eine höhere Dichte als auf der polnischen Seite. Für die Anbindung der Metropolregion Szczecin ist eine vollständige Ausschöpfung der Verbesserungspotenziale erforderlich – sowohl grenzüberschreitend durch den Ausbau der Verbindungen in Richtung Berlin und Neubrandenburg/Lübeck als auch vor allem national durch den geplanten Ausbau der nationalen Straßen- und Bahnverbindungen in die umliegenden polnischen Metropolen und Städte (Koszalin/Gdansk, Poznań/Warszawa, Gorzów Wielkopolski/Zielona Góra/Wrocław, Świnoujście und Kostrzyn). Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Datenstände zeigen sich außerdem ähnliche Ausbauprioritäten in den jeweils getrennt erarbeiteten Karten der Investitionsvorhaben im deutschen (2012) und polnischen Teil des Grenzraums (2009 – siehe Karte 16). Besonderen Stellenwert für die Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen hat die in den genannten Kartendarstellungen genannte Realisierung einer straßenseitigen Westumfahrung Szczecins sowie die Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin – Szczecin.

Fortschritte und Handlungsbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur

Der verkehrsinfrastrukturelle Ausbaustand stellt sich in der Metropolregion Szczecin in seinen Eckpunkten wie folgt dar:

Im Straßenverkehr hat sich in den vergangenen Jahren die Erreichbarkeit zwischen den städtischen Zentren in der Woiwodschaft Westpommern und auf der deutschen Seite der Metropolregion z. T. beachtlich verbessert. Mit dem Streckenneubau der Ostseeautobahn A20 Lübeck- A11/Szczecin

Rysunek 14 Uznamska Kolej Uzdrawiskowa oraz Dworzec Główny PKP w Szczecinie

Abbildung 14 Usedomer Bäderbahn / Hauptbahnhof Szczecin

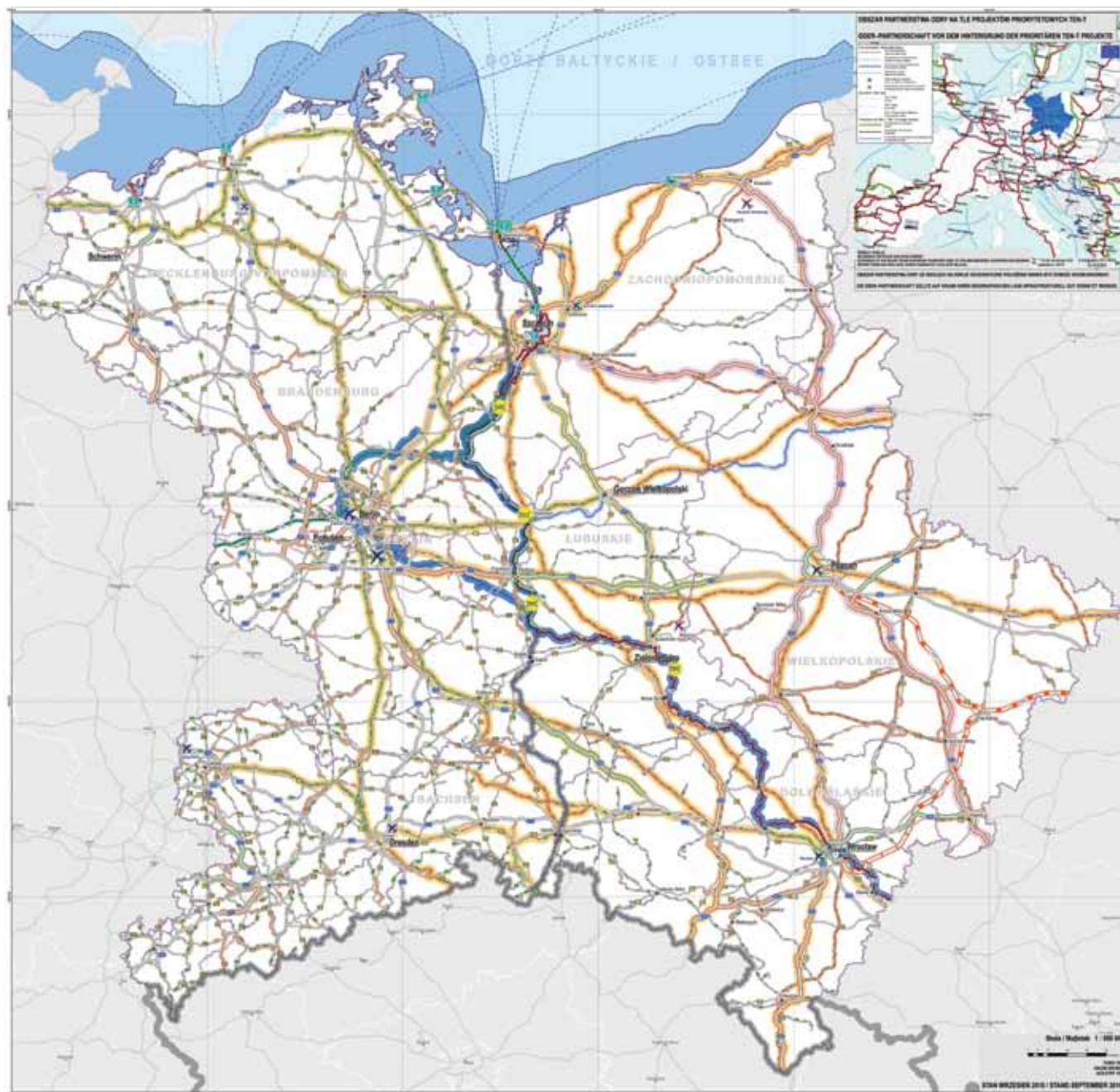


Źródło: Usedomer Bäderbahn / RBGPWZ

Quelle: Usedomer Bäderbahn / RBGPWZ

Mapa 15 Mapa transportowa Partnerstwa Odry „Rozwój ponadregionalnej infrastruktury transportowej w obszarze Partnerstwa Odry”

Karte 15 Verkehrskarte der Oder-Partnerschaft – „Entwicklung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Oder-Partnerschaft“



Źródło: Infrastruktura transportowa na polsko-niemieckim pograniczu, <http://www.oder-partnerschaft.eu/>

Quelle: Verkehrsinfrastruktur im deutsch-polnischen Grenzraum, BBSR 2012, <http://www.oder-partnerschaft.eu/>

Mapa 16 Wycinek z mapy zamierzeń inwestycyjnych pogranicza Polski i Niemiec

Karte 16 Ausschnitt der Karte der Investitionsvorhaben im deutsch-polnischen Grenzraum



Źródło: graficzna kompilacja, wykonana przez RBGPWZ w Szczecinie na podstawie niezależnych opracowań kartograficznych dotyczących zamierzeń inwestycyjnych w polskiej (2009) i niemieckiej (2012) części pogranicza Polski i Niemiec, Opisy pozaramkowe i informacje na temat źródeł danych odnoszą się wyłącznie do odpowiednich map składowych.

Quelle: grafische Zusammenführung des RBGPWZ auf Grundlage der jeweils eigenständigen Karten der Investitionsvorhaben im polnischen (2009) und deutschen (2012) Teil des deutsch-polnischen Grenzraums. Die Beschreibung und Informationen in den Karten zu den Datenquellen beziehen sich nur auf den jeweiligen Kartenteil.

te dostosowano do międzynarodowych standardów, a obecnie trwają przygotowania do realizacji kolejnych odcinków na południe (S3) i wschód (S6). W Szczecinie zrealizowano kolejne inwestycje w ramach poprawy drogowego dostępu do portu w Szczecinie (droga krajowa nr 10).

Po stronie niemieckiej między innymi wzmocniono połączenia portu promowego Sassnitz z zapleczem dzięki budowie nowej grobli na wyspę Rugie. Jednak sezonowe wysokie natężenie ruchu nadal powoduje częściowe przeciążenie drogi federalnej B96 w czasie wakacji. Wewnętrzne połączenia w układzie sieci transportowej i systemu dróg ponadregionalnych i wewnątrzregionalnych po jednej i drugiej stronie polsko-niemieckiej granicy uległy poprawie dzięki przebudowie i udrożnieniu połączeń granicznych.³⁷

Podczas gdy sieć połączeń autobusowych po stronie polskiej ma wciąż jeszcze duże znaczenie, po stronie niemieckiej drogową komunikacją publiczną na obszarach wiejskich ma w chwili obecnej głównie znaczenie dla dowożenia uczniów szkół ogólnokształcących i zawodowych do ich placówek edukacyjnych. Dlatego też z uwagi na malejącą liczbę uczniów należy oczekiwać dalszej likwidacji połączeń i kurczenia się sieci. Na głównych trasach komunikacji publicznej zarówno Meklemburgia-Pomorze Przednie jak i Brandenburgia utrzymują do tej pory stałą i regularną ofertę. Chodzi o to, aby móc ją zapewnić również w przyszłości. W powiązaniach transgranicznych pomiędzy Szczecinem a Berlinem istnieje większa oferta komunikacji autobusowej (ponad 50 mikrobusów i kilka linii dalekobieżnych). Z tej rosnącej oferty korzystają jednak jak do tej pory prawie wyłącznie polscy pasażerowie.

Transport kolejowy – W porównaniu z siecią drogową należy stwierdzić, że w transporcie kolejowym dokonał się zdecydowanie mniejszy postęp. Mimo prowadzonej od roku 1990 modernizacji nadal brakuje rozbudowanych, szybkich i bezpośrednich połączeń z metropolią szczecińskiej do otaczających ją niemieckich centrów nadrzędnych i średnich oraz do polskich ośrodków regionalnych. Sprawa to, iż potencjał miasta jako regionalnego węzła transportowego jest do tej pory słabo wykorzystywany. Obecnie funkcjonują trzy transgraniczne połączenia kolejowe do Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina (porównaj mapę nr 16). Deficyty dostępności w zakresie transportu kolejowego związane są z jednej strony z zaniebdaniami modernizacyjnymi i utrzymaniem sieci kolejowej (m.in. brak elektryfikacji, częściowo tylko jednotorowe

(Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 10) sowie der weiter voranschreitenden Sanierung der BAB 11 Berlin-Grenze/Szczecin erlebte der Aufbau der überregionalen Küstenverbindungen zwischen den westlichen und östlichen Ostseegebieten einen erheblichen Schub. Diese Maßnahmen bedeuten einen großen Fortschritt zugunsten einer besseren Erreichbarkeit des gesamten Küstenstreifens. Beide Autobahnen bilden das Grundgerüst der verkehrlichen Anbindung und Erschließung in der Metropolregion Szczecin.

In der Woiwodschaft Westpommern gibt es beträchtliche Fortschritte hinsichtlich des Fernstraßennetzes. Gemeint ist hier der Ausbau der Autobahn A6, die einschließlich der Fortsetzung im Zuge der Schnellstraße S6 als Fortsetzung der BAB 11 bis Szczecin dient, sowie die von Nord nach Süd querende Schnellstraße S3. Die Schnellstraße S6 wurde ebenfalls erheblich ausgebaut oder verlängert. Diese Verbindungen wurden an internationale Standards angepasst. Zurzeit werden die nächsten Ausbauabschnitte nach Süden (S3) und Osten (S6) vorbereitet. In Szczecin wurden weitere straßenbauliche Investitionen (im Zuge der Landesstraße Nr. 10) getätigt, um die Erreichbarkeit des Hafens Szczecin zu verbessern.

Auf der deutschen Seite konnte unter anderem die Hinterlandverbindung vom Fährhafen Sassnitz mit dem neuen Rügenzubringer gestärkt werden. Das saisonal hohe Verkehrsaufkommen sorgt jedoch weiterhin in Teilbereichen für eine Überlastung der B96 in den Ferienzeiträumen. Die internen Verbindungen zwischen den überregionalen und den intraregionalen Verkehrsnetzen und Straßensystemen diesseits und jenseits der deutsch-polnischen Grenze haben sich durch den Um- und Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindungen weiter verbessert.³⁷

Während das Busstreckennetz auf polnischer Seite weiterhin eine hohe Bedeutung genießt, hat auf deutscher Seite der straßengebundene Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im ländlichen Raum vorrangige Bedeutung als Schüler- und Auszubildendenverkehr, weshalb hier infolge rückläufiger Schülerzahlen weitere Abbestellungen und Netzausdünnungen zu erwarten sind. Auf den Hauptstrecken des ÖPNV wird in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg bisher weiterhin ein verlässliches und regelmäßiges Angebot vorgehalten. Dies gilt es auch künftig zu sichern. Ein größeres Busangebot besteht auf der grenzüberschreitenden Strecke zwischen Szczecin und Berlin (über 50 Kleinbusse und mehrere Fernbuslinien). Das wachsende Angebot wird hier bislang fast ausschließlich durch polnische Fahrgäste wahrgenommen.

Eisenbahnverkehr – Im Vergleich zum Straßennetz kann für den Ausbau des Schienenverkehrs ein weitaus geringerer

³⁷ por. między innymi Polsko-Niemiecki Obszar Rozwojowy Odry/Nysy (DPERON), „Rozwój ponadregionalnej infrastruktury rozwojowej w obszarze Partnerstwa Odry”, mapy przedsięwzięć inwestycyjnych w polskiej i niemieckiej części polsko-niemieckiego pogranicza.

³⁷ Folgende Grenzübergänge wurden ausgebaut (Nennung von Nord nach Süd): Ahlbeck-Świnoujście, Garz-Świnoujście, Hintersee-Dobieszczyń, Linken, Pomellen (für LKW freigegeben), Rosow (für LKW freigegeben), Mescherin, Schwedt/Oder (für LKW freigegeben).

odcinki) i budynków dworcowych. Z drugiej strony na drodze realizacji szybszych i wydajniejszych połączeń stoją nadal takie przeszkody, jak różne systemy zasilania trakcji w Niemczech (prąd zmienny) i w Polsce (prąd stały), częściowo niewystarczające uzgodnienia dotyczące rozkładów jazdy oraz wspólnych ofert taryfowych, różnorodne zakresy kompetencji oraz sposoby postępowania przy przekazywaniu różnym usługodawcom odcinków sieci do eksploatacji. Z uwagi na niską częstotliwość połączeń kolejowych oraz na to, iż wciąż jeszcze nie można mówić o konkurencyjnych w stosunku do samochodów czasach przejazdów, w regionalnym ruchu pasażerskim regionu metropolitalnego kolej odgrywa aktualnie rolę podrzędną.

Duże znaczenie dla miasta i regionu metropolitalnego ma połączenie z nieodległą metropolią berlińską. Aktualny stan sieci, szczególnie na odcinku od Passow do granicy polsko-niemieckiej (szlak jednotorowy i nieelektryfikowany) nie odpowiada współczesnym standardom i wymaganiom, co w konsekwencji prowadzi do konieczności zmiany trakcji i przesiadki w relacji Szczecin-Berlin Hauptbahnhof³⁸. Aktualnie pomiędzy Berlinem a Szczecinem kursują pociągi co około 2 godziny, ale tylko 2 połączenia dziennie to połączenia bezpośrednie, a czas przejazdu wynoszący ok. 2 godzin jest mało konkurencyjny w stosunku do samochodu. Celem zwiększenia atrakcyjności tego połączenia kolejowego, a tym samym zwiększenia liczby korzystających z niego pasażerów, wprowadzono bilety w cenie 10 euro (obowiązujące również w komunikacji publicznej obu miast) za przejazd między Berlinem a Szczecinem, które są przedmiotem aktywnej promocji. Ważnym krokiem było podpisane 20 grudnia 2012 r. polsko-niemieckiego porozumienia o rozbudowie tego odcinka, przewidujące jego modernizację i całościową elektryfikację najpóźniej do roku 2020, tak aby wraz z maksymalną prędkością 160 km/h czas przejazdu skrócił się do ok. 90 minut. Oprócz lepszej dostępności do obu miast, w tym do portów lotniczych Berlina, modernizacja infrastruktury kolejowej może mieć duże znaczenie dla rozwoju transportu towarowego. Stwarza to portom w Świnoujściu i w Szczecinie, w powiązaniu z zespołem portowym Berlina (BEHALA), dobre możliwości dla budowy swojej pozycji w metropolii berlińskiej i w regionie południowego Bałtyku, w tym m.in. przez wykorzystanie przebiegu transeuropejskich korytarzy transportowych (np. Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego i korytarza Helsinki-La Valletta).

Połączenie Lubeka-Szczecin z czasem przejazdu ok. 4,5 godz. to również tylko ograniczona konkurencja w stosunku do samochodu. Planowana jest obsługa tego odcinka przez nowe pociągi spalinowe. Kolejne połączenie

38 Nowo wybudowany tunel północ-południe prowadzący do dworca głównego w Berlinie jest otwarty jedynie dla pociągów trakcji elektrycznej.

Fortschritt konstatiert werden. Trotz Modernisierungen seit 1990 fehlen zumeist ausgebaute schnelle und direkte Verbindungen von der Metropole Szczecin in die umliegenden deutschen Ober- und Mittelzentren sowie die polnischen Regionalzentren der Region. Dies führt dazu, dass die Potenziale der Stadt als Verkehrsknotenpunkt der Region bisher wenig genutzt werden können. Grenzüberschreitend existieren aktuell drei Schienenverbindungen in der Metropolregion Szczecin (vgl. Karte 16). Die Erreichbarkeitsdefizite im Schienenverkehr sind einerseits auf Instandhaltungs- und Modernisierungsrückstände des Streckennetzes (u.a. fehlende Elektrifizierung, teils nur eingleisige Strecken) und der Bahnhöfe zurückzuführen. Andererseits stehen einer Realisierung schneller und leistungsfähiger Verbindungen auch weitere Hemmnisse wie verschiedene Oberleitungssysteme in Deutschland (Wechselstrom) und Polen (Gleichstrom), teils unzureichende Abstimmungen zu Fahrplänen und gemeinsamen Tarifangeboten sowie unterschiedliche Zuständigkeiten und Vorgehensweisen bei der Vergabe des Streckenbetriebs an Dienstleister entgegen. Infolge von geringen Taktichten sowie der über weite Teile des Streckennetzes noch immer nicht konkurrenzfähigen Reisezeiten zum Auto, spielt die Bahn beim regionalen Personenverkehr aktuell eine untergeordnete Rolle in der Metropolregion.

Von hoher Relevanz für die Stadt und Metropolregion Szczecin ist die Verbindung zur nahegelegenen Metropole Berlin. Der aktuelle Streckenzustand entspricht insbesondere auf dem Abschnitt zwischen Passow und der deutsch-polnischen Grenze (eingleisig und nicht elektrifiziert) nicht den heutigen Standards und hat auf der Strecke Szczecin-Berlin Hauptbahnhof einen Traktionswechsel und erforderliches Umsteigen zur Folge³⁸. Aktuell bestehen zwischen Berlin und Szczecin Verbindungen im annähernden 2-Stunden-Takt mit lediglich zwei Direktverbindungen pro Tag, die bei einer Reisezeit von ca. zwei Stunden kaum konkurrenzfähig zum Auto sind. Um die Attraktivität dieser Bahnverbindung und damit die Auslastung zu erhöhen, wurde ein 10 Euro Ticket (gilt auch für den ÖPNV in beiden Städten) für Fahrten zwischen Berlin und Szczecin eingeführt und aktiv vermarktet. Ein wichtiger Schritt war das am 20.12.2012 unterzeichnete deutsch-polnische Abkommen zum Ausbau dieser Strecke, das bis spätestens 2020 eine Modernisierung und durchgehende Elektrifizierung vorsieht, so dass sich die Reisezeit mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h auf ca. 90 min verkürzt. Neben dem somit verbesserten Zugang zu den international bedeutenden Berliner Flughäfen besitzt der Ausbau der Bahnverbindung auch mit Hinblick auf den Güterverkehr eine hohe Bedeutung. Hier bieten sich für den Überseehafen Szczecin – Świnoujście in Kooperation mit dem Binnenhafen Berlin (BEHALA) gute Möglichkeiten wieder eine wichtige Funktion für die Metropole

38 Der neu erbaute Nord-Süd-Tunnel zum Berliner Hauptbahnhof ist nur für den Einsatz von elektrischen Zügen zugelassen.

transgraniczne, to Uznamaska Kolejka Uzdrawiskowa (UBB). Odcinek z Züssow do Świnoujścia służy przede wszystkim połączeniom turystycznym do kąpielisk nadmorskich na wyspie Uznam. Brak stałej przeprawy przez Świnę, podobnie jak w ruchu drogowym ma tu również negatywne konsekwencje.

Komunikacja publiczna – Rozpatrując tę kwestię można stwierdzić, w szczególności w odniesieniu do ścisłego obszaru powiązań Szczecina, że do tej pory w niewystarczający sposób wykorzystuje się potencjał transportu kolejowego. Połączenia kolejowe bliskiego zasięgu odgrywają dużą rolę przede wszystkim w codziennej mobilności młodzieży szkolnej i osób podróżujących w celach zawodowych. Mają one również znaczenie dla układu wycieczek weekendowych. W szczególności w kierunku północnym (Police), ale i też w kierunku niemieckich pobliskich miejscowości przygranicznych, obecne połączenia kolejowe do tej pory nie spełniają wymogów stawianych dziś wydajnej komunikacji bliskiego zasięgu. Aby poprawić sytuację w tym zakresie, planowane jest utworzenie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Transport lotniczy – Dla międzynarodowych połączeń Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina port lotniczy Szczecin-Goleniów ma raczej ograniczone znaczenie, ponieważ poza kilkoma międzynarodowymi połączeniami jest on wykorzystywany głównie do lotów krajowych. Przy lotach międzynarodowych niemieccy klienci, jak i w coraz większym stopniu mieszkańcy polskiej części regionu metropolitalnego korzystają przeważnie z lotnisk berlińskich. Dlatego duże znaczenie mają szybkie połączenia wewnątrzregionalne z lotniskami berlińskimi, w szczególności z przyszłym portem BER. Poza międzynarodowym portem lotniczym w Goleniowie region dysponuje również regionalnymi portami lotniczymi Heringsdorf i lotniskiem Neubrandenburg-Trollenhagen. Port lotniczy Heringsdorf nabiera coraz większego znaczenia regionalnego w kontekście dostępności do bardzo ważnego ośrodka turystycznego jakim jest wyspa Uznam, w tym do pobliskiego Świnoujścia. Aby móc wykorzystać istniejący potencjał zarówno w ujęciu turystycznym jak i gospodarczym, polscy i niemieccy przedstawiciele regionu (powiat Vorpommern-Greifswald i miasto Świnoujście) podpisali w styczniu 2015 r. deklarację o dalszym wspólnym rozwoju i promocji portu lotniczego (w przyszłości: Port Lotniczy Heringsdorf-Świnoujście). Lotnisko Neubrandenburg-Trollenhagen ma znaczenie głównie lokalne i ogranicza się do sezonowych lotów czarterowych i sportowych oraz biznesowych.

Informacje o stanie rozbudowy i tendencjach rozwojowych dotyczących dróg wodnych i portów jako ważnych węzłów multimodalnych w Regionie Metropolitalnym Szczecina, zostały podane w innym miejscu, to jest w opisie tematu sieci dróg wodnych w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina w rozdziale 4.1.

Berlin einzunehmen. Darüber hinaus bestehen über die Güterverkehrsverbindung nach Berlin weitere Anknüpfungen an Europäische Achsen, z.B. im Korridor Helsinki – Valetta.

Bei den weiteren grenzüberschreitenden Verbindungen ist die Strecke Lübeck – Szczecin mit einer Fahrtzeit von über 4,5 h ebenfalls nur begrenzt konkurrenzfähig zum Auto. Es ist geplant, für die Strecke neue Dieseltriebzüge einzusetzen. Eine weitere grenzüberschreitende Verbindung wird durch die Usedomer Bäderbahn (UBB) angeboten. Die Strecke von Züssow nach Świnoujście dient vorrangig der Anbindung der touristischen Seebäder auf Usedom. Negativ wirkt sich hier ähnlich wie im Straßenverkehr, die fehlende Querung der Świna aus.

Öffentlicher Personen- und Nahverkehr – Eine Betrachtung des ÖPNV zeigt insbesondere für den Szczeciner Verdichtungsraum ein bisher nur unzureichend genutztes Potenzial der Eisenbahn. Der schienengebundene Nahverkehr spielt vor allem für die Alltagsmobilität von Schülern und Berufspendlern sowie für Wochenendausflügler eine große Rolle. Insbesondere nach Norden (Police) aber auch in Richtung der nahegelegenen deutschen grenznahen Orte erfüllen die Bahnverbindungen bisher nicht den Anspruch eines leistungsfähigen Nahverkehrs. Um die Situation hier zu verbessern, ist die Gründung einer Szczeciner Metropolbahn in Planung.

Flugverkehr – Für die internationale Einbindung der Metropolregion in den Flugverkehr ist der Flughafen Szczecin-Goleniów von eher eingeschränkter Bedeutung, da dieser neben einigen internationalen Flugverbindungen vorrangig für den polnischen Binnenluftverkehr genutzt wird. Für internationale Flüge werden von den deutschen und zunehmend auch polnischen Bürgern der Metropolregion Szczecin zumeist die Berliner Flughäfen genutzt. Eine schnelle Anbindung der Berliner Flughäfen sowie des zukünftigen Flughafens BER aus der Metropolregion Szczecin sind bei der zukünftigen Entwicklung des Regionalen Verkehrs daher von hoher Relevanz. Neben dem Flughafen Szczecin-Goleniów verfügt die Region über den Regionalflughafen Heringsdorf und den Flugplatz Neubrandenburg-Trollenhagen. Für den Flughafen Heringsdorf ist hierbei eine zunehmende regionale Bedeutung zu verzeichnen, sowohl für die Erreichbarkeit der stark touristisch geprägten Insel Usedom als auch für die nahe gelegene polnische Stadt Świnoujście. Um das grenzüberschreitende Potenzial sowohl in touristischer aber auch wirtschaftlicher Hinsicht zu nutzen, haben deutsche und polnische Vertreter der Region im Januar 2015 eine Absichtserklärung zur weiteren gemeinsamen Entwicklung und Vermarktung des Flughafens (zukünftig: Flughafen Heringsdorf – Świnoujście) unterzeichnet. Der Flugplatz Neubrandenburg-Trollenhagen weist eine überwiegend lokale Bedeutung für den saisonbedingten Charter- und Sportflugverkehr sowie den Geschäftsverkehr auf.

Angaben zur Entwicklung und dem Ausbaustand der Wasserstraßen und Häfen als wichtige multimodale Knotenpunkte in der Metropolregion Szczecin werden an dieser Stelle nicht

W oparciu o wymienione warunki ramowe i aktualny stan rozbudowy infrastruktury w następnym rozdziale omówione zostaną konieczne działania, a następnie cele rozwojowe transportu i mobilności regionalnej w regionie metropolitalnym.

Cele

Stworzenie wysokiej jakości przyjaznych środowisku i ukierunkowanych na faktyczne zapotrzebowanie połączeń transportowych wewnątrz regionu jest podstawowym warunkiem wspólnego rozwoju gospodarczego całego polsko-niemieckiego pogranicza. Pozytywny rozwój sytuacji politycznej oraz w szczególności wspierana w ostatnich latach rozbudowa sieci połączeń w różnych gałęziach transportu doprowadziła do ułatwień i poprawy dostępności regionu, a tym samym do rozwoju transportu transgranicznego. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina chce wykorzystać tę dobrą pozycję wyjściową i dzięki dostosowaniu przedsięwzięć infrastrukturalnych oraz intensywnej kooperacji zaangażowanych partnerów trwale wzmocnić transgraniczne powiązania, również w zakresie transportu i komunikacji, i w ten sposób dalej wspierać integrację regionu. Poprawiając dostępność wewnątrz regionu należy dążyć do lepszego wykorzystania potencjałów rozwojowych regionalnej gospodarki, w tym turystyki. Obszar działania transport regionalny i mobilność charakteryzują częściowo rozbieżne interesy na poziomie lokalnym oraz duża rozpiętość tematyczna i duża liczba działań oraz projektów współpracy prowadzących do różnych celów. Aby doprowadzić do ukierunkowanego na wdrożenie i skutecznego rozwoju transportu, region koncentruje się więc jedynie na wspólnych priorytetach i celach.

W opisie stanu rozbudowy infrastruktury transportowej w regionie widać, iż połączenia narodowe przeważnie charakteryzują się wyższą jakością, niż połączenia w relacjach polsko-niemieckich, tak iż występuje tu konkretna potrzeba działania, aby w przyszłości lepiej wykorzystywać potencjały i szanse transgranicznej wymiany. W porównaniu gałęzi transportu, poza nadal koniecznym zagęszczeniem transgranicznej sieci drogowej, zwłaszcza w odniesieniu do szynowej komunikacji publicznej, widać szczególne potrzeby dalszych działań na rzecz podnoszenia jakości i dalszego rozwoju połączeń kolejowych. Poza rozbudową infrastruktury kolejną kwestią jest stała branżowa wymiana informacji dotycząca na przykład problemów technicznych (przejścia z prądu stałego na prąd zmienny i odwrotnie), koordynacji rozkładów jazdy, ustalenia częstotliwości przejazdów, procedur dopuszczenia do ruchu bądź pozyskiwania usługodawców, którzy przejęliby eksploatację transgranicznych linii kolejowych. Również z uwagi na złożoność i długotrwałość (odmienne kompetencje) procesów

aufgeführt, da eine Thematisierung des Wasserstraßennetzes in der Metropolregion Szczecin in Kapitel 4.1 erfolgt.

Basierend auf den genannten Rahmenbedingungen und dem aktuellen Ausbaustand der Verkehrsinfrastruktur werden im folgenden Kapitel die Handlungsbedarfe zusammengefasst und darauf aufbauend Zielstellungen für die Entwicklung des Regionalen Verkehrs und der Mobilität in der Metropolregion Szczecin abgeleitet.

Zielstellungen

Die Schaffung von qualitativ hochwertigen, umweltfreundlichen und dem Bedarf angepassten Verkehrsverbindungen innerhalb der Region ist eine grundlegende Voraussetzung für die gemeinsame wirtschaftliche Entwicklung des gesamten deutsch-polnischen Grenzraumes. Die positive Entwicklung der politischen Rahmenbedingungen sowie der insbesondere in den letzten Jahren forcierte Ausbau der Streckennetze der verschiedenen Verkehrsträger haben die Erreichbarkeit in der Region und damit auch die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs maßgeblich begünstigt und verbessert. Die grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin möchte diese gute Ausgangsposition nutzen und durch passfähige Infrastrukturvorhaben und eine intensive Kooperation der beteiligten Partner auch im Verkehrsbereich die grenzüberschreitenden Verflechtungen weiter nachhaltig stärken und so das Zusammenwachsen der Region weiter befördern. Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb der Region sollte zudem eine bessere Ausnutzung der Entwicklungspotenziale der regionalen Wirtschaft einschließlich des Tourismus erreicht werden. Das Handlungsfeld Regionaler Verkehr und Mobilität ist durch eine große Themenbreite sowie eine Vielzahl von Aktivitäten und Kooperationsprojekten mit unterschiedlichen Zielsetzungen und teils divergierenden Interessen auf lokaler Ebene charakterisiert. Für eine umsetzungsorientierte und effiziente Verkehrsentwicklung konzentriert sich die Region daher nur auf gemeinsame Schwerpunkte und Zielstellungen.

Die Betrachtung des Ausbaustandes in der Region hat gezeigt, dass nationale Verbindungen zumeist eine höhere Verkehrsqualität aufweisen als die deutsch-polnischen Relationen, so dass hier konkreter Handlungsbedarf besteht, um Potenziale und Chancen für den grenzüberschreitenden Austausch zukünftig besser zu nutzen. Im Vergleich der Verkehrsträger hat sich neben der weiteren erforderlichen Verdichtung des grenzüberschreitenden Straßennetzes die Notwendigkeit für weitere Maßnahmen zur Qualifizierung und Weiterentwicklung der Bahnverbindungen gezeigt. Neben dem infrastrukturellen Ausbau stellt hier der kontinuierliche fachliche Informationsaustausch zu weiteren Fragestellungen wie z.B. technischen Problemen (Schnittstellen Gleichstrom/ Wechselstrom), Koordination der Fahrpläne, Taktlichten,

komunikowania się powinno się dążyć do ustanowienia odpowiednich kanałów komunikacyjnych (jak np. Okrągły stół komunikacyjny w ramach Partnerstwa Odry), służących dyskusji i wyjaśnieniu otwartych jeszcze kwestii.

Przy uwzględnieniu aktualnego stanu rozbudowy wyżej wymienionych warunków ramowych oraz ustalonych dla polsko-niemieckiego pogranicza priorytetów rozwoju transportu (por. mapy nr 13 i 15) Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina dąży w dziedzinie rozwoju komunikacji publicznej i transportu do realizacji następujących celów:

- Poprawa dostępności wzdłuż korytarza rozwojowego „BER-Berlin-Szczecin-Świnoujście“.
- Poprawa dostępności transportowej otoczenia Szczecina przez rozbudowę i wzmocnienie komunikacji publicznej.
- Poprawa i optymalizacja połączeń położonych blisko wybrzeża Bałtyku centrów turystycznych z miejscowościami o charakterze centralnym w hierarchii sieci osadniczej z obszarem zaplecza.
- Poprawa połączeń komunikacji publicznej z niemieckich przygranicznych centrów średnich celem zapewnienia szybkiej transgranicznej dostępności Szczecina wewnątrz regionu metropolitalnego.
- Zapewnienie szybkiej dostępności międzynarodowych portów lotniczych w regionie i intensyfikacja regionalnej współpracy portów lotniczych i lądowisk.
- Wzmocnienie transgranicznej oferty mobilności oraz indywidualnej gotowości do mobilności.

Zulassungsverfahren oder der Bindung von Dienstleistern für den Betrieb von grenzüberschreitenden Bahnstrecken eine wichtige zukünftige Aufgabe dar. Auch aufgrund der Komplexität und Langwierigkeit (verschiedene Zuständigkeiten) der entsprechenden Kommunikationsprozesse wird angestrebt, etablierte Kommunikationskanäle, wie z.B. den Runden Tisch Verkehr der Oder-Partnerschaft, für die Diskussion und Klärung der offenen Fragen zu nutzen.

Unter Berücksichtigung des aktuellen Ausbaustands, der genannten Rahmenbedingungen sowie der für den deutsch-polnischen Grenzraum vereinbarten Prioritäten der Verkehrsentwicklung (vgl. Karten 15 und 16) verfolgt die Metropolregion Szczecin für die Entwicklung eines ÖPNV und Regionalverkehr die folgenden Zielstellungen:

- *Verbesserung der Erreichbarkeit entlang des Entwicklungskorridors „BER Berlin – Szczecin – Świnoujście“*
- *Verbesserung der Verkehrserschließung des Szczeciner Umlands durch Ausbau und Stärkung des ÖPNV*
- *Verbesserung und Optimierung der Anbindung der küstennahen touristischen Zentren an die zentralen Orte im Hinterland.*
- *Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von deutschen grenznahen Mittelzentren zur Sicherstellung einer schnellen grenzüberschreitenden Erreichbarkeit Szczecins innerhalb der Metropolregion*
- *Sicherung der zügigen Erreichbarkeit der internationalen Verkehrsflughäfen in der Region und Intensivierung der regionalen Zusammenarbeit der Flughäfen und Landeplätze*
- *Stärkung der grenzüberschreitenden Mobilitätsangebote und der individuellen Mobilitätsbereitschaft.*

Propozycje projektów

Koncepcja i wdrażanie konkretnych projektów dotyczących wydajnego, przyjaznego środowisku i dostosowanego do zapotrzebowania transportu w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina wymaga szerokiego zaangażowania różnych instytucji i administracji odpowiedzialnej za transport oraz przedsiębiorstw transportowych, przy uwzględnieniu uzgodnionych dotychczas wyników i celów istniejących przedsięwzięć kooperacyjnych.

Na rysunku nr 15 przedstawiono wybór priorytetowych przedsięwzięć na rzecz poprawy połączeń transportowych w regionie metropolitalnym.

Szybka realizacja rozbudowy połączenia kolejowego Berlin-Szczecin do 2020 r. (por. rozdział 4.5.1) ma decydujące znaczenie dla gospodarczego rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Połączenie to, to nie tylko nowe potencjały dla turystyki jednodniowej, ale też wydajne połączenie silnej gospodarki i logistyki Berlina i Brandenburgii z portami w Szczecinie i Świnoujściu. W wyniku powyższego będzie można trwale wzmocnić współpracę między obydwoma regionami metropolitalnymi w różnym zakresie. Poza infrastrukturalną rozbudowę połączeń w TRMS występuje również konieczność dalszych uzgodnień dotyczących problemów technicznych, rozkładów jazdy i przekazywania eksploatacji poszczególnych linii usługodawcom zewnętrznym.³⁹

Kolejne priorytety rozwoju infrastruktury transportowej dotyczą rozwoju dostępności transportowej otoczenia Szczecina. Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina dąży w tym zakresie do utworzenia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, gwarantującej przyjazny środowisku i efektywny transport bliskiego zasięgu, tak aby zmniejszyć dotychczasowe deficyty dostępności do polskich miejscowości w najbliższym otoczeniu Szczecina (np. Stargardu Szczecińskiego, Goleniowa, Polic, Gryfina) oraz z kierunku pobliskich przygranicznych miejscowości niemieckich, na przykład dla osób codziennie przejeżdżających z miejsca zamieszkania do miejsca pracy i z powrotem oraz dla osób udających się na weekendowe wycieczki. W układzie drogowym priorytetowa jest rozbudowa zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecina. Dzięki temu połączeniu znacznie zmniejszy się czas przejazdu do portu lotniczego Szczecin-Goleniów i do Świnoujścia z północnych dzielnic Szczecina.

Uwzględniając cel, jakim jest wzmocnienie potencjału turystycznego w regionie przez lepszą dostępność

³⁹ Na temat znaczenia połączenia Berlin – Szczecin oraz odnośnych przedsięwzięć por. też rezolucję corocznej konferencji „Samorządowe Forum Sąsiedzkie (Berlin i gminy otoczenia) 2014 oraz opracowanie „komunikacja transgraniczna między Polską a Niemcami”, 2013 r., Izba Przemysłowo – Handlowa Berlina.

Projektvorschläge

Die Entwicklung und Umsetzung konkreter Projekte für einen leistungsfähigen, umweltfreundlichen und dem Bedarf angepassten Verkehr in der Metropolregion Szczecin setzt eine umfassende Beteiligung der verschiedenen für den Verkehr zuständigen Verwaltungen und Verkehrsunternehmen unter Berücksichtigung der abgestimmten Ergebnisse und Ziele vorhandener Kooperationsvorhaben voraus.

In der Abbildung 15 ist eine Auswahl prioritärer Vorhaben für die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung in der Metropolregion dargestellt.

Die schnelle Realisierung des beschlossenen Ausbaus der Bahnverbindung Berlin – Szczecin bis 2020 (vgl. Kapitel 4.5.1) ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Metropolregion Szczecin von entscheidender Bedeutung. Durch die Verbindung werden nicht nur neue Potenziale im Tagestourismus erschlossen, sondern auch ein leistungsfähiger Anschluss des starken Wirtschafts- und Logistikstandorts Berlin-Brandenburg an die Häfen Szczecin und Świnoujście geschaffen. Im Ergebnis wird die Kooperation zwischen beiden Metropolregionen auf vielen verschiedenen Ebenen nachhaltig gestärkt werden. Neben dem infrastrukturellen Ausbau der Verbindung sieht die Metropolregion Szczecin hier die Notwendigkeit weiterer Abstimmungsprozesse zu technischen Problemen, Fahrplänen oder der Vergabe des Streckenbetriebs an Dienstleister³⁹.

Weitere Prioritäten für die Verkehrsentwicklung werden insbesondere im Ausbau der Verkehrserschließung des Szczeciner Umlands gesehen. Die Metropolregion Szczecin strebt hier mit der Realisierung der Szczeciner Metropolbahn einen umweltfreundlichen und leistungsfähigen Nahverkehr an, um die bisher bestehenden Erreichbarkeitsdefizite zu wichtigen polnischen Orten im näheren Umland (u.a. Stargard Szczeciński, Goleniów, Police, Gryfino) und auch in Richtung der nahegelegenen deutschen grenznahen Orte z. B. für Berufspendler und Wochenendausflügler zu verbessern. Straßenseitig steht vorrangig der Ausbau der Westumgehung Szczecins im Fokus. Mit dieser Verbindung wird die Fahrtzeit von den nördlichen Bezirken der Stadt Szczecin zum Flughafen Szczecin Goleniów und nach Świnoujście deutlich verkürzt.

Mit Hinblick auf die Zielstellung, die touristischen Potenziale der Küstenregion durch eine bessere Erschließung an die zentralen Orte im Hinterland zu stärken, sieht die Metropolregion Szczecin in der Optimierung der Verkehrsanbindung Usedom an die Metropolen Szczecin und Berlin (grenzüberschreitendes Projekt Usedom Crossing) eine wesentliche Bedeutung. Hier

³⁹ Zur Bedeutung der Verbindung Berlin-Szczecin sowie den diesbezüglich relevanten Maßnahmen vgl. auch die Resolution der Jahreskonferenz des Kommunalen Nachbarschaftsforums (Berlin und Umlandgemeinden) 2014, sowie die Studie „Grenzüberschreitender Verkehr zwischen Deutschland und Polen“, 2013 der IHK Berlin.

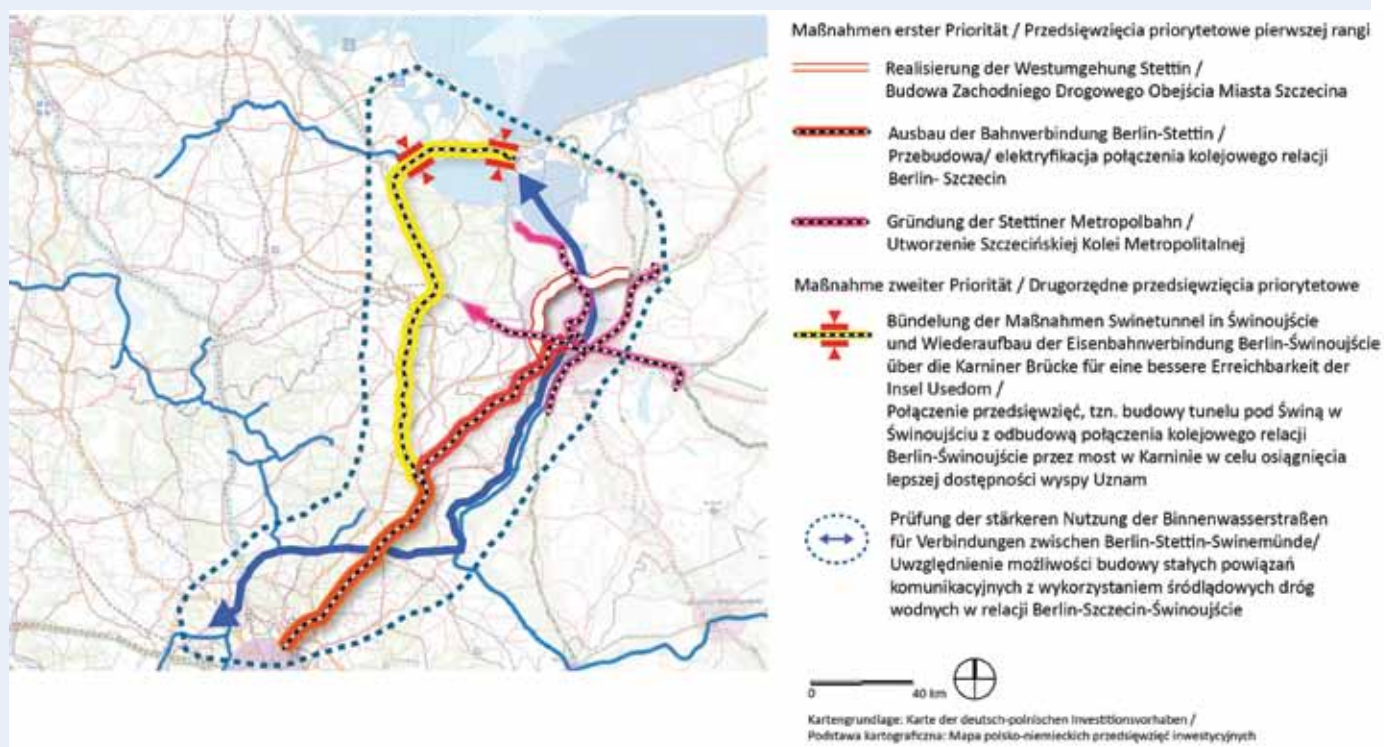
z głównych ośrodków na jego zapleczu, duże znaczenie dla Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina ma optymalizacja połączeń komunikacyjnych wyspy Uznam ze Szczecinem i Berlinem (Transgraniczny Projekt Usedom Crossing). Tu dyskutuje się po stronie polskiej o budowie stałej przeprawy przez Świnę, a po niemieckiej o realizacji połączenia kolejowego z Berlina do Świnoujścia przez miejscowość Ducherow i most w Karnin.

Poza przedstawionymi priorytetowymi przedsięwzięciami Transgraniczny Region Metropolitalny Szczecina postrzega również konieczność realizacji całego szeregu dalszych działań na rzecz poprawy wewnątrzregionalnych połączeń komunikacyjnych. Tabela 4 pokazuje zestawienie projektów transportowych oraz podmioty odpowiedzialne za ich realizację. Wdrożenie wymienionych w niniejszej koncepcji planowanych przedsięwzięć transportowych nastąpi w ramach dostępnych środków budżetowych oraz przy uwzględnieniu konieczności wyboru priorytetów.

Przedstawione przedsięwzięcia zostaną w ramach dalszej współpracy z podmiotami odpowiedzialnymi skonkretyzowane i uzupełnione o dalsze projekty.

Rysunek 15 Priorytetowe projekty transportowe w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina

Abbildung 15 Prioritäre Verkehrsprojekte in der Metropolregion Szczecin


























































Źródło: Bearbeitung complan Kommunalberatung

Quelle: Bearbeitung complan Kommunalberatung

Tabela 4 Zestawienie dalszych przedsięwzięć transportowych i komunikacyjnych w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina, mających znaczenie dla regionu

Tabelle 4 Überblick zu weiteren regionalbedeutsamen Verkehrsvorhaben in der Metropolregion Szczecin

Projekty transportowe o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina / Verkehrsprojekte mit überregionaler und regionaler Bedeutung in der Metropolregion Szczecin	Odpowiedzialność / Verantwortlichkeit				
	Poziom krajowy / Nationale Ebene	Kraje związkowe, województwo / Länder, Woivodschaft	Powiaty / Landkreise	Gmina, związek gmin stowarzyszenia celowe / Kommune + Zweckverbände	Przedsiębiorstwa transportowe, komunikacyjne / Verkehrsunternehmen
Połączenie kolejowe Berlin Szczecin / Bahnverbindung Berlin Szczecin					
Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej / Bau Metropolbahn Szczecin					
Realizacja projektu Usedom Crossing / Umsetzung Projekt Usedom Crossing					
Sprawdzenie możliwości połączeń komunikacyjnych z uwzględnieniem transportu wodnego / Prüfung der stärkeren Nutzung der Binnenwasserstraßen für Verbindungen zwischen Berlin-Szczecin-Świnoujście					
Realizacja zachodniej obwodnicy Szczecina / Realisierung Westumgehung Szczecin					
Stworzenie struktury organizacyjnej; koordynacja transportowa w aglomeracji szczecińskiej / Schaffung Organisationsstruktur Verkehrscoordination im Großraum Szczecin					
Wprowadzenie biletów łączonych / Einführung Verbundticket					
Skrócenie czasu przejazdu środkami komunikacji publicznej na trasach Szczecin – Pasewalk, Szczecin- Schwedt nad Odrą / Verkürzung der ÖPNV-Reisezeiten Szczecin – Pasewalk Szczecin- Schwedt/Oder					
Koncepcja zintegrowanego transgranicznego transportu regionalnego / Konzept für einen integrierten grenzüberschreitenden Regionalverkehr					
Analiza możliwości współpracy portów lotniczych BER i Szczecin-Goleniów / Analyse Kooperationsmöglichkeiten Flughäfen BER und Szczecin Goleniów					
Analiza powiązań komunikacyjnych między miastami / Analyse der Verkehrsverflechtungen zwischen den Städten					

 odpowiedzialność / Verantwortung

 aktywne współdziałanie / Aktive Mitwirkung

 monitorowanie / Begleitung

5

WDROŻENIE I KONTYNUACJA KONCEPCJI ROZWOJU

Opracowana koncepcja rozwoju TRMS jest pierwszym etapem pracy nad wspólnym, polsko-niemieckim projektem odniesionym do obszaru funkcjonalnego Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. Realizacja tej koncepcji ma w szczególności stanowić wkład do wzmocnienia konkurencyjności tego obszaru w Europie przez wzrost spójności przestrzennej. Określone zostały cele działań oraz propozycje projektów mające pozytywny wpływ na rozwój TRMS w pięciu obszarach tematycznych:

- **Położenie nad wodą** – należy skoncentrować się na wykorzystaniu szans rozwojowych wynikających z możliwości rozwoju urbanistycznego obszarów nadwodnych, funkcjonowania portów morskich i śródlądowych w obszarze TRMS, rozwojem turystyki wodnej korzystającej z obecności dużych i atrakcyjnych przyrodniczo obszarów wodnych.
- **Energie odnawialne** – obszar działań obejmuje rozwój Regionu jako modelowego regionu dla energii odnawialnych. Zadania w tym obszarze dotyczą rozwoju, wspierania i uzgodnień projektów modelowych, które wspierają rozwój energii odnawialnych po obu stronach granicy, a także intensyfikacji transgranicznej wymiany doświadczeń w tym obszarze działań. Wkładem tego obszaru tematycznego może być studium rozwoju OZE, a także utworzenie transgranicznej grupy roboczej. Wyzwania w tym obszarze dotyczą w szczególności dostosowania infrastruktury energetycznej do wzrostu produkcji energii z rozproszonych źródeł energii odnawialnych oraz potrzebę znacznego przebudowania układu pracy sieci. Badania w zakresie energii odnawialnych, prowadzone w regionie metropolitalnym, będą kontynuowane i rozwijane.
- **Ludzie, kultura, język, praca** – najważniejszym zadaniem w tym obszarze jest wspieranie współpracy i wymiany informacji pomiędzy m.in.: ośrodkami naukowymi i gospodarczymi po obu stronach granicy, instytucjami publicznymi w zakresie dostarczania usług publicznych i sytuacji na rynku pracy. Celem jest znalezienie wspólnych rozwiązań problemów związanych ze zmianami demograficznymi. Na podstawie analiz zaproponowane są kierunki działań na rzecz zmniejszenia barier językowych, w tym opracowywanie

UMSETZUNG UND WEITERFÜHRUNG DES ENTWICKLUNGSKONZEPTES

Das erarbeitete Entwicklungskonzept der MRS stellt die erste Etappe zur Realisierung eines gemeinsamen deutsch-polnischen Projekts – des Verflechtungsraums der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin dar. Mit der Umsetzung dieses Konzepts und der einhergehenden Zunahme der räumlichen Kohärenz soll insbesondere ein Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit dieses Raums in Europa geleistet werden. In fünf Themenbereichen wurden die Ziele abgesteckt und Projekte vorgeschlagen, die die Entwicklung der MRS positiv beeinflussen:

- **Lage am Wasser** – Hier gilt das besondere Augenmerk der Nutzung der Entwicklungschancen, die aus der städtebaulichen Entwicklung von wassernahen Räumen, aus der Funktionalität der See- und Binnenhäfen in der MRS sowie aus der Weiterentwicklung des Wassertourismus, der die großen Wassergebiete mit attraktiver Natur nutzt, resultieren.
- **erneuerbare Energien** – Das Handlungsfeld umfasst die Entwicklung der Metropolregion als Modellregion für erneuerbare Energien. Die Aufgaben liegen hierbei in der Entwicklung, Unterstützung und Abstimmung von Modellprojekten, die auf beiden Seiten der Grenze die weitere Entwicklung der erneuerbaren Energien befördern sowie in der Intensivierung des grenzüberschreitenden Erfahrungsaustauschs im Handlungsfeld. Einen Beitrag hierzu können eine Studie zur Entwicklung erneuerbarer Energiequellen sowie die Bildung einer thematischen grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe leisten. Eine Herausforderung stellen hierbei insbesondere die Anpassung der Energieinfrastruktur an die steigende Energieerzeugung aus diffusen erneuerbaren Energiequellen sowie die notwendige umfangreiche Umgestaltung des Netzbetriebs dar. Die in der Metropolregion vorhandenen Forschungen auf dem Gebiet der erneuerbaren Energien sollten fortgeführt und ausgebaut werden.
- **Menschen – Kultur – Sprache – Arbeit** – Zu den wichtigsten Aufgaben auf diesem Gebiet zählt die Förderung der Zusammenarbeit und des Informationsaustauschs z.B. zwischen Wissenschafts- und Wirtschaftszentren beiderseits der Grenze sowie zwischen öffentlichen Einrichtungen in den Bereichen öffentliche

materiałów edukacyjnych, współpraca szkół i ośrodków naukowych oraz nauka języka sąsiada na różnych poziomach edukacji.

- **Funkcje miast** – wspieraniu funkcji metropolitalnych służyć ma opracowanie analizy struktury funkcjonalnej miast oraz powiązań funkcjonalno-przestrzennych pomiędzy nimi. Pozwoli to na lepsze włączenie TRMS w europejską sieć współpracy miast, także przez aktywną współpracę z Berlinem i Regionem Øresund. Zbadanie funkcjonowania sieci miast pozwoli na określenie możliwości optymalizacji obsługi ludności i powiązań między ośrodkami. Służyć temu będzie również stworzenie wspólnej mapy obszarów inwestycyjnych oraz wspólne projekty na temat polityki rozwoju miast.
- **Transport publiczny** – zapisane cele oraz projekty są odpowiedzią na istniejące deficyty transgranicznej infrastruktury w porównaniu do połączeń wewnątrz-krajowych oraz na popyt wynikający z wzrastających migracji i przekształceniu przygranicznych niemieckich gmin w obszar podmiejski Szczecina. Wskazane zostały konieczne inwestycje w infrastrukturę kolejową oraz możliwości wykorzystania dróg wodnych.

Cele wskazane w każdym z obszarów tematycznych powinny stanowić rekomendacje do strategii rozwoju poszczególnych części TRMS jak i całości. Wskazane cele i propozycje projektów powinny nieść wkład w dyskusję nad wydatkowaniem środków unijnych w obszarze przygranicznym. Wkład ten może mieć postać realizacji tych projektów w ramach wsparcia z programów współpracy transgranicznej w rozpoczynającej się perspektywie finansowej UE na lata 2014-2020.

5.1. Przyporządkowanie celów rozwojowych i obszarów działania do warunków ramowych okresu programowania 2014 – 2020

Podstawa: Koncepcja Rozwoju i Działania Euroregionu Pomerania na lata 2014 do 2020

Powołany do życia w 1995 roku Euroregion Pomerania stworzył przez swoje działania bardzo dobrą pozycję wyjściową do kontynuacji w przyszłości współpracy transgranicznej w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina. Opracowana najpierw osobno w polskiej i niemieckiej części Euroregionu, a następnie połączona transgraniczna Koncepcja Rozwoju i Działania Euroregionu Pomerania na lata 2014 do 2020 stanowi dobrą merytoryczną i organizacyjną podstawę realizacji zdefiniowanych tu celów rozwojowych oraz wdrożenia opisanych w poszczególnych blokach tematycznych przedsięwzięć modelowych i projektów.

Dienstleistungsangebote und Arbeitsmarktsituation mit dem Ziel gemeinsame Lösungen zum Umgang mit dem demografischen Wandel zu finden. Auf der Grundlage der Analyseenergebnisse werden Richtungen für Maßnahmen zum Abbau von Sprachbarrieren vorgeschlagen, zum Beispiel Erarbeitung von Unterrichtsmaterial, Zusammenarbeit von Schulen und Wissenschaftszentren sowie Erlernen der Sprache des Nachbarn in verschiedenen Bildungsstufen.

- **Funktionen der Städte** – Um die Metropolfunktionen zu stärken, sollen die Funktionen der Städte und deren funktionale und räumliche Verflechtungen untereinander untersucht werden. Dadurch, aber auch durch die aktive Zusammenarbeit mit Berlin und der Region Öresund, wird die Einbindung der MRS in das europäische Kooperationsnetz der Städte erleichtert. Ausgehend von der untersuchten Funktionalität der Städte können Möglichkeiten zur Optimierung der Versorgungssituation für die Bevölkerung und Verflechtung der Zentren definiert werden. Diesem Zweck sollen auch eine gemeinsame Karte der Investitionsgebiete sowie gemeinsame Projekte im Bereich der Stadtentwicklungspolitik dienen.
- **Regionaler Verkehr** – Die formulierten Zielstellungen und Projekte sind eine Antwort auf die in der grenzüberschreitenden Infrastruktur bestehenden Defizite im Vergleich zu den Verbindungen im Inland sowie auf den steigenden Bedarf aufgrund der Mobilität der Bevölkerung und der Einbeziehung deutscher Grenzgemeinden in das schweizer Umland. Es wird auf notwendige Investitionen in der Eisenbahninfrastruktur und auf Nutzungsmöglichkeiten der Wasserstraßen hingewiesen.

Die Zielstellungen des jeweiligen Themenbereichs sind als Empfehlungen für die Entwicklungsstrategie der einzelnen Teile und der gesamten MRS zu verstehen. Sowohl mit den Zielstellungen als auch mit den Projektvorschlägen wird ein Beitrag zur Diskussion über die Verwendung von EU-Mitteln im Grenzraum geleistet. Dieser Beitrag könnte in einer Umsetzung dieser Projekte im Rahmen der grenzüberschreitenden Kooperationsprogramme in der beginnenden EU-Förderperiode 2014–2020 münden.

5.1. Zuordnung der Entwicklungsziele und Handlungsfelder zu den Förderrahmenbedingungen der Förderperiode 2014 bis 2020

Grundlage: Entwicklungs- und Handlungskonzept 2014 bis 2020 der Euroregion Pomerania

Die 1995 gegründete Euroregion Pomerania hat mit ihren Aktivitäten eine sehr gute Ausgangsposition für den weiteren

Cztery osie priorytetowe w Programie Współpracy INTERREG V A

W oparciu o koncepcję Rozwoju i Działania na lata 2014 do 2020 opracowano w ramach celu „Europejska Współpraca Terytorialna” Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) Program Współpracy INTERREG V a w Mecklemburgia-Pomorze Przednie, Brandenburgia i Województwo Zachodniopomorskie.⁴⁰ Wnioski o dofinansowanie projektów będzie można składać we właściwym Sekretariacie Technicznym (siedziba w Euroregionie Pomerania w Löcknitz). Wnioski te będą dotyczyły wdrażania przedsięwzięć w ramach Programu INTERREG V a na obszarze współpracy, do którego zaliczany jest również obszar Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina.

W Programie Współpracy opisano 4 osie priorytetowe:

- oś priorytetowa I: Współpraca transgraniczna z celem szczegółowym 1 Intensyfikacja współpracy instytucji,
- oś priorytetowa II: Edukacja z celem szczegółowym 2 Rozszerzenie wspólnej kształcenia ogólnego i zawodowego,
- oś priorytetowa III: Transport i mobilność z celem szczegółowym 3 Usunięcie niedoborów przepustowości w transgranicznie oddziałującej infrastrukturze transportowej,
- oś priorytetowa IV: Natura i kultura z celem szczegółowym 4 Wzrost atrakcyjności wspólnego dziedzictwa natury i kultury oraz z celem szczegółowym 5 Wspólna ochrona i rozwój bioróżnorodności.

W ramach osi priorytetowych I: Współpraca transgraniczna i IV: Natura i kultura, ustalono finansowo najwyższe ramy dofinansowania.

Zgodność pomiędzy celami – przedsięwzięcia modelowe i osie priorytetowe

Porównanie zdefiniowanych celów i przewidzianych przedsięwzięć modelowych Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina wskazuje na dużą zgodność z czterema osiami priorytetowymi w Programie Współpracy.

W szczególności przewidziane w regionie metropolitalnym działania i przedsięwzięcia modelowe w blokach tematycznych „Położenie nad wodą” i „Ludzie-kultura-język-praca” mają dobre szanse na realizację w ramach Programu Współpracy INTERREG V A. Dotyczy to również dalszych opracowywanych w ramach transgranicznej współpracy przyszłych przedsięwzięć modelowych, w szczególności przedsięwzięć, które naszkicują przyszłą organizację i struktury kooperacji partnerów w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina. Optymalnym porządkiem jest w tym przypadku oś priorytetowa i Współpraca transgraniczna.

Ausbau der zukünftigen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in der Metropolregion Szczecin geschaffen. Das zunächst jeweils für den deutschen und den polnischen Teil der Euroregion erarbeitete und aktuell zusammengeführte grenzüberschreitende Entwicklungs- und Handlungskonzept der Euroregion Pomerania für den Zeitraum 2014 bis 2020 bietet eine gute inhaltliche und organisatorische Grundlage für die Realisierung der hier definierten Entwicklungsziele sowie für die Umsetzung der in den Handlungsfeldern beschriebenen Modellvorhaben und -projekte.

Vier Prioritätsachsen im Kooperationsprogramm INTERREG V A

Aus dem Entwicklungs- und Handlungskonzept 2014 bis 2020 wurde das Kooperationsprogramm INTERREG V A für Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und die Woiwodschaft Westpommern im Rahmen des Ziels „Europäische territoriale Zusammenarbeit“ des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) abgeleitet.⁴⁰ Projektanträge können bei dem zuständigen Technischen Sekretariat (c/o Euroregion Pomerania, Löcknitz) für die Umsetzung von Vorhaben im INTERREG V A-Programm für den Kooperationsraum und damit für das Gebiet der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin eingereicht werden.

In dem Kooperationsprogramm werden vier Prioritätsachsen beschrieben:

- *Prioritätsachse I: Grenzübergreifende Kooperation mit dem spezifischen Ziel 1. Intensivierung der Zusammenarbeit von Institutionen*
- *Prioritätsachse II: Bildung mit dem spezifischen Ziel 2. Erweiterung gemeinsamer Bildungs- und Ausbildungsangebote*
- *Prioritätsachse III: Verkehr und Mobilität mit dem spezifischen Ziel 3. Beseitigung von Engpässen in der grenzübergreifend wirkenden Verkehrsinfrastruktur*
- *Prioritätsachse IV: Natur und Kultur mit den spezifischen Zielen 4. Steigerung der Erlebbarkeit der gemeinsamen Natur und 5. Gemeinsamer Erhalt und Entwicklung der Biodiversität.*

In diesem Rahmen sind die Prioritätsachsen I: Grenzübergreifende Kooperation und IV: Natur und Kultur finanziell und förderseitig am besten ausgestattet.

Übereinstimmung zwischen Zielen / Modellvorhaben und den Prioritätsachsen

Der Abgleich der definierten Ziele und der vorgesehenen Modellvorhaben in der Grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin mit den vier Prioritätsachsen in dem Kooperationsprogramm zeigt eine große Übereinstimmung.

Insbesondere die in der Metropolregion vorgesehenen

Tabela 5 Porównanie celów i przewidywanych projektów z osiami priorytetowymi Programu Interreg VA

Tabelle 5 Abgleich der Ziele und vorgesehenen Projekte mit den Prioritätsachsen INTERREG VA

Osie priorytetowe / Prioritätsachsen	Obszary działania / Handlungsfelder				
	Położenie nad wodą / Lage am Wasser	Region modelowy energii odnawial- nych / Modellregion für Erneuerbare Energien	Ludzie – kultura – język – praca / Menschen – Kultur – Sprache – Arbeit	Funkcje miast / Funktion der Städte und Gemeinden	Regionalny trans- port i mobilność / Regionaler Verkehr und Mobilität
Współpraca transgraniczna / Grenzübergreifende Kooperation	zgodność / Übereinstimmung	zgodność / Übereinstimmung	duża zgodność / gro- ße Übereinstimmung	duża zgodność / gro- ße Übereinstimmung	neutralne / neutral
Edukacja / Bildung	neutralne / neutral	neutralne / neutral	duża zgodność / gro- ße Übereinstimmung	neutralne / neutral	neutralne / neutral
Transport i mobil- ność / Verkehr und Mobilität	zgodność / Übereinstimmung	neutralne / neutral	neutralne / neutral	zgodność / Übereinstimmung	duża zgodność / gro- ße Übereinstimmung
Natura i kultura / Natur und Kultur	porównanie niemożliwe / keine Angabe	porównanie niemożliwe / keine Angabe	porównanie niemożliwe / keine Angabe	porównanie niemożliwe / keine Angabe	porównanie niemożliwe / keine Angabe

Poza tym należy dalej doprecyzowywać i merytorycznie przygotowywać zdefiniowane przedsięwzięcia modelowe w poszczególnych blokach tematycznych oraz tworzyć struktury partnerstwa.

Możliwości wsparcia i dofinansowania w ramach programów INTERREG VB i INTERREG EUROPE

Poza współpracą transnarodową możliwości wsparcia w ramach współpracy międzyregionalnej (INTERREG VB) oferują w przyszłości znaczące szanse na realizację zamierzeń. Region metropolitalny może partycypować w projektach nieinwestycyjnych dla obszaru Morza Bałtyckiego i obszaru Europy Środkowej. Interesujące w tym kontekście są przede wszystkim te zakresy tematyczne, które dotyczą energetyki, ochrony klimatu wraz z redukcją CO₂, edukacja, przyroda i kultura. Sekretariaty obu programów (Rostock: Morze Bałtyckie, Drezno: obszar Europy Środkowej) regularnie organizują konkursy na nabór projektów. Warunkiem zatwierdzenia projektu jest każdorazowo udział przynajmniej trzech partnerów z trzech krajów każdego z wymienionych programów współpracy.

Program INTERREG EUROPE (w poprzedniej edycji INTERREG IVC) odnosi się do ogólnoeuropejskiej wymiany pomiędzy regionami. Tu przed Transgranicznym Regionem

Maßnahmen und Modellvorhaben in den Handlungsfeldern „Lage am Wasser“ und „Menschen – Kultur – Sprache – Arbeit“ haben gute Chancen auf Realisierung im Rahmen des Kooperationsprogramms INTERREG VA. Dies gilt auch für weitere im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zukünftig entwickelte Modellvorhaben sowie insbesondere für Vorhaben, die die zukünftige organisatorische und strukturelle Kooperation der Partner in der grenzüberschreitenden Metropolregion skizzieren. Diese können der Prioritätsachse I Grenzübergreifende Kooperation optimal zugeordnet werden. Im Weiteren gilt es, die definierten Projekte und Modellvorhaben in den Handlungsfeldern weiter zu präzisieren und inhaltlich vorzubereiten sowie die Partnerstrukturen aufzubauen.

Unterstützungs- und Fördermöglichkeiten über INTERREG VB und INTERREG EUROPE

Neben der transnationalen Zusammenarbeit bieten die Förderkulissen der interregionalen Zusammenarbeit (INTERREG VB) zukünftig gute Umsetzungschancen. Die Metropolregion kann an nichtinvestiven Projekten im Ostsee-Raum oder im mitteleuropäischen Raum partizipieren. Thematisch sind hier vor allem die Bereiche Energie und Klimaschutz inkl. CO₂-Reduzierung, Bildung sowie Natur und Kultur von Interesse. Von den jeweiligen Sekretariaten (Rostock:

Metropolitalnym Szczecina otwiera się szansa na odniesienie korzyści z takich właśnie ogólnoeuropejskich doświadczeń i współpracy sieciowej. Program ma animować do „Policy-Learning“ pomiędzy urzędami, tak aby poprawić wydajność działań i programów politycznych na rzecz rozwoju regionalnego. Koncentracja tematyczna dotyczy badań naukowych, rozwoju technologicznego i innowacji, konkurencyjności małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP), gospodarki niskoemisyjnej oraz środowiska i efektywności wykorzystania zasobów.

Programy działania i programy tematyczne Unii Europejskiej

Poza różnymi programami w ramach Europejskiej Współpracy Terytorialnej (INTERREG) w przyszłości większą niż dotychczas rolę mogą odgrywać programy działania i programy tematyczne Unii Europejskiej.

Poza tym jako możliwości pozyskania dofinansowania należy tu wymienić fundusze EFSI oraz programy INTERREG A, w których teraz zakłada się, że 20 % środków może być wykorzystanych po drugiej stronie granicy.

Od początku 2014 r. Horyzont 2020 – nowy program ramowy UE w zakresie badań i innowacji – łączy w sobie wszystkie ważne programy wsparcia nauki i innowacji Komisji Europejskiej i zastępuje je. Możliwe są przedsięwzięcia dotyczące zwiększenia poziomu wiedzy oraz dalszy rozwój badań przemysłowych, jak i wzmocnienia małych i średnich przedsiębiorstw jako siły napędowej innowacji i konkurencyjności. Poza tym mogą pojawić się projekty naukowe dotyczące przewyższania wyzwań społecznych. Dzięki programowi LIFE+ będą mogły być w przyszłości dofinansowane projekty, które przyczyniają się do rozwijania i wdrażania polityki ochrony środowiska i prawa ochrony środowiska w Europie. Możliwe są działania w takich obszarach cząstkowych jak „Przyroda i różnorodność biologiczna”, „Polityka środowiskowa i praktyka administracyjna” oraz „Informacja i komunikacja”.

Ostseeraum, Dresden: Mitteleuropa-Raum) werden regelmäßig Calls bzw. Projektaufrufe veröffentlicht. Voraussetzungen für Projektbewilligungen sind jeweils die Beteiligung von mindestens drei Partnern aus drei Länder des jeweiligen Kooperationsprogrammes.

Das Programm INTERREG EUROPE (vorher INTERREG IVC) spricht den europaweiten Austausch von Regionen an. Hier bietet sich für die Metropolregion Szczecin die Chance, von europaweiten Erfahrungen und Netzwerken zu profitieren. Das Programm soll zum „Policy-Learning“ zwischen Behörden anregen, um die Leistung der politischen Maßnahmen und Programme für die regionale Entwicklung zu verbessern. Thematisch stehen die Forschung, technologische Entwicklung und Innovation, die Wettbewerbsfähigkeit der Kleinen und Mittleren Unternehmen (KMU), die CO2-arme Wirtschaft sowie die Umwelt und Ressourceneffizienz im Fokus.

Aktions- und thematische Programme der Europäischen Union

Neben den unterschiedlichen Programmen im Rahmen der Europäischen Territorialen Zusammenarbeit (INTERREG) können zukünftig mehr als bisher Aktionsprogramme und thematische Programme der Europäischen Union eine besondere Rolle spielen.

Zudem sind als weitere Fördermöglichkeiten: die ESI – Fonds und die INTERREG A Programme, die neuerdings beinhalten, dass 20 % der Mittel außerhalb, also jenseits der Grenze eingesetzt werden können, zu nennen.

Seit Jahresbeginn 2014 führt Horizont 2020, das neue EU-Rahmenprogramm für Forschung und Innovation, alle forschungs- und innovationsrelevanten Förderprogramme der Europäischen Kommission zusammen und hat die bisherigen Programme abgelöst. Denkbar sind Vorhaben zur Stärkung der Wissenschaftsexzellenz sowie zur Weiterentwicklung der industriellen Forschung und Stärkung der Kleinen und Mittleren Unternehmen (KMU) als Treiber für Innovation und Wettbewerbsfähigkeit. Schließlich können durch Forschungsprojekte Beiträge zur Bewältigung gesellschaftlicher Herausforderungen erstellt werden.

Über das Programm LIFE+ können zukünftig Projekte finanziert werden, die einen Beitrag zur Entwicklung und Durchführung der Umweltpolitik und des Umweltrechts in Europa leisten. Denkbar sind Maßnahmen in den Teilbereichen „Natur und biologische Vielfalt“, „Umweltpolitik und Verwaltungspraxis“ sowie „Information und Kommunikation“.

5.2. Propozycje organizacji i dalsza współpraca

Do prac nad projektem została powołana polsko-niemiecka Grupa Sterująca.

Prace po stronie polskiej koordynowane są przez dyrektora Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, natomiast po stronie niemieckiej przez Wspólny Wydział Planowania Berlina i Brandenburgii oraz Ministerstwo Energetyki, Infrastruktury i Rozwoju Kraju Związkowego Meklemburgia-Pomorze Przednie. Do zadań Grupy Sterującej należy prowadzenie merytorycznych prac nad koncepcją, określanie harmonogramu prac, podsumowanie działań oraz publikacja i rozpowszechnianie wyników.

5.2. Vorschläge für die Organisation und die weitere Zusammenarbeit

Die Arbeit an diesem Projekt hat die zu diesem Zweck eingerichtete deutsch-polnische Steuerungsgruppe übernommen.

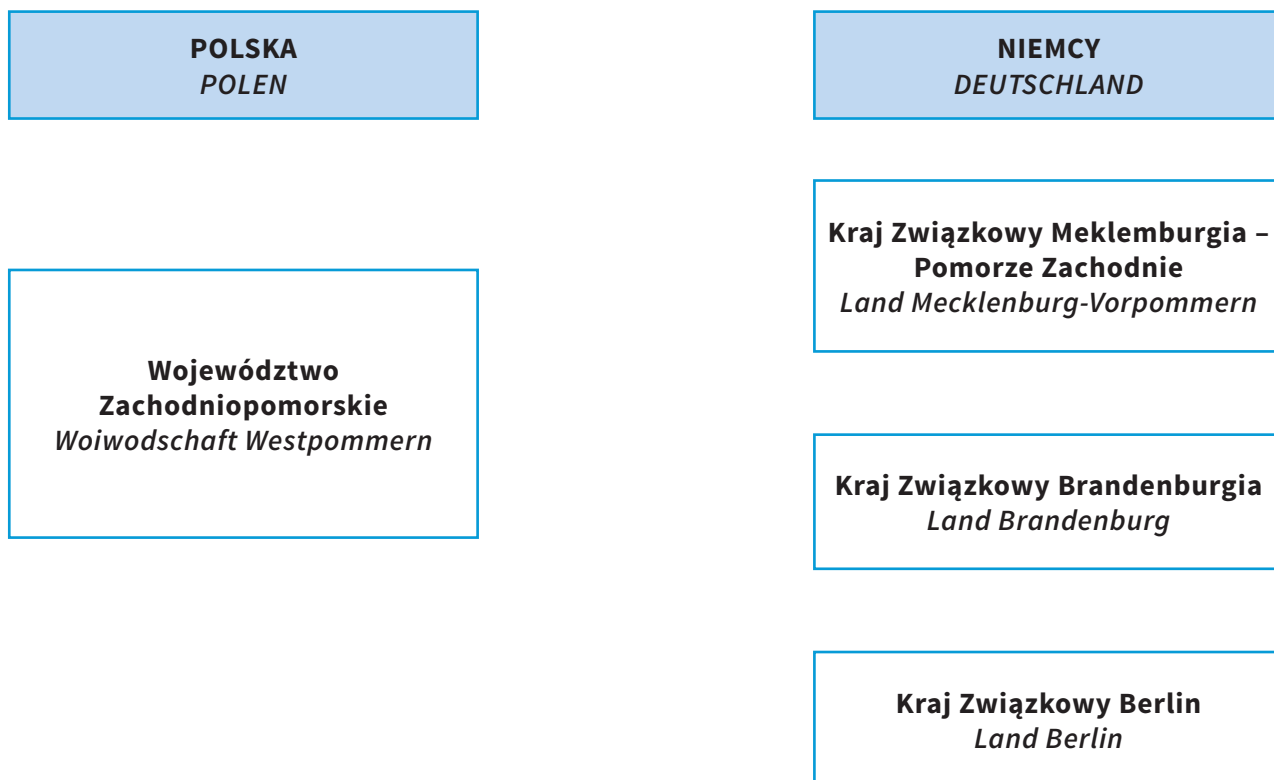
Auf der polnischen Seite werden die Arbeiten vom Direktor des Regionalen Raumplanungsbüros der Woiwodschaft Westpommern, auf der deutschen Seite von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg sowie dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern koordiniert. Zu den Aufgaben der Steuerungsgruppe gehört die inhaltliche Arbeit am Konzept, die Festlegung des Zeitplans, die Zusammenfassung der Arbeiten sowie die Veröffentlichung und Verbreitung der Ergebnisse.

Rysunek 16 Sygnatariusze komunikatu dotyczącego stanu prac nad wspólną polsko-niemiecką koncepcją rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina podpisanego podczas V Konferencji Transgraniczne planowanie przestrzenne 21 listopada 2013 r. W Szczecinie

Abbildung 16 Unterzeichner des Kommuniqués zum Stand der Arbeiten am deutsch-polnischen „Entwicklungskonzept der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin“, das anlässlich der 5. Konferenz für grenzüberschreitende Raumplanung am 21. November 2013 in Szczecin unterzeichnet wurde

SYGNATARIUSZE KOMUNIKATU W SPRAWIE STANU PRAC NAD KONCEPCJĄ ROZWOJU TRMS

UNTERZEICHNER DES KOMMUNIQUEÉS ZUM STAND DER ARBEITEN



Rysunek 17 Instytucje wchodzące w skład polsko-niemieckiej Grupy Sterującej ds. TRMS, stan na styczeń 2015 r.

Abbildung 17 Institutionen der deutsch-polnischen Steuerungsgruppe der MRS, Stand: Januar 2015

POLSKO-NIEMIECKA GRUPA STERUJĄCA DS. TRMS

DEUTSCH-POLNISCHE STEUERUNGSGRUPPE

**Regionalne Biuro Gospodarki
Przestrzennej Województwa
Zachodniopomorskiego**
*Regionales Raumplanungsbüro der
Woiwodschaft Westpommern*

Miasto Szczecin
Stadt Szczecin

Miasto Świnoujście
Stadt Świnoujście

**Stowarzyszenie Szczecińskiego
Obszaru Metropolitalnego SSOM**
Verein des Metropolraums Szczecin

**Stowarzyszenie Gmin Polskich
Euroregionu Pomerania**
*Verein der Polnischen Gemeinden
der Euroregion Pomerania*

**Wspólny Wydział Planowania Berlina
i Brandenburgii**
*Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-
Brandenburg*

**Ministerstwo Energetyki, Infrastruktury
i Rozwoju Kraju Związkowego Meklemburgii-
Pomorza Przedniego**
*Ministerium für Energie, Infrastruktur und
Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern*

**Zarząd Senatu Berlina ds. Rozwoju Miasta
i Środowiska**
*Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
und Umwelt Berlin*

**Regionalny Związek Planistyczny Pojezierza
Meklemburskiego, Biuro w Neubrandenburgu**
*Regionaler Planungsverband Mecklenburgische
Seenplatte – Geschäftsstelle, Neubrandenburg*

**Regionalny Związek Planistyczny Pomorza
Przedniego, Biuro w Greifswaldzie**
*Regionaler Planungsverband Vorpommern –
Geschäftsstelle, Greifswald*

**Regionalne Stowarzyszenie Planistyczne
Uckermark – Barnim**
*Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-
Barnim, Eberswalde*

Stowarzyszenie Europaregion POMERANIA e.V.
*Kommunalgemeinschaft Europaregion
POMERANIA e.V.*

Kontynuacja współpracy przy projekcie powinna się odbywać w dalszym ciągu w ramach Grupy Sterującej, której członkami byłoby przedstawiciele ww. Instytucji, oddelegowani do dalszych prac nad projektem. Sposób działania Grupy zostanie uszczegółowiony w regulaminie. Spotkania Grupy Sterującej powinny odbywać się min. 2 razy do roku, naprzemiennie po stronie polskiej i po stronie niemieckiej. W czasie tych spotkań omawiane będą działania związane z pracami nad wdrażaniem projektu i przygotowywane będą wspólne przedsięwzięcia, związane z dalszymi pracami nad projektem. Ponadto członkowie Grupy Sterującej, w ramach swoich kompetencji i możliwości, będą promować w swoich regionach ideę wspólnego regionu metropolitalnego oraz będą nadzorować uwzględnianie zapisów Koncepcji w regionalnych i lokalnych strategiach i planach rozwojowych. W dalszych pracach nad Koncepcją konieczne będzie zgłębienie pozostałych obszarów tematycznych wymienionych w oświadczeniu woli w sprawie dalszych prac i wdrażania wspólnej polsko-niemieckiej Koncepcji Rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina, którego podpisanie planowane jest w 2015. W celu opracowania tych tematów zaleca się zachowanie dotychczasowej formy współpracy, polegającej na pracach polsko-niemieckich grup roboczych. Grupy te uzgadniałyby zakres merytoryczny danego obszaru tematycznego i w ramach oddzielnego harmonogramu prowadziłyby prace projektowe, związane z poszczególnymi tematami.

Wyniki prac będą dokumentowane w formie raportów i przedstawiane do opiniowania przez Grupę Sterującą, która po jego zatwierdzeniu, przekazywałaby go do dalszego uzgadniania i zatwierdzenia do instytucji nadrzędnych i właściwych resortów.

Wymienione powyżej wspólne oświadczenie, podpisane przez marszałka Województwa Zachodniopomorskiego i sekretarzy stanu właściwych do spraw gospodarki przestrzennej, stworzy możliwości współpracy mającej na celu osiągnięcie postępów w tworzeniu wspólnego Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina w ramach merytorycznych kompetencji i właściwości podmiotów. Podjęte działania w ramach wspólnego oświadczenia obejmą również przemyślenie przyszłych wspólnych struktur finansowych i organizacyjnych.

Jednocześnie partnerzy współpracujący w polsko-niemieckiej Grupie Sterującej podjęliby zobowiązanie o informowaniu się wzajemnie odpowiednio wcześniej i w sposób wyczerpujący o zamierzeniach, planach i przedsięwzięciach, dotyczących zakresu zadań i tematów regionu metropolitalnego. Poza tym między partnerami uzgadniane będą polsko-niemieckie publikacje dotyczące przedmiotowych tematów. W razie potrzeby partnerzy będą czynić starania o wspólne stanowisko w stosunku do podmiotów trzecich.

Die Zusammenarbeit am Projekt sollte im Rahmen der Steuerungsgruppe fortgesetzt werden. Die Mitglieder der Steuerungsgruppe sollten weiterhin Vertreter der vorgenannten Einrichtungen sein, die mit der Fortsetzung der Arbeit an diesem Projekt beauftragt werden. In einer Geschäftsordnung wird die Arbeitsweise der Gruppe konkretisiert. Die Steuerungsgruppe sollte sich mindestens zweimal im Jahr – abwechselnd auf der polnischen und der deutschen Seite – treffen. In den Beratungen werden Arbeitsaufgaben zur Umsetzung des Projekts besprochen und gemeinsame Maßnahmen, die die weiteren Arbeiten am Projekt betreffen, vorbereitet. Außerdem werden die Mitglieder der Steuerungsgruppe, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten, die Idee einer Metropolregion in ihre Regionen weitertragen und darauf achten, dass die Inhalte des Konzepts in den regionalen und lokalen Entwicklungsstrategien und -plänen berücksichtigt werden. In der weiteren Arbeit am Konzept wird es notwendig sein, dass auch die weiteren Themenbereiche vertieft behandelt werden, die in der Absichtserklärung zur Weiterentwicklung und Umsetzung des gemeinsamen deutsch-polnischen Entwicklungskonzeptes für die grenzüberschreitende Metropolregion Szczecin (Unterzeichnung für 2015 vorgesehen) genannt sind. Um dies tun zu können, wird empfohlen, die bisherige Form der Zusammenarbeit aufrechtzuerhalten, deren Basis aus deutsch-polnischen Arbeitsgruppen besteht. Diese Gruppen würden den inhaltlichen Umfang des jeweiligen Themenbereichs abstimmen und die Arbeiten, die die einzelnen Themen erfordern, nach einem gesonderten Zeitplan durchführen.

Die Arbeitsergebnisse werden in Form von Berichten dokumentiert und der Steuerungsgruppe zur Begutachtung vorgelegt. Sobald ein Bericht genehmigt worden ist, wird er an die übergeordneten Behörden / zu beteiligenden Ressorts zur Abstimmung und Bestätigung weitergeleitet.

Die eingangs genannte Erklärung, unterzeichnet durch den Marschall der Woiwodschaft Westpommern und die für Raumordnung zuständigen StaatssekretärInnen, wird die Möglichkeit schaffen, die Zusammenarbeit im Rahmen ihrer fachlichen Zuständigkeiten fortzusetzen um Fortschritte bei der Konstituierung einer gemeinsamen grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin zu erreichen. Bestandteil der gemeinsamen Erklärung sind ebenfalls Überlegungen, zu den künftigen gemeinsamen Finanzierungs- und Organisationsstrukturen.

Des Weiteren würden die in der deutsch-polnischen Steuerungsgruppe zusammenarbeitenden Partner sich verpflichten, sich gegenseitig rechtzeitig und ausführlich über Absichten, Pläne und Vorhaben zu informieren, die den Aufgabenbereich und die Themen der Metropolregion tangieren. Zudem werden deutsch-polnische Publikationen zu derartigen Themen unter den Partnern abgestimmt werden. Bei Bedarf werden sich die Partner bemühen, einen gemeinsamen Standpunkt gegenüber Dritten zu erarbeiten.

Podsumowując, stosowanie sprawdzonych struktur komunikacyjnych polsko-niemieckiej Grupy Sterującej daje dobrą podstawę do dalszego rozwoju obszarów tematycznych i realizacji projektów przy uwzględnieniu uwarunkowań w nowym okresie wsparcia.

Równolegle do kontynuacji prac koncepcyjnych należy podjąć działania na rzecz przygotowania do stworzenia struktur organizacyjnych dla TRMS. W momencie, w którym zgromadzona zostanie odpowiednia wiedza, podjęte zostaną pierwsze kroki prowadzące do stworzenia trwałych i efektywnych struktur finansowych i organizacyjnych TRMS. Na początku zostanie przeprowadzone seminarium eksperckie, podczas którego przedyskutowane zostaną przykłady tzw. najlepszych praktyk z innych transgranicznych regionów metropolitalnych oraz doświadczenia zdobyte w toku naukowego monitorowania takich procesów współpracy transgranicznej.

Wraz z przedłożeniem niniejszej Koncepcji Rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina 2015 zakończona została pierwsza faza prac nad nią. Obejmuje ona pierwsze kroki w kierunku intensyfikacji współpracy transgranicznej, wspierania spójności terytorialnej i wzrostu konkurencyjności Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina. W następnej fazie dotychczasowe tematy zostaną pogłębione, opracowane zostaną następne oraz zapoczątkowane zostanie wdrażanie działań i przedsięwzięć.

Słowa podziękowania należą się wszystkim podmiotom, które angażowały się aktywnie w dotychczasowy proces, wspierały go i monitorowały.

Zusammenfassend bietet die Nutzung der bewährten (Kommunikations-) Strukturen der deutsch-polnischen Steuerungsgruppe eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung von Themen und die Umsetzung von Projekten unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen in der neuen Förderperiode.

Neben der Fortführung der konzeptionellen Arbeiten soll zugleich mit der Vorbereitung zur Bildung von Organisationsstrukturen für die MRS begonnen werden. Sobald hierzu ein hinreichender Abstimmungsstand erreicht wurde, werden die ersten Schritte zum Aufbau von dauerhaften und effizienten Finanz- und Organisationsstrukturen der MRS eingeleitet. Als Anregung dafür werden im Rahmen der Expert - Seminare die Best-Practice-Erkenntnisse aus anderen grenzüberschreitenden Metropolregionen sowie Erfahrungen aus der wissenschaftlichen Begleitung derartiger Prozesse zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit diskutiert werden.

Mit dem vorliegenden Entwicklungskonzept 2015 der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin wird die erste Phase zur Erstellung dieses Konzeptes beendet. Es beinhaltet erste Schritte zur Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, zur Förderung des territorialen Zusammenhaltes und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin. In der nächsten Phase sollen die bisherigen Themen vertieft, weitere erarbeitet sowie die Umsetzung von Maßnahmen und Vorhaben eingeleitet werden.

Allen Akteuren, die den bisherigen Prozess unterstützt und begleitet haben sowie denen, die aktiv beteiligt waren, wird herzlich gedankt.

SPIS RYSUNKÓW, TABEL I ILUSTRACJI *ABBILDUNGS-, TABELLEN- UND KARTENVERZEICHNIS*

Spis rysunków

Abbildungsverzeichnis

Rysunek 1 Podpisanie komunikatu dotyczącego stanu prac nad wspólną polsko-niemiecką „Koncepcją rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina” w ramach „V Konferencji Transgraniczne planowanie przestrzenne” 21 listopada 2013 r. w Szczecinie	10	Abbildung 1 Unterzeichnung des Kommunikués zum Stand der Arbeiten an dem gemeinsamen deutsch-polnischen Entwicklungskonzept der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin anlässlich der 5. Konferenz zur grenzüberschreitenden Raumplanung vom 21. November 2013 in Szczecin
Rysunek 2 Fragmenty przestrzeni nadwodnych w Szczecinie – widok w stronę mostu Długie	30	Abbildung 2 Wassernahe Räume in Szczecin – Blick auf die Lange Brücke und die Altstadt
Rysunek 3 Udział przeładunków w roku 2013 w portach TRMS – strona niemiecka (Sassnitz, Stralsund, Wolgast, Vierow) wg kierunków geograficznych	35	Abbildung 3 Anteil des Umschlags 2013 in den MRS-Häfen – deutsche Seite (Sassnitz, Stralsund, Wolgast, Vierow), nach geographischer Lage
Rysunek 4 Udział przeładunków w roku 2012 w portach TRMS – strona polska (Szczecin, Świnoujście, Police) wg kierunków geograficznych	35	Abbildung 4 Anteil des Umschlags 2013 in den MRS-Häfen – polnische Seite (Szczecin, Świnoujście, Police), nach geographischer Lage
Rysunek 5 Turystyka wodna – molo w Ahlbeck na wyspie Uznam	40	Abbildung 5 Wassertourismus – Seebrücke bei Ahlbeck auf Usedom
Rysunek 6 Aktualna sytuacja i prognozy rozwoju energii ze źródeł odnawialnych w województwie zachodniopomorskim, Brandenburgii i Meklemburgii-Pomorzu Przednim	47	Abbildung 6 Ausbaustand und prognostizierte Entwicklung der erneuerbaren Energien in Westpommern, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern
Rysunek 7 Przykłady lądowych farm wiatrowych	48	Abbildung 7 Beispiele für Windparkanlagen
Rysunek 8 Hybrydowa Elektrownia Wodorowa Uckermark	53	Abbildung 8 Wasserstoff-Hybridkraftwerk Uckermark
Rysunek 9 Porównanie struktury wieku w Brandenburgii i Meklemburgii Pomorzu Przednim oraz w województwie zachodniopomorskim.	61	Abbildung 9 Vergleich der Altersstruktur in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und der Woiwodschaft Westpomern
Rysunek 10 Liczba uczniów uczących się języka polskiego lub niemieckiego jako języka obcego	67	Abbildung 10 Entwicklung der Schülerzahlen mit Polnisch bzw. Deutsch als Fremdsprache
Rysunek 11 Uczniowie z gimnazjum w Löcknitz oraz z Zespołu Szkół im. I. Łukasiewicza w Policach	68	Abbildung 11 Bildungseinrichtung
Rysunek 12 Filharmonia Szczecińska	70	Abbildung 12 Philharmonie in Szczecin
Rysunek 13 Kościół Mariacki w Neubrandenburgu (wykorzystywany jako sala koncertowa)	70	Abbildung 13 Marienkirche in Neubrandenburg (Nutzung auch als Konzerthalle)
Rysunek 14 Uznamska Kolej Uzdrowiskowa oraz Dworzec Główny PKP w Szczecinie	93	Abbildung 14 Usedomer Bäderbahn / Hauptbahnhof Szczecin
Rysunek 15 Priorytetowe projekty transportowe w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina	102	Abbildung 15 Prioritäre Verkehrsprojekte in der Metropolregion Szczecin

Rysunek 16 Sygnatariusze komunikatu dotyczącego stanu prac nad wspólną polsko-niemiecką koncepcją rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina podpisanego podczas V Konferencji Transgraniczne planowanie przestrzenne 21 listopada 2013 r. W Szczecinie

109

Abbildung 16 Unterzeichner des Kommunikés zum Stand der Arbeiten am deutsch-polnischen „Entwicklungskonzept der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin“, das anlässlich der 5. Konferenz für grenzüberschreitende Raumplanung am 21. November 2013 in Szczecin unterzeichnet wurde

Rysunek 17 Członkowie polsko-niemieckiej Grupy Sterującej ds. TRMS, stan na styczeń 2015 r.

110

Abbildung 17 Institutionen der deutsch-polnischen Steuerungsgruppe der MRS, Stand: Januar 2015

Spis map

Kartenverzeichnis

Mapa 1 Euroregion Pomerania

12

Karte 1 Euroregion Pomerania

Mapa 2 Pozycja Szczecina w Europie

14

Karte 2 Positionierung Szczecin in Europa

Mapa 3 Wzorce kierunkowe gospodarki przestrzennej (RFN) i koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (Polska)

15

Karte 3 Leitbilder für die Raumordnung und Nationales Raumentwicklungskonzept 2030

Mapa 4 Gęstość zaludnienia w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina i na terenach z nim graniczących

20

Karte 4 Bevölkerungsdichte in der Metropolregion Szczecin und in angrenzenden Gebieten

Mapa 5 Kierunki wzmocnienia kooperacji endogennej i egzogennej

23

Karte 5 Kooperation nach innen und außen stärken

Mapa 6 Pozycja Szczecina w europejskim układzie metropolii

25

Karte 6 Positionierung Szczecins im europäischen Metropolengefüge

Mapa 7 Planowana transformacja nadwodnych terenów portowych na wyspach Międzyodrza

31

Karte 7 Geplante Umgestaltung der zur Wasserseite liegenden Hafengebiete auf den Międzyodrze-Inseln

Mapa 8 Przetładunki w portach Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina i na obszarze sąsiadującym

39

Karte 8 Umschlag der Häfen in der Metropolregion und in angrenzenden Gebieten

Mapa 9 Infrastruktura turystyki wodnej w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina

43

Karte 9 Wassertouristische Infrastruktur in der Metropolregion Szczecin

Mapa 10 Priorytety i przedsięwzięcia w dziedzinie energetyki odnawialnej w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina oraz na obszarze przyległym

56

Karte 10 Schwerpunkte und Modellräume im Bereich der Erneuerbaren Energien in der Metropolregion Szczecin und in angrenzenden Gebieten

Mapa 11 Zmiana liczby ludności w latach 2005 do 2013 w TRMS i wybranych regionach sąsiedzkich

60

Karte 11 Bevölkerungsentwicklung 2005 bis 2013 in der MRS und einigen Nachbarregionen

Mapa 12 Prognoza demograficzna 2030 w TRMS i wybranych regionach sąsiednich

63

Karte 12 Bevölkerungsprognose 2030 in der MRS und einiger Nachbarregionen

Mapa 13 Miasta Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina wg liczby mieszkańców

76

Karte 13 Städte der Metropolregion Szczecin nach Bevölkerungsgröße

Mapa 14 Ośrodki centralne TRMS i dostępność do głównych miast

77

Karte 14 Oberzentren in der MRS und Erreichbarkeit der größten Städte

Mapa 15 Mapa transportowa Partnerstwa Odry „Rozwój ponadregionalnej infrastruktury transportowej w obszarze Partnerstwa Odry”

94

Karte 15 Verkehrskarte der Oder-Partnerschaft – „Entwicklung der überregionalen Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Oder-Partnerschaft“

Mapa 16 Wycinek z mapy zamierzeń inwestycyjnych pogranicza Polski i Niemiec

95

Karte 16 Ausschnitt der Karte der Investitionsvorhaben im deutsch-polnischen Grenzraum

Spis tabel

Tabellenverzeichnis

Tabela 1 Roczne przeładunki w portach morskich w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina i na obszarze sąsiadującym	36	Tabelle 1 Jahresumschlag in den Häfen der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin und im benachbarten Raum
Tabela 2 Porty śródlądowe w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina i w bezpośrednim jego sąsiedztwie w 2012 r.	38	Tabelle 2 Binnenhäfen in der grenzüberschreitenden Metropolregion Szczecin und in der unmittelbaren Nachbarschaft im Jahr 2012
Tabela 3 Lokalizacja marin – sumaryczna ilość miejsc postojowych w marinach w danej miejscowości	42	Tabelle 3 Standorte der Marinas – Summierte Zahl der Liegeplätze je Standort
Tabela 4 Zestawienie dalszych przedsięwzięć transportowych i komunikacyjnych w Transgranicznym Regionie Metropolitalnym Szczecina, mających znaczenie dla regionu	103	Tabelle 4 Überblick zu weiteren regional bedeutsamen Verkehrs-vorhaben in der Metropolregion Szczecin
Tabela 5 Porównanie celów i przewidywanych projektów z osiami priorytetowymi Programu Interreg VA	107	Tabelle 5 Abgleich der Ziele und vorgesehenen Projekte mit den Prioritätsachsen INTERREG VA