

Thema: „**Stand, Bedeutung und Entwicklungstendenzen der  
Branche Güterverkehr und Logistik  
in der Region Oderland – Spree**“

Auftraggeber: ETTC – Entwicklungsgesellschaft Frankfurt (Oder) GmbH  
Dr. Martin Wilke  
Im Technologiepark 1  
15236 Frankfurt (Oder)

erarbeitet für: Dipl.-Ing. Udo Müller  
Regionalmanager  
C/O Technologiepark Ostbrandenburg GmbH  
Im Technologiepark 1  
15236 Frankfurt (Oder)

Verfasser: Karl-Heinz Boßan

Frankfurt (Oder), 09. Juli 2002

## Gliederung

### **Thema: „Stand und Entwicklungstendenzen der Branche Güterverkehr und Logistik in der Region Oderland – Spree“**

0. Vorbemerkungen
1. Einschätzung der Situation der Branche und ihre wirtschaftliche Bedeutung in der Region
  - 1.1. Einschätzung der Branche Güterverkehr / Logistik
  - 1.2. Einschätzung der Situation der verkehrlichen Infrastruktur
  - 1.3. Einschätzung der wirtschaftlichen Bedeutung der Branche Güterverkehr
2. Zur Einschätzung der Wirtschaftskraft des Verkehrsgewerbes
  - 2.1. Statistische Übersicht – Firmen in der Region
  - 2.2. Einschätzung der Potentiale
3. Einschätzung der Bedeutung der Verkehrswirtschaft auf die Strukturentwicklung
4. Trends, Ausblick und Visionen für die Verkehrswirtschaft
  - 4.1. Entwicklungstrends in der Verkehrswirtschaft
  - 4.2. Entwicklungstrends in der Branche Güterverkehr / Logistik in der Region Oderland – Spree
  - 4.3. Visionen der Branche Güterverkehr / Logistik in der Region Oderland – Spree
5. Einschätzung von Vor- und Nachteilen sowie Ansätzen zur Überwindung von Nachteilen am Standort Oderland – Spree
  - 5.1. Einschätzung der Vorteile der Branche Güterverkehr / Logistik
  - 5.2. Einschätzung der Nachteile der Branche Güterverkehr / Logistik
  - 5.3. Vorschläge zur Überwindung von Nachteilen am Standort
6. Zusammenfassung

## **0. Vorbemerkungen**

Transport und Verkehr sind unabdingbare Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft einerseits, andererseits aber auch für die Austauschbeziehungen im Warenverkehr und im Personenverkehr. Eine abgestimmte Verkehrs- und Verkehrsgewerbepolitik in der Region Oderland – Spree unter Einbeziehung des Umlandes, insbesondere Westpolens, stellt einen Grundpfeiler für das Projekt „Regionalmanagement“ dar.

Im folgenden werden Einschätzungen zum Stand, zur Bedeutung der Branche und zur Entwicklungstendenzen und Visionen gegeben.

### **1. Einschätzung der Situation der Branche und ihre wirtschaftliche Bedeutung in der Region**

#### **1.1. Einschätzung der Situation der Branche Güterverkehr / Logistik**

Die Branche ist Dienstleister für die verladende Wirtschaft (produzierendes Gewerbe) und damit direkt abhängig von der Wirtschaftsentwicklung. In der Regel mit einer Verzögerung von 6 – 9 Monaten reagiert die Branche auf Konjunkturschwankungen.

Die derzeitige Situation in der Region wird durch folgende Kriterien beschrieben:

- Grundsätzlich fehlen die Kunden aus dem Kreis der verladenden Wirtschaft aus der Region selbst.
- Für den derzeit vorhandenen Markt gibt es ein Überangebot an freien Kapazitäten. Die Branche fordert, die Zugangsbedingungen für Existenz-gründer anspruchsvoller zu gestalten.
- Die unternehmerische Qualifikation und das Niveau der Betriebsführung, ins-besondere in der Beschäftigungskategorie 1 – 5 Mitarbeiter entspricht vielfach nicht dem geforderten Standard.

- Die steuerlichen Belastungen (Besteuerung des Mittelstandes generell, Ökosteuern usw.) können in der Regel nicht an die Kunden weitergegeben werden und führen besonders bei den Frachtführern zu wirtschaftlichen Konsequenzen.
- Die Rahmenbedingungen für illegale Beschäftigung und Schwarzarbeit vor allem im Fahrzeugsektor unter 3,5 t Bruttogesamtgewicht und bei den Kleingewerbetreibenden bis zu 5 Mitarbeitern sind nicht ausgereift und führen zu „Verzerrungen“ auf dem Verkehrsmarkt.
- Für den Erwerb von Erlaubnissen und Konzessionen werden die Kriterien „fachliche Qualifikation“ und „finanzielle Leistungsfähigkeit“ nicht in erforderlichem Umfang kritisch bewertet.
- Die Kundenstruktur des Gewerbes ist fast ausschließlich auf die Region (ca. 40 %) und Deutschland (ca. 55 %) ausgerichtet. International ausgerichtete Unternehmen sind mit ca. 5 % vertreten (Angaben geschätzt).
- Die Leistungsfähigkeit des Gewerbes in der Region, verglichen mit dem marktüblichen Niveau in Deutschland, genügt annähernd den Anforderungen im Bereich Güternah- und Güterfernverkehr. Im internationalen Güterverkehr und in den intelligenzintensiven Bereichen der Sparten der Logistik bestehen generell große Defizite, die eine Platzierung am Markt verhindern.
- Die Mitarbeiterqualität entspricht vielfach nicht dem derzeit erforderlichen Niveau. Qualifizierte Mitarbeiter wechseln oft zu Firmen außerhalb der Region, die ihnen eine bessere persönliche Perspektive und höhere Gehälter bieten und ihre Lebensbedingungen verbessern.
- Der Einzug und die Nutzung moderner Kommunikationsmittel (Telematik, Internet usw.) in der Branche entspricht vielfach nicht dem erforderlichen Mass, das andere Branchen erreicht haben, und wird beeinflusst durch die geringe Kapitalausstattung der Firmen und das vorhandene fachliche Niveau der Mitarbeiter.
- Akquisition, Verkauf und Kundenorientierung sind allgemein auf einem Level, das die Teilnahme am Markt einschränkt und in der Regel in Subunternehmertätigkeit von größeren Speditionen mündet.

## **1.2. Einschätzung der Situation der verkehrlichen Infrastruktur**

Auch aus Sicht des Verkehrsgewerbes der Region Oderland – Spree sind moderne verkehrliche Infrastrukturen die „Lebensadern“ für die wirtschaftliche Entwicklung.

Von ausschlaggebender Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der Region sind:

- Die Fertigstellung der Oder – Lausitz – Trasse;
- Die Anbindung der Wirtschaftszentren der Region durch mehrspurige Bundesstraßen und wirtschaftliche Schienenverbindungen an internationale Trassen;
- Die Wiederherstellung der Straßen und Brücken über die Oder sowie die schnelle Umsetzung der bereits in der Planung befindlichen Projekte.

Der Ausbau einer „kundenorientierten Infrastruktur“ sowohl für den Güterverkehr als auch für den Personenverkehr unter Einbeziehung der Gebiete Westpolens und unter dem Primat der internationalen Verkehrsachsen, sollte, wie geplant, Richtschnur für die Entwicklung und den Bau neuer Infrastrukturprojekte sein.

## **1.3. Einschätzung der wirtschaftlichen Bedeutung der Branche Güterverkehr**

Die wirtschaftliche und strategische Bedeutung der Branche Güterverkehr und Logistik liegt in ihrer Dienstleistungsfunktion für alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens.

Eine leistungsfähige Branche ist ein Wettbewerbsvorteil für die Region und erhöht die Ansiedlungswilligkeit produzierender Investoren und der im Im- und Export tätigen Handelshäuser. Mit ca. 10 % Marktanteil und ca. 5.200 Beschäftigten in der Region Oderland – Spree ist die Branche auch ein zu beachtender Arbeitgeber.

Die wirtschaftliche Bedeutung wird durch die zu geringe internationale Ausrichtung der Firmen und durch die im geringen Umfang vorhandenen intelligenzintensiven logistischen komplexen Dienstleistungsangebote eingeschränkt.

## 2. Zur Einschätzung der Wirtschaftskraft des Verkehrsgewerbes

### 2.1. Statistische Übersicht – Firmen in der Region

In der Region Oderland – Spree stellt sich die Struktur der Branche Güterverkehr / Logistik per 31. 12. 2001 mit einer Gewichtung der Region im Kammerbezirk der IHK Frankfurt (Oder) wie folgt dar:

	Anzahl der Firmen im Kammerbezirk	Anzahl der Firmen in der Region Oder-Spree		Anzahl der Firmen in Frankfurt (O)		Anzahl der Firmen in LOS		Anzahl der Firmen in MOL	
Frachtführer	831	473	57 %	42	5 %	201	24 %	230	28 %
Lagerei	58	34	59 %	7	12 %	16	28 %	11	19 %
Spedition	175	93	53 %	14	8 %	41	23 %	38	22 %
Hilfs- u.Nebentätig- keiten f. das Verkehrsgewerbe	72	41	57 %	10	14 %	16	22 %	15	21 %
<b>Gesamt</b>	<b>1.136</b>	<b>641</b>	<b>56 %</b>	<b>73</b>	<b>6 %</b>	<b>274</b>	<b>24 %</b>	<b>294</b>	<b>26 %</b>

Die Firmen des Güterverkehrsgewerbes haben folgende Beschäftigungsstruktur:

Anzahl der Firmen in Oderland – Spree			
1 – 5	Beschäftigte	65 %	417
6 – 10	Beschäftigte	20 %	128
11 – 20	Beschäftigte	10 %	64
mehr als 21	Beschäftigte	5 %	<u>32</u>
	<b>Gesamt</b>		<b>641</b>

Exakte Angaben über die aktuellen Beschäftigungszahlen sind nur durch direkte Befragung bei den Betrieben erhältlich.

- Die Anzahl der in der Region Oderland – Spree im Güterverkehrsgewerbe tätigen gewerblichen und kaufmännischen Mitarbeiter wird auf ca. 5.200 geschätzt.
- Die Logistikkosten, einschließlich Transportkosten und alle damit in Zusammenhang stehende Nebenkosten, betragen ca. 12 % bis 18 % der Erzeugniskosten. Die verladende Wirtschaft ist permanent bestrebt, den Anteil der Logistikkosten mit allen Mitteln zu senken.
- Der durchschnittliche Umsatz pro Beschäftigtem im Güterkraftverkehrsgewerbe beträgt in der Region ca. 8.000 EUR pro Monat.
- Der Gesamtumsatz der Branche in der Region Oderland – Spree wird pro Monat auf ca. 45 Mio EUR geschätzt (im Jahr ca. 550 Mio EUR). Die Branche hat mit diesen geschätzten Umsatzzahlen einen Marktanteil von ca. 10 %.
- Der durchschnittliche Bruttolohn pro Beschäftigtem liegt bei 1.800 EUR pro Monat und beträgt damit ca. 75 % vom Bruttolohn in den alten Bundesländern.
- 

<b>Logistik</b>	<b>Unternehmen</b>	<b>Beschäftigte</b>	<b>Geschätzter Umsatz</b>
Frachtführer	473	2.600	260
Lagerei	34	400	20
Spedition	93	1.900	235
Hilfs- und Nebentätigkeiten	41	300	35
<b>gesamt</b>	<b>641</b>	<b>5200</b>	<b>550 Mio. €</b>

Den Angaben liegen Schätzungen und Hochrechnungen zu Grunde.

## 2.2. Einschätzung der Potentiale

Die Verkehrswirtschaft in der Region ist vorrangig auf den Straßengüterverkehr und hier insbesondere auf den Güternahverkehr (Umkreis ca. 150 km um den Standort) und den Güterfernverkehr innerhalb Deutschlands ausgerichtet. Daneben existieren noch Speditionen mit regionalem Kundenkreis.

Zollspeditionen an der EU-Außengrenze und einzelne internationale Speditionen sind auf dem internationalen Markt tätig.

Schienentransporte in der Fläche sowie die Binnenschifffahrt haben in der Region eine geringe wirtschaftliche Bedeutung. Die vorhandenen Kapazitäten sind auf Grund geringer Nachfrage nicht ausgelastet.

Die Möglichkeiten, logistische Hochtechnologie anzubieten, sind in der Region zum gegenwärtigen Zeitpunkt in geringem Umfang vorhanden.

Die Steigerungsmöglichkeiten der Leistungsfähigkeit durch die Bildung von Kooperationen sowohl regional als auch national und international sind bisher in ungenügendem Maße genutzt worden.

### **3. Einschätzung der Bedeutung der Verkehrswirtschaft auf die Struktur-entwicklung**

Die kundenorientierte verkehrliche Infrastrukturentwicklung setzt voraus, dass die einzelnen Verkehrsträger sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr formulieren, unter welchen Bedingungen sie Kundenwünsche erfüllen und wirtschaftlich ihre jeweiligen Transportmittel umweltbewusst ausnutzen können. Da Infrastruktur immer für einen längeren Zeitraum zur Verfügung gestellt wird, heißt das, dass hier die Verwirklichung von Visionen gefragt ist.

Forderungen des Verkehrsgewerbes an die Infrastruktur der Region könnten sein:

- Innerhalb von 1 Stunde jeden Punkt der Region mit dem PKW und innerhalb 1,5 Stunden mit dem LKW erreichbar zu gestalten;
- innerhalb von 1 Stunde von jedem Ort der Region mit Gütern und Personen zu einem internationalen Flugplatz zu kommen;
- innerhalb von 30 Minuten zu einem Bahnhof des Regionalnetzes zu kommen;
- innerhalb von 10 Minuten zu einer Haltestelle des ÖPNV zu gelangen;



- im regionalen grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb von 1 Stunde die Grenzpassage abzuwickeln.

Diese Kriterien ergeben die notwendige Mobilität für Güter und Personen und schaffen die Grundlage für eine wirtschaftliche Gestaltung der Transporte und die Attraktivität der Region.

#### **4. Trends, Ausblick und Visionen für die Verkehrswirtschaft**

##### **4.1. Entwicklungstrends in der Verkehrswirtschaft**

Der Transportmarkt ist generell im Wandel begriffen. Infrastruktur, Liberalisierung und Harmonisierung und Verkehrskonzepte sind die Haupthandlungsfelder für zukunftsorientierte Rahmenbedingungen. Internationalisierung, Konzentrationen und Kooperationen sowie eine ausgefeilte Logistik werden zum echten Wettbewerbsvorteil.

Die Entwicklungstrends in der Transport- und Logistikbranche sind durch folgende Kriterien charakterisiert:

- Konzentration und Kooperation werden dazu dienen, dem Kunden ein vollständiges, möglichst breit gefächertes Angebot aus einer Hand anzubieten. Der Kunde der Zukunft erwartet individuelle Leistungen.
- Standardisierung der Transport- und Logistikleistungen wird notwendig, um Kosteneinsparungen realisieren zu können, und um die Netzwerkfähigkeit herausbilden zu können.
- Die verladende Wirtschaft (Industriekunden) werden sich im globalen Geschäft stärker an einen grossen Dienstleister binden, der ihnen Zugang zu weltweiten Netzwerken bietet.
- Auf regionaler Ebene wird die verladende Wirtschaft auch künftig mit mehreren Dienstleistern zusammenarbeiten
- Der Vertrieb über Internet-Marktplätze ist kein allein tragfähiger Absatzkanal, daher sollte sich die verladende Wirtschaft auf bestehende Absatzkanäle

konzentrieren und diese in Kooperation mit den Dienstleistern weiterentwickeln.

- Die Bedeutung langfristiger, auf persönlichen Kontakt beruhender Kundenbeziehungen wird weiter zunehmen. E – Businesskonzepte zum Absatz von Transportdienstleistungen werden erst nach 2010 zu einem entscheidenden Faktor werden.
- Gegenüber dem Kunden muss jederzeit eine strikte Kosten- und Leistungstransparenz gewährleistet werden. Das bedeutet, dass es dringend erforderlich wird, Transparenz bei Qualität und Kosten gegenüber den Unterauftragnehmern der Transportskette durchzusetzen.
- Eine konsequente Orientierung auf Qualität ist notwendig, da sich Qualität auch zu einem höheren Preis absetzen lassen wird. Das gilt insbesondere für intelligenzintensive Leistungen.
- Eine Kooperation mit IT – Dienstleistern ist besser geeignet als der eigenständige Aufbau von IT-Kompetenzen im Unternehmen selbst. IT-Kompetenz ist überlebensnotwendig.
- Die Mitarbeiter von Dienstleistern des Transport-, Speditions- und Logistikgewerbes müssen systematisch und konsequent entsprechend den wachsenden Erfordernissen des Marktes entwickelt werden. Der schon jetzt bestehende Mangel an qualifiziertem Personal führt zu schmerzlichen Engpässen.

#### **4.2. Entwicklungstrends in der Branche Güterverkehr / Logistik der Region Oderland – Spree**

Für die Branche in der Region Oderland – Spree werden aus den internationalen Entwicklungstrends folgende Richtungen abgeleitet:

- Bildung von regionalen und grenzübergreifenden Kooperationen auf den Gebieten Güternahverkehr und –fernverkehr insbesondere mit polnischen Firmen der Grenzregion.
- Entwicklung von Angeboten für international tätige Handelsketten und andere Dienstleister des Gewerbes.

- Stärkere Kundenorientierung auf Basis der Standardisierung der Transport- und Logistikdienstleistungen und Qualifizierung der eigenen Netzwerkfähigkeit.
- Entwicklung von netzwerkfähigen Nischenangeboten auf Basis der Konzentration auf ausgewählte Branchen oder auf spezielle Kunden.
- Qualifizierung des Personals insbesondere auf dem Gebiet der Fremdsprachen (polnisch, englisch, russisch)
- Durchsetzung der Kosten- und Leistungstransparenz in jeder Stufe der Transportkette.

#### **4.3. Visionen der Branche Güterverkehr / Logistik der Region Oderland – Spree**

Die Visionen für die Branche sind eng an die Schwerpunkte der Wirtschaftsentwicklung der Region selbst geknüpft und bedingen sich gegenseitig. Bis 2015 könnte sich die Branche wie folgt entwickeln:

- Um die industriellen Kerne der Region, die sich im Prozess der Globalisierung international ausgerichtet haben und mit Nischenangeboten ihre Wettbewerbsfähigkeit erhalten konnten, haben sich leistungsfähige Kooperationen gebildet, die zu wettbewerbsfähigen Preisen qualitätsgerechte Dienstleistungen kundenorientiert anbieten.
- An den internationalen Transittrassen der Straße und Schiene haben sich moderne Dienstleister und Handelsfirmen angesiedelt, die insbesondere Transportketten aus Osteuropa und Übersee händeln.
- Kooperationen bestimmen den Transport- und Logistikmarkt, zentrale Funktionen der kleinen Firmen werden durch Leitstände übernommen.
- Die kleinste selbständige Einheit ist eine Firma mit einem LKW, der über Internet und Satellit sich selbst steuert und international einsetzbar ist. Das ist eine Entwicklungsmöglichkeit für das regionale Transportgewerbe.
- Reine Frachtenvermittler und Speditionen ohne Netzwerkanschlüsse werden vom Markt verschwunden sein.
- Der Anteil der Güter, die auf der Schiene transportiert werden, insbesondere über Entfernungen von weiter als 500 km, wird bedeutend gestiegen sein.

- Die Abhängigkeit der Branche von der regionalen Wirtschaftsentwicklung wird durch die Firmen mittels Angeboten für den internationalen Güterverkehr ausgeglichen. Das ist eine weitere Zukunftsentwicklung für die Region.
- Der Konzentrationsprozess wird sich weiterentwickeln. Internationale Kooperation und joint ventures von Mittelständlern sind gebildet und bieten insbesondere im internationalen Sammelgutgeschäft kundenorientierte Dienstleistungen im Netzwerk an.
- In regionalen Netzwerken haben die Logistikdienstleister eine bedeutende Qualitätsfunktion übernommen. Sie entscheiden mit über die Marktfähigkeit der in der Region produzierten und auf dem internationalen Markt absetzbaren Produkte und Dienstleistungen.
- Die Branche wird sich umsatzmäßig aber nicht von der Anzahl der Mitarbeiter vergrößern.

## **5. Einschätzung von Vor- und Nachteilen sowie Ansätzen zur Überwindung von Nachteilen am Standort Oderland – Spree**

### **5.1. Einschätzung der Vorteile der Branche Güterverkehr / Logistik**

Die Bewertung der Standortvorteile für das Gewerbe werden vorrangig durch die Denkweise des Unternehmers / Geschäftsführers und des Dienstleistungsprofils der Firma bestimmt.

Folgende Standortvorteile für die Branche Güterverkehr / Logistik werden für die Region Oderland – Spree gesehen:

- Die Grenznähe zu Polen erlaubt schon jetzt eine effektive Vorbereitung auf die Zeit nach dem Beitritt Polens zur EU.
- Internationale Trassen (Straße und Schiene) sowie die Oder – Lausitz – Trasse und die bedeutsame Bundesstraßen (B 1) ergeben wirtschaftliche Standorte vor allem für den Einstieg in internationale Netzwerke.

- Der Zwang zum Umbruch des nationalen und internationalen Verkehrsmarktes kann durch die Bereitstellung von Fördermitteln bis 2006, besonderen Rahmenbedingungen der EU und dem politischen Druck zur Wirtschaftsentwicklung in der Grenzregion genutzt werden, um die notwendig werdenden Strukturmaßnahmen des Gewerbes mit Unterstützung der IHK Frankfurt (Oder) und der Verkehrsverbände und des MSWV vorzunehmen.
- Bei entsprechenden wirtschaftlich aussagekräftigen Angeboten für das Güterverkehrsgewerbe osteuropäischer Länder ist die Region als Standort für den internationalen Sammelgutverkehr von Bedeutung. Damit entstehen Netzwerke für kleine leistungsstarke Unternehmen aus der Region.

## **5.2. Einschätzung der Nachteile der Branche Güterverkehr /Logistik**

Die Nachteile des Standortes ergeben sich weniger aus der geografischen Ansiedlung der Firmen sondern durch Faktoren der Kundenbeziehungen. Vorausgesetzt wird, dass jeder Unternehmer seine Firma wie ein ordentlicher Kaufmann zu leiten hat.

Folgende Nachteile werden gesehen:

- Die Rahmenbedingungen für einen wirtschaftlichen Gütertransport im regionalen grenzüberschreitenden Verkehr sind nicht unternehmerfreundlich. Damit ist für die deutschen Unternehmer der regionale polnische Markt an der Grenze innerhalb der bestehenden Euroregionen nicht erschließbar.
- Die Konzentration auf industrielle Kerne der Region mit sich daraus ergebender Clusterbildung der Investorenansiedlung ist nicht dominant ausgebildet. Es gibt ein Überangebot an erschlossenen Gewerbegebieten mit unwirtschaftlicher Infrastrukturanbindung, die den Konzentrationsprozess im Gewerbe verhindern.
- Die derzeit schlechte wirtschaftliche Situation in der Region führt dazu, dass die ohnehin schon geringe Kundenzahl für dieses Dienstleistungsgewerbe noch geringer und problembehafteter wird.

### 5.3. Vorschläge zur Überwindung von Nachteilen am Standort

Die Region Oderland – Spree ist auf Grund ihrer geografischen Lage (Grenze, internationale Trassen, Fluss Oder und Kanäle) für Standorte von Firmen für das Gewerbe grundsätzlich interessant.

Für die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung werden folgende Vorschläge gemacht:

- Konzentration der Gewerbegebiete auf die ausbaufähigen industriellen Kerne und auf Gebiete, die unmittelbar an internationalen Trassen oder bedeutsamen Bundesstraßen oder regionalen Eisenbahnverbindungen liegen.
- Konsequente Durchsetzung der Bauvorhaben für die vorgesehenen grenzübergreifenden Infrastrukturobjekte (Brücken, Straßen und Eisenbahnstrecken),
- um die Mobilität von Personen und Gütern zu erhöhen und den Standort insgesamt attraktiver zu machen.
- Weitere Entwicklung und Unterstützung für den Standort Frankfurt (Oder) als Ort für die Gesprächsplattform für das deutsch – polnische Verkehrsgewerbe, d. h. stärkeres regionales Engagement der örtlichen Institutionen der Verkehrspolitik. (LOGTRANS 2004, Internationale Ostbrandenburger Verkehrsgespräche, Frankfurter Verkehrstage).
- Zur wirtschaftlicheren Gestaltung der Rahmenbedingungen für das Verkehrsgewerbe ist es notwendig, die Lobbyfunktionen besser gegenüber der EU, dem Bundesverkehrsministerium, dem Landesverkehrsministerium bis hin zu den Amtsdirektoren wahrzunehmen.
- Die Region Oderland – Spree wäre auf Grund ihrer Kompetenz durch die Europa – Universität geeignet zu einem Zentrum für die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern und von Führungspersonal für das deutsch – polnische Verkehrsgewerbe zu werden. Damit könnten die Nachteile im Bereich der Qualifizierung ausgeglichen werden. Das ECB – Projekt der IHK Frankfurt (Oder) geht schon in diese Richtung.

- Aus Sicht des Gewerbes wäre es wünschenswert, wenn auf Basis der Kapazitätsanalysen des vorhandenen Straßennetzes der Region eine benutzerorientierte intelligente Verkehrsführung vor allem für den LKW-Verkehr über 7,5 t Bruttogesamtgewicht geschaffen würde.

## **6. Zusammenfassung**

Die wirtschaftliche Situation der Branche Güterverkehr / Logistik in der Region Oderland – Spree ist durch die Faktoren der nicht zu beeinflussenden Rahmenbedingungen, der momentan rückläufigen Tendenz des Wirtschaftswachstums und durch hausgemachte Probleme in den Firmen selbst, angespannt. Überkapazitäten sorgen für Dumpingpreise und führen vermehrt zu Insolvenzen.

Mit geschätzten 5.200 Beschäftigten hat die Branche einen Anteil von ca. 7 % am gesamten Arbeitsmarkt der betrachteten Region und mit ca. 550 Mio EUR Umsatz einen Marktanteil von ca. 10 %. Der durchschnittliche Umsatz pro Beschäftigtem beträgt ca. 8.000 EUR pro Monat. Der durchschnittliche Bruttoverdienst pro Beschäftigtem beträgt ca. 1.800 EUR im Monat.

Die Firmen in der Region haben im Durchschnitt 9 Beschäftigte. Von den 641 Firmen haben nur 15 % mehr als 10 Beschäftigte.

Die Firmen arbeiten vorwiegend als Frachtführer im Güternah- oder Güterfernverkehr. Die internationale Ausrichtung ist noch unterentwickelt.

Eine regionale Branchenführerschaft einzelner Firmen kann für das Verkehrsgewerbe in der Region nicht festgestellt werden. Spezialisierungsrichtungen sind vorhanden, z. B. Zollspeditionen.

Großinvestitionen für die Infrastruktur und in große Gewerbegebiete, wie z. B. das ETTC in Frankfurt (Oder) beginnen sich zu wirtschaftlichen Vorteilen für die Region zu entwickeln.

Im Branchenvergleich zu den alten Bundesländern und zum Land Brandenburg ist die Grenzlage der Region besonders zu bewerten.

Frachtführer und Spediteure arbeiten zum größten Teil als Subauftragnehmer Berliner Speditionen oder für Niederlassungen aus den alten Bundesländern in der Region. Sie haben aus diesem Grund keine „direkten“ Kundenbeziehungen und erzielen dadurch 10 – 25 % geringere Erlöse.

Direkte Kundenbeziehungen existieren in der Regel nur auf dem regionalen Markt. Der nationale und internationale Transport- und Logistikmarkt bleibt für den größten Teil der Firmen bisher verschlossen. Ausnahmen bilden die an der Grenze tätigen Zollspediteure und einzelne Speditionen mit Osteuropaausrichtung.

Chancen, Risiken und Visionen sind in den entsprechenden Kapiteln dargestellt. Besonders hingewiesen wurde auf die Entwicklungschancen durch Kooperationen im Rahmen der EU-Osterweiterung.

Karl-Heinz Boßan

Stand: 18.07.2002