



REGIONALMANAGEMENT  
ODERLAND-SPREE

# Wirtschaftliche Effekte der Oder-Lausitz- Straße für Handwerk und Gewerbe in der Region Oderland-Spree

## Projektleitung:

Regionalmanagement  
Oderland-Spree  
c/o Technologiepark Ostbran-  
denburg GmbH  
Im Technologiepark 1  
15236 Frankfurt (Oder)

## Projektpartner:

**CLIENT CONSULT**  
Marketingberatung für Klein- und Mittelbetriebe



Karl-Heinz Boßan  
Damaschkeweg 2  
15234 Frankfurt (Oder)

Frankfurt (Oder), November 2003

# Inhaltsverzeichnis

<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>2</b>
1. Zielsetzung	2
2. Beschreibung des Straßenverlaufes unter wirtschaftlichem Aspekt	5
2.1 Grundlage für die analytische Arbeit	5
2.2 Produktbeschreibung der Oder-Lausitz-Straße	7
2.3 Kriterien für die Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung der planfreien Knotenpunkte	8
3. Analyse der wirtschaftlichen Bedeutung für ausgewählte Wirtschaftsgebiete	10
3.1 Vor - Ort - Besichtigungen	10
3.2 Planfreie Knotenpunkte mit wirtschaftlicher Bedeutung	10
4. Möglichkeiten der Ansiedlung und Entwicklung ausgewählter Branchen	13
4.1 Leitlinien für das Marketing	13
4.2 Mögliche Entwicklungsrichtungen für zukünftige wirtschaftliche Aktivitäten	13
5. Schlussfolgerungen für die Entwicklung von ausgewählten Standorten	20
5.1 Chancen zur Veränderung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur	20
5.2 Schlussfolgerungen für die weitere Arbeit an diesem Projekt	21
6. Zusammenfassung	23
7. Schlusswort	27
Anlage 1: Abbildung Ausbaukonzept	
Anlage 2: Tabellen 2-5	29

## Abkürzungsverzeichnis

BSBA	Brandenburgisches Straßenbauamt
ca.	circa
FF	Frankfurt (Oder)
GVZ	Güterverteilzentrum
KMU	Kleine und Mittelständische Unternehmen
KV	Kombinierter Verkehr
LOS	Landkreis Oder-Spree
MOL	Landkreis Märkisch-Oderland
OLS	Oder-Lausitz-Straße
TEN	Transeuropäisches Netz

## 1. Zielsetzung

Die Strategien für die Region Oderland - Spree verfolgen das Ziel, die Standortvoraussetzungen für die Weiterentwicklung einer langfristigen wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstruktur weiter zu verbessern. Mit dem Bau der Oder-Lausitz-Straße (OLS) werden bedeutende Grundvoraussetzungen für eine Anpassung der Wirtschaftsstrukturen an die Marktentwicklung und an die demographischen Veränderungen geschaffen. Regionale Entwicklungszentren auf der Nord-Süd-Achse werden wirtschaftlich vernetzt. Die Mobilität von Personen und Gütern erhält damit eine neue und zukunftsorientierte Dimension.

Die OLS wurde im Regionalplan Oderland - Spree, den die Regionalversammlung einstimmig am 26.11.2001 als Satzung beschlossen hat, als wichtigstes Verkehrsinfrastrukturprojekt der Region Oderland - Spree eingeordnet. Alle Ortsumgehungen sind im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2003 enthalten.

Mit der OLS entstehen neue Möglichkeiten, Standorte für Industrie, Dienstleistungen und Handwerk zu erhalten und zu entwickeln, bzw. durch Umsiedlungen und Neuansiedlungen von Firmen neue Ansiedlungscluster entstehen zu lassen. Die Oder-Lausitz-Straße ist eine Antwort auf die sich vollziehenden Prozesse des Strukturwandels in Brandenburg. Aufgabe der Regierung des Landes Brandenburg und der jeweiligen Kommunen ist es, Rahmenbedingungen zu schaffen, das durch zukunftsorientiertes Marketing diese sich bietenden Chancen für die Region auch genutzt werden können.

Das zu erarbeitende Vermarktungskonzept der OLS ordnet sich in das Gesamtkonzept des Landes Brandenburg ein und ergänzt konstruktiv das 2win-Konzept des Ministerium für Wirtschaft.<sup>1</sup> Die Zielgruppen für ansiedlungs- und umsiedlungswillige Firmen sollten gleichermaßen von diesseits und jenseits der Oder innerhalb der Europäischen Union kommen sowie auch aus anderen vorwiegend

---

<sup>1</sup> Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2002), Dokumentation 502 / 2002

osteuropäischen Ländern (baltische Staaten, Russland, Weißrussland und Ukraine).

Basis für eine erfolgreiche Vermarktung und wirtschaftlich effektive Nutzung der OLS ist, dass die Inhalte des Konzeptes von der Industrie- und Handelskammer Frankfurt (Oder), der Handwerkskammer Frankfurt (Oder), den Landkreisen Märkisch-Oderland und Oder-Spree sowie von der Stadt Frankfurt (Oder) mitgetragen werden.

Bei der Umsetzung des Konzeptes werden aber auch Spannungsfelder gesehen. Es sind Entscheidungen zu treffen, die nicht immer die Interessen anderer Gewerbegebiete und örtlichen Kommunen tangieren. Ganzheitlicher Service für ansiedlungswillige Firmen setzt das Bekennen zu geeigneten Förderungen voraus. Schnelle Beplanungen und attraktive Preise für Grundstücksflächen sind dabei grundlegende Voraussetzungen.

Die Zielstellung dieser Projektskizze ist es, den Gedanken der Vermarktung auf eine Straße, das Produkt "Oder-Lausitz-Straße", zur Image- und Identitätsförderung anzuwenden und zu popularisieren sowie erste Vorschläge für wirtschaftliche Effekte zur Entwicklung der Region Oderland - Spree abzuleiten, auf denen weitere analytische Untersuchungen aufbauen können. Strategisches Ziel der Überlegungen ist es, auf dieser Grundlage zukünftige Wirtschafts- und Infrastrukturentwicklungen vernetzt mit einem Konzept aus einer Hand für die Region zu gestalten.

## 2. Beschreibung des Straßenverlaufes unter wirtschaftlichem Aspekt

### 2.1 Grundlagen für die analytische Arbeit

Grundlage für die analytische Arbeit zum Thema ist die Darstellung des Ausbaukonzeptes der OLS für den Verantwortungsbereich des Brandenburgischen Straßenbauamtes (BSBA) Frankfurt (Oder). Den geplanten Verlauf zeigt die folgende Abbildung.

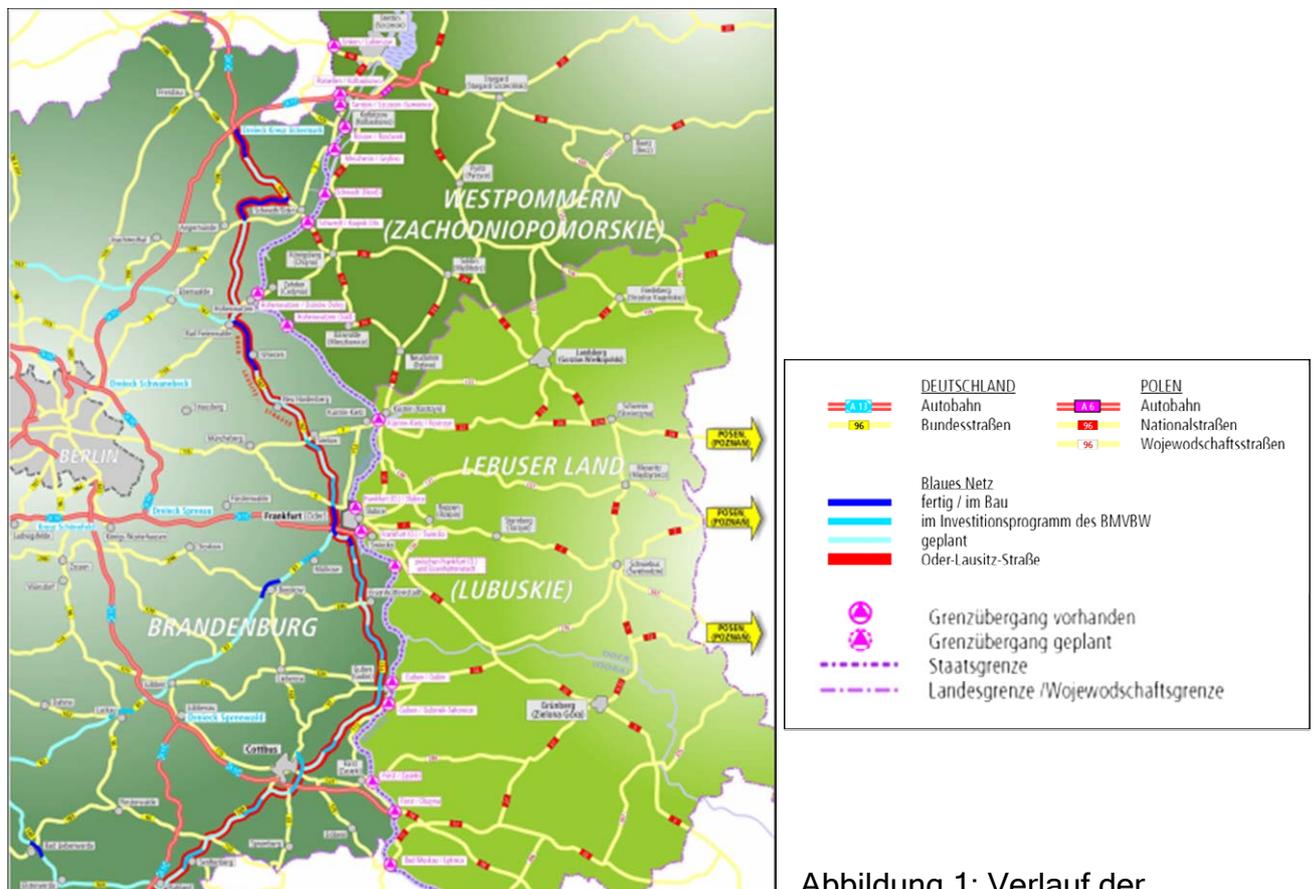


Abbildung 1: Verlauf der Oder-Lausitz-Straße [Quelle: BSBA Frankfurt (Oder)]

Der derzeitige Entwicklungsstand ist als Übersicht in den Tabellen 2-5 in der Anlage 2 dargestellt.

Aus diesem Konzept ergeben sich 24 planfreie Knotenpunkte, die für die weitergehende wirtschaftliche Betrachtung als Basis ausgewählt wurden. Nur an diesen Punkten ist eine Ansiedlung überhaupt sinnvoll.

Im Ergebnis von Vorortbesichtigungen und fruchtbaren Gesprächen mit den verantwortlichen Mitarbeitern und Entscheidungsträgern, wurde unter dem Gesichtswinkel der zukünftigen Vermarktung der OLS jeder Knotenpunkt nach vorher erarbeiteten Kriterien bewertet. Diese Kriterien und deren Bewertung beruhen auf Erfahrungen des Auftragnehmers, die bei der Ansiedlung von Investoren in den letzten fünf Jahren gesammelt wurden. Nähere Angaben dazu erfolgen im Kapitel 2.3.

Der Verlauf der OLS war, bis auf kleine Änderungen bei Beginn der Bearbeitung der Aufgabenstellung, festgeschrieben. Die drei Verwaltungseinheiten der Region, Landkreis Märkisch-Oderland (MOL), Landkreis Oder-Spree (LOS) und Frankfurt (Oder) (FF), haben unterschiedliche strukturelle Anteile (vgl. Tabelle1). Da jeder planfreie Knotenpunkt seine ihm innewohnende einmalige wirtschaftliche Perspektive hat, sind daraus keine Bewertungen abzuleiten. Es geht hier allein um die Darstellung der Dimensionen.

Gebiet	Streckenkilometer	Anteil in %	Investition in Mio. EUR	Städte über 10.000 Einwohner	Knotenpunkte (davon mit wirtschaftlicher Bedeutung)
MOL	52,85 km	49	100,4	6	8 (5)
FF	19,00 km	18	36,1	1	8 (2)
LOS	35,70 km	33	68,0	4	8 (4)
Gesamt	107,55 km	100	204,3	11	24 (11)
	40 % der Gesamtlänge				

Tabelle1: Anteile der OLS in der Region Oderland - Spree

## 2.2 Produktbeschreibung der Oder-Lausitz-Straße

Die Oder-Lausitz-Straße ist eine Bundesfernstraße mit den Benutzungsbestimmungen einer Kraftfahrzeugstraße. Kfz-Straßen (auch Autostraßen oder Kraftfahrstraßen) sind öffentliche Straßen, die ausschließlich für Kraftfahrzeuge bestimmt sind, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 60 Km/h überschreitet.

Die Beschreibung des Produktes „Oder-Lausitz-Straße“ ist die Grundlage für die Ableitung von Vermarktungsstrategien. Die einzelnen Faktoren sind im Ergebnis der gesammelten Erfahrungen aufgestellt worden. Das Produkt „Oder-Lausitz-Straße“ kann durch die Werte der folgenden Faktoren beschrieben werden:

Nr.	Faktoren	Beschreibung/ Quantifizierung
1.	Gesamtlänge der OLS / Region	265 km / 107,55 km
2.	Investitionskosten OLS / Region	ca. 500 Mio € / 204,3 Mio €
3.	Status	Kraftfahrzeugstraße
4.	Nutzungsfaktor <sup>2</sup>	3,8
5.	Amortisationszeit	15 Jahre
6.	Höchstgeschwindigkeiten	PKW 100 km/h LKW 80 km/h (>3,5 t)
7.	Angenommene Durchschnittsgeschwindigkeiten	PKW 85 km/h LKW 65 km/h (>3,5 t)
8.	geplante Durchlaufkapazität pro Tag	16.000 PKW 1.300 LKW (>7,5 t)
9.	Einwohner im Einzugsgebiet der Region (ca. 30 km rechts und links der OLS)	ca. 235.000
10.	Knotenpunkte mit wirtschaftlicher Bedeutung	11 Knoten
11.	Knotenpunkte ohne wirtschaftliche Bedeutung	13 Knoten
12.	Ortsumgehungen	15 Umgehungen
13.	Brücken	95 Brücken

<sup>2</sup> Nutzensfaktor: „Verkehrsuntersuchung für den Straßenzug der Oder-Lausitz-Straße“, Juli 1996, Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg

14.	Anbindung zu Bundesautobahnen	1 Anbindung (TEN- Netz, Korridor II <sup>3</sup> ) (BAB A12/E30)
15.	Anbindung zu Bundesstraßen	7 Anbindungen (B158, B167, B1, B5, B87, B112, B246)
16.	Anbindung zu Landesstraßen	15 Anbindungen (L281, L23, L34, L36, L37, L332, L38, L381, L373, L371, L43, L431, L453, L451, L45)
17.	Anbindungen zu vorhandenen GVZ / KV Terminal	7 Gewerbegebiete, 1 KV Terminal
18.	Anbindung zu Städten > 20.000 Einwohnern	2 Städte
19.	Anbindung zu Städten > 5.000 Einwohnern	3 Städte
20.	Anbindung zu Bundeswasserstraßen	1 Anbindung
21.	Anbindungen zu Verkehrslandeplätzen	2 Anbindungen (Neuharden- berg / Pohlitz / Wiesenau)
22.	Anbindungen zu Schienenverbindun- gen (Bahnhöfen)	2 Anbindungen (Schönfließ / Wiesenau)

Tabelle 2: Produktmerkmale

### 2.3 Kriterien für die Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung der planfreien Knotenpunkte

Die Analyse der Bedeutung der planfreien Knotenpunkte für die zukünftige Vermarktung sollte nach einheitlichen Kriterien erfolgen. Folgende Kriterien werden auf Basis gesammelter Erfahrungen aufgestellt:

- Existenz regionaler Entwicklungsstrategien für Dienstleistungen, Handwerk, Gewerbe und Industrie
- bereits vorhandene gewerbliche Nutzung der Flächen
- verfügbare Branchen im näheren Umfeld
- im Flächennutzungsplan als Gewerbegebiet ausgewiesener Standort
- Anbindung an andere Verkehrsträger

- Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Clustern auf Basis vorhandener Tätigkeiten
- wirtschaftliche Traditionen in der unmittelbaren Umgebung
- Anzahl der Einwohner im Umkreis von 30 km
- Ansiedlung von wirtschaftlicher Tätigkeit auf Grund örtlicher Gegebenheiten
- Entwicklung wirtschaftlicher Aktivitäten auf der Basis von Kundenerfordernissen

Die Reihenfolge der Aufzählung stellt keine Wertigkeit dar. In weiteren analytischen Betrachtungen kann auch für diese Faktoren mathematisch eine Gewichtung für die Bedeutung einer Ansiedlung bestimmt werden.

### 3. Analyse der wirtschaftlichen Bedeutung für ausgewählte Wirtschaftsgebiete

#### 3.1 Vor - Ort - Besichtigungen

In enger Zusammenarbeit mit den dafür verantwortlichen Mitarbeitern der Landkreise Oder-Spree und Märkisch-Oderland sowie der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) wurden „Vor-Ort-Besichtigungen“ aller planfreien Knotenpunkte einschließlich des Umfeldes durchgeführt. Umfangreiche Planungsunterlagen standen zur Einsicht bei der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland -Spree zur Verfügung.

Es ist nicht beabsichtigt, die Bewertung der Knotenpunkte unter planerischen Aspekten oder gegenwärtig geplanter Bedeutung zu sehen, sondern unter dem Gesichtspunkt möglicher zukunftsorientierter Vermarktungsstrategien für Wirtschaftsansiedlungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Besonderheiten an dem ausgewählten Standort (Touristische Sehenswürdigkeiten, Grenzübergänge, Produktionsstandorte, Stadtkerne, Verkehrsknoten).

#### 3.2 Planfreie Knotenpunkte mit wirtschaftlicher Bedeutung

Von den 24 analysierten Knotenpunkten (KP) wird elf Knotenpunkten eine zukünftige wirtschaftliche Bedeutung zugeordnet. Der Verlauf der OLS ist in einer speziellen Darstellung des Ausbaukonzeptes der OLS für den Verantwortungsbereich des Brandenburgischen Straßenbauamtes Frankfurt (Oder) dargestellt (Anlage 2). Dabei sind die wirtschaftlich wichtigen Knotenpunkte rot gekennzeichnet.

Die Auswahl der Knotenpunkte erfolgte hierbei nicht durch aufwendige mathematische Verfahren, sondern beruht auf der Anwendung von Erfahrungen auf dieses konkrete Thema. Die Grundstrukturen der analytischen Tätigkeit sind dargestellt worden. Die Auswahl stellt die Ergebnisse der Überlegungen des Auftragnehmers dar.

Diese Knotenpunkte teilen sich wie folgt auf:

- Im Landkreis Märkisch - Oderland sind acht Knotenpunkte geplant, davon wurden fünf mit wirtschaftlicher Bedeutung analysiert. (63 %)
- Im Gebiet Frankfurt (Oder) sind acht Knotenpunkte geplant, davon wurden zwei mit wirtschaftlicher Bedeutung analysiert. (25 %)
- Im Landkreis Oder - Spree sind acht Knotenpunkte geplant, davon wurden vier mit wirtschaftlicher Bedeutung analysiert. (50 %)

Im Einzelnen wurden folgende Knotenpunkte für eine weitergehende Analyse ihrer wirtschaftlichen Bedeutung ausgewählt:

**MOL - KP (1)      Name: Bad Freienwalde - Nord**

Beginn der Ortsumgehung am Schnittpunkt der B 167 / B 158

**MOL - KP (2)      Name: Wriezen - Nord**

Beginn der Ortsumgehung B 167 in Richtung Bad Freienwalde

**MOL - KP (5)      Name: Neuhardenberg - Zentrum**

Beginn der Ortsumgehung B 167

**MOL - KP (6)      Name: Seelow - Nord**

Knotenpunkt der Ortsumgehung B 167 / B 1

**MOL - KP (8)      Name: Schönfließ - Ost**

Ortsumgehung B 112, Knotenpunkt mit L 383 und L 38

**FF - KP (12)      Name: Frankfurter Tor**

Kreuzung der BAB A 12 mit der Ortsumgehung B 112

**FF - KP (14)      Name: Technologiepark Ostbrandenburg**

Kreuzung der Ortsumgehung B 112 / B 87

**LOS - KP (17)      Name: Brieskow-Finkenheerd - West**

Beginn der Ortsumgehung B 112 aus Richtung Frankfurt (Oder)

**LOS - KP (18)      Name: Wiesenau - Süd**

Beginn der Ortsumgehung Eisenhüttenstadt, Abzweig der L 371

**LOS - KP (19)      Name: Fünfeichen / Pohlitz**

Abzweig der B 112 von der Ortsumgehung Eisenhüttenstadt

**LOS - KP (22)      Name: Neuzelle - West**

Kreuzung der Ortsumgehung B 112 / L 453

Mit diesem Ergebnis der Auswahl und Bezeichnung der wirtschaftlich bedeutsamen Knotenpunkte ist eine einheitliche Struktur als Basis für die weitere Projektbearbeitung entwickelt worden. Im nächsten Schritt sollen für die ausgewählten Gebiete zukünftiger wirtschaftlicher Entwicklung Vorschläge unterbreitet werden.

## 4. Möglichkeiten der Ansiedlung und Entwicklung ausgewählter Branchen

### 4.1 Leitlinien für das Marketing

Die Ansiedlung auf Basis von Marketingstrategien erfolgt immer an Hand von realistischen Leitlinien. Die Vermarktung der OLS kann auf Basis folgender Grundaussagen erfolgen:

- Schnelle, kreuzungsarme, unfallsichere, dreispurige Verkehrsverbindung mit besonderen Regeln der Benutzung
- Umsiedlung bestehender Firmen (Handwerk und Industrie) in Gebiete mit gutem wirtschaftlichem Umfeld
- Neuansiedlung von Investoren
- Servicestützpunkte für Fahrzeuge
- Dienstleistungszentren für die Insassen der Kraftfahrzeuge und Einwohner der näheren Umgebung
- Tor zu Tourismuszentren und attraktiven Wohngebieten
- Anbindung an bereits bestehende Gewerbegebiete

Diese aufgestellten Grundaussagen bilden den Rahmen für die weitergehende Analyse der ausgewählten Knotenpunkte.

### 4.2 Mögliche Entwicklungsrichtungen für zukünftige wirtschaftliche Aktivitäten

Ausgangspunkt der Überlegungen für die wirtschaftliche Entwicklung eines Gebietes um einen planfreien Knotenpunkt ist das Ziel der Ansiedlung von wirtschaftlichen Einheiten, die Erzeugnisse oder Dienstleistungen auf dem Weltmarkt, dem nationalen Markt oder dem regionalen Markt verkaufen können.

Die Standorte an der OLS bieten auf der Grundlage ihrer Anbindung an überregionale Verkehrsnetze dafür beste Ausgangsbedingungen. Außerdem passieren nach der Fertigstellung an Werktagen im Durchschnitt:

**16.000 PKW mit ca. 25.000 Personen**

**und**

**1.300 LKW mit ca. 1.500 Personen**

die Oder-Lausitz-Straße. Damit steht für Dienstleistungen täglich ein Kundenpotenzial von hochgerechnet ca. 30.000 Personen zur Verfügung. Wenn nur 10 % an einem Knotenpunkt anhalten und jeder für 15,00 EUR Leistungen / Waren einkauft, entsteht ein Umsatz von täglich 45.000 EUR und monatlich bei 30 Kalendertagen 1,35 Mio. EUR. Das wirtschaftliche Potenzial, das sich aus der täglichen „Laufkundschaft“ ergibt, ist dabei nur eine Komponente der Betrachtung.

Für die bereits ermittelten Knotenpunkte mit wirtschaftlicher Bedeutung werden folgende wirtschaftliche Entwicklungsrichtungen vorgeschlagen:

**MOL - KP (1)            Name: Bad Freienwalde - Nord**

Schwerpunkt:    - Komplexe Entwicklung als Kurstadt

Nebeneffekte:    - Anbindung an das polnische Straßennetz  
                          - Anbindung an Gewerbegebiete

Empfehlung:     - Konzept als Kurstadt weiterverfolgen  
                          - Innenstadt entwickeln  
                          - Anbindung über die B 158 nach Polen stärker nutzen  
                          - Handwerker- Zentrum entwickeln (Hotel für Handwerksfirmen)

**MOL - KP (2)            Name: Wriezen - Nord**

Schwerpunkt:    - Tor zum Oderbruch (Oderbruch vermarkten und entwickeln)

Nebeneffekte:    - Anbindung an vorhandene Firmenstandorte

Empfehlung:     - Erarbeitung einer Vision für die Oderbruchentwicklung  
                          (Hymne, Fahne, Trachten, Produkte, Tradition, Sehenswürdigkeiten, Tourismuspfade)  
                          - Erarbeitung einer Konzeption für die Entwicklung der Innenstadt unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Umgehungsstraße

**MOL - KP (4/5)      Name: Neuhardenberg - Zentrum**

- Schwerpunkt: - Tourismus, Traditionspflege, Kultur, Naturpark „Märkische Schweiz“
- Nebeneffekte: - Anbindung des Sonderlandeplatzes und Gewerbegebiete (Handwerk)
- Empfehlung: - Qualifizierung der Angebote für den Tourismus auf Basis der Tradition als eine Grundlage für die Fortsetzung der komplexen Entwicklung des Flugplatzkonzeptes
- im Zuge der Entwicklung des Sonderlandeplatzes wird die Verlegung des Knotenpunktes unter planerischem und wirtschaftlichem Aspekt zum Ortsausgang für sinnvoller gehalten

**MOL - KP (6)      Name: Seelow - Nord**

- Schwerpunkt: - Anbindung der Kreisstadt Seelow
- Anbindung an Grenzübergang Küstrin-Kietz über B 1
- Entwicklung als Service- und Logistikzentrum mit speziellen Ansiedlungen von Produktionsbetrieben (z.B.: Produkte im Zusammenhang mit der Haltung von Ziegen)
- Nebeneffekte: - Anbindung des Einkaufszentrums und des Gewerbegebietes Waldsiedlung
- Empfehlungen: - Erarbeitung einer Konzeption für die Entwicklung der Innenstadt unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Umgehungsstraße
- Erarbeitung einer Entwicklungskonzeption für das Logistikzentrum
- Nutzung aller Möglichkeiten privatwirtschaftlicher Vermarktung

### **MOL - KP (8) Name: Schönfließ - Ost**

- Schwerpunkt: - Gewerbestandort für die Nutzung regenerativer Energien, insbesondere für die Herstellung von Produkten, bei denen die Verwendung der Abwärme von der Verdichterstation möglich ist
- Nebeneffekt: - Wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeiten des Verkehrsträgers Schiene
- Empfehlung: - Einbeziehung der Deutschen Bahn und derzeitig angesiedelter Firmen zu einer Interessengemeinschaft mit privatwirtschaftlichem Hintergrund

### **FF - KP (12) Name: Frankfurter Tor**

- Schwerpunkt: - Internationales Grenzlogistikzentrum mit Produktionsstandort für landwirtschaftliche Erzeugnisse
- Nebeneffekt: - Anbindung der Chipfabrik; bedeutendster Verkehrsknotenpunkt der Oder-Lausitz-Straße
- Anbindung an Oberzentrum (Universitäten, Messe, Stadtkern)
- Anbindung zum Grenzübergang Swiecko
- Empfehlung: - Binnenzollamt und Serviceorientierung auf die LKW-Fernfahrer sowie auf den Ost-West-Handel
- Wandlung der Vorsortierfläche in eine Dienstleistungslandschaft für die LKW- Fahrer zur Erhaltung des Standortes

### **FF - KP (14) Name: Technologiepark Ostbrandenburg**

- Schwerpunkt: - Ostbrandenburgischer Hochtechnologie-Standort
- Nebeneffekte: - Anbindung an Behördenzentrum, Klinikum, Gewerbegebiete und Wohnparks
- Empfehlung: - vorzugsweise Ansiedlung von technologieorientierten Firmen aus der Region und aus Osteuropa mit Profil Mikroelektronik

- Konditionen für die Ansiedlung überdenken
- Mietkapazitäten für ganze Firmen, im Zusammenhang mit der Chipfabrik, schaffen

**LOS - KP (17)      Name: Brieskow - Finkenheerd - West**

- Schwerpunkt: - Freizeit / Erholung / Tourismus / Wasser-Tourismus
- Nebeneffekte: - Entwicklung eines Gewerbezentrum für Produkte aus „Steine-  
Erden“ und Bootsbau
- Anbindung an vorhandene Produktionsfirmen
- Empfehlung: - „Leuchtturm“ für Tourismus gemeindeübergreifend entwickeln  
(z.B. Friedrich- Wilhelm- Kanal)
- Wirtschaftsgemeinschaft „Steine / Erden“ gründen und Entwicklung neuartiger Produkte auf Basis vorhandener Rohstoffe in Zusammenarbeit mit Forschungsinstituten prüfen

**LOS - KP (18)      Name: Wiesenau - Süd**

- Schwerpunkt: - Verkehrsknotenpunkt; Anschluss an alle Verkehrsträger möglich
- Nebeneffekte: - Anbindung für den Verkehrslandeplatz Eisenhüttenstadt
- Tor zum Naturpark „Schlaubetal“
- Empfehlung: - Konzept für eine Schlüsselansiedlung ist notwendig
- Erarbeitung einer Vision für das Schlaubetal (Hymne, Fahne, Trachten, Produkte, Tradition, Sehenswürdigkeiten, Tourismuspfade )

**LOS - KP (19)      Name: Fünfeichen / Pohlitz**

- Schwerpunkt:    - Service- und Gewerbegebiet  
                      - Handwerker-Zentrum zur Weiterverarbeitung der EKO-Produkte  
                      und von Holz
- Nebeneffekte:    - Anschluss der Stadt Eisenhüttenstadt und des EKO  
                      - Anbindung an Gewerbegebiet Nord und Wirtschaftshafen
- Empfehlung:     - Herbeiführung des politischen Willensbildungsprozesses für die  
                      Zusammenführung der Wirtschaftsentwicklungskonzepte von Ei-  
                      senhüttenstadt mit den angrenzenden Kommunen und dem pol-  
                      nischen Wirtschaftsraum  
                      - Erarbeitung einer Entwicklungskonzeption für das Service -  
                      Zentrum am Knotenpunkt unter Einbeziehung bereits vorhande-  
                      ner Kapazitäten  
                      - Lösung für die Anbindung des geplanten Grenzüberganges und  
                      der östlichen Gewerbegebiete von Eisenhüttenstadt

**LOS - KP (22)      Name: Neuzelle - West**

- Schwerpunkt:    - Gemüse- und Obstverarbeitung, Gartenbau- und Landwirt-  
                      schaftszentrum, Geflügelzucht
- Nebeneffekte:    - Tourismus - Kloster Neuzelle  
                      - Anbindung vorhandener Unternehmen  
                      - Erholungsort Neuzelle
- Empfehlung:     - Konzept für die Entwicklung eines Clusters „Agrarwirtschaft“  
                      - Erarbeitung einer Konzeption für die Entwicklung des Stadt-  
                      kerns unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Umge-  
                      hungsstraße

Die dargestellten Schwerpunkte für die wirtschaftliche Entwicklung an den planfreien Knoten stellen erste Überlegungen dar, die an prognostizierte Entwicklungsstrategien realistisch angepasst werden sollten. Dabei sind die Kundenorientierung und die Rendite des eingesetzten Kapitals wichtige Realisierungsfaktoren. Internationale Ausrichtung im Kundenpotenzial und neue Strukturen in Handwerk und Gewerbe gehören gleichfalls mit dazu.

## 5. Schlussfolgerungen für die Entwicklung von ausgewählten Standorten

### 5.1 Chancen zur Veränderung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

Die OLS bietet die Chance, zukunftsorientierte Wirtschaftsstandorte (Cluster) zu entwickeln. Damit erhält die Wettbewerbsfähigkeit von Handwerk und Gewerbe eine neue Qualität. Neue Strukturen von Produktions- und Dienstleistungszusammenschlüssen können in unmittelbarer Nähe der hochmodernen Verkehrsadern entstehen.

Im Zuge der objektiven Entwicklung der Strukturen von Wirtschaft und Bevölkerung in Ostbrandenburg werden traditionsreiche Standorte ihre Bedeutung verändern und Städte zu Dörfern schrumpfen. Dieser Prozess darf nicht dem Selbstlauf überlassen werden. Veränderte Bedingungen erfordern neue Strategien unter Einbeziehung und vollen Nutzung moderner Hilfsmittel wie das Internet. Wissenschaftliche Analysen über die Ergebniskonflikte bei Umgehungsstraßen dienen dem Ziel, negativen Entwicklungstendenzen für Zentren von kleinen Städten und Dörfern rechtzeitig entgegen zu wirken.<sup>4</sup>

Die Exportorientierung, auch des Handwerks, wird stark durch die gewachsene Mobilität gefördert. Die Flexibilität und Verfügbarkeit der Arbeitskräfte wird bedeutend durch die um ca. 25 % gestiegene Mobilität zwischen Wohnort und Arbeitsort erhöht. Oder anders: Bei gleicher Fahrzeit erhöht sich der Aktionsradius um 25 %.

Die Stadtzentren werden ihre Kundenattraktivität wechseln. Die OLS bietet auch die Chance, den Zentren der Städte Bad Freienwalde, Wriezen, Neuhardenberg, Seelow, Frankfurt (Oder), Eisenhüttenstadt und Neuzelle eine neue Bedeutung zu geben. Die Lösung für dieses Problem ist eng mit der Beantwortung der Frage verbunden, warum die Bewohner als Kunden an den verschiedenen Wochentagen zu den verschiedenen Zeiten in das Stadtzentrum kommen sollen.

---

<sup>4</sup> Kudryavtseva, O., Studie „Umgehungsstraßen“ im Rahmen des vorliegenden Projektes, Frankfurt (Oder), 2003

Mit der OLS bekommt die Region Oderland - Spree eine große Chance, objektiven Strukturproblemen aktiv zu begegnen.

## 5.2 Schlussfolgerungen für die weitere Arbeit an diesem Projekt

Durch den zügigen Weiterbau der Teilstrecken und der kompletten Fertigstellung der 265 km langen Verkehrsverbindung im Range einer Kraftfahrzeugstraße (ca. 2015) erhält die wirtschaftlich schwache Grenzregion eine bedeutende Lebensader, die es durch gut aufeinander abgestimmte Aktivitäten zu nutzen gilt.

### **Motto: Überregionale Einigkeit - regionaler Nutzen**

Neben den bereits dargestellten Empfehlungen werden noch folgende Vorschläge unterbreitet:

1. Entwicklung und Abschluss der politischen Willensbildung zu zukunftsweisenden Veränderungen im Zusammenhang mit der Vermarktung der OLS durch die jeweiligen gewählten Vertretungen. Ohne politische Willensbekundung der gewählten Volksvertreter wird die Umsetzung nicht möglich sein.
2. Bereitstellung von finanziellen Mitteln der EU, Bund und Land für die Erarbeitung der jeweiligen Entwicklungsstrategien der einzelnen Knotenpunkte und deren Umsetzung. Wenn für die ca. 108km der OLS ca. 200 Mio. EUR investiert werden, dann erscheint ein Betrag von ca. 10 Mio. EUR für die Vermarktung bis zum Jahr 2010 realistisch.
3. Einordnung der Marketingaktivitäten, der Öffentlichkeitsarbeit, der Bepflanzung der Knoten und der Akquisition der Investoren in die entsprechenden Entscheidungsstrukturen der Landkreise und der Stadt Frankfurt (Oder) unter Einbezug externer Fachleute.

4. Einbeziehung von Universitäten und Fachschulen des Landes, insbesondere des Lehrstuhls von Prof. Dr. Richter der Europa- Universität Viadrina Frankfurt (Oder) und Nutzung des internationalen Erfahrungsaustausches.
5. Erarbeitung eines einheitlichen Beschlusses zur Vorlage für die Abstimmung der gewählten Volksvertreter über die Entwicklungsrichtungen an den Knotenpunkten der Oder-Lausitz-Straße und der Leitungsstrukturen in dem entsprechenden Verantwortungsgebiet.
6. Erarbeitung eines Marketingkonzeptes und eines Konzeptes für die Öffentlichkeitsarbeit für die Oder-Lausitz-Straße bis zum Jahr 2010 einschließlich Finanzierung und personellen Besetzung unter Berücksichtigung externer Vergaben.
7. Erarbeitung eines Beschlusses über die Bündelung der Ansiedlungs- und Investitionsaktivitäten der Wirtschaftsfördereinrichtungen in der Region Oderland - Spree einschließlich der Festlegung der Rahmenbedingungen für Investoren aus dem Ausland.
8. Untersuchung der Abhängigkeiten der Zentrumsentwicklung von Städten und Dörfern durch Ortsumgehungen einschließlich der zu entwickelnden Strategien.
9. Erarbeitung eines Grundsatzdokumentes zu den Entwicklungsrichtungen für Branchen- und Wirtschaftsstrukturen an der Oder-Lausitz-Straße unter Berücksichtigung der sich verändernden Strukturen in Handwerk und Gewerbe in der Region Oderland - Spree bis zum Jahr 2020 / 2030.

## 6. Zusammenfassung

Die Zielstellung dieser Projektskizze war es, den Gedanken der Vermarktung auf eine Straße, das Produkt "Oder-Lausitz-Straße", anzuwenden und zu popularisieren sowie erste Vorschläge für wirtschaftliche Effekte zur Entwicklung der Region Oderland - Spree abzuleiten, auf denen weitere analytische Untersuchungen aufbauen können. Strategisches Ziel der Überlegungen ist es, auf dieser Grundlage zukünftige Wirtschafts- und Infrastrukturentwicklungen vernetzt mit einem Konzept aus einer Hand für die ganze Region zu gestalten. Es werden erste Vorschläge für die Umsetzung erkannter Entwicklungstendenzen gegeben.

Die Vermarktung einer „Straße“ ist als Denkweise bisher wenig verbreitet, ist jedoch zukunftsweisend. Das Ergebnis sind auch auf diesem Gebiet marktwirtschaftlich belastbare Konzepte, die die Erfolgsfaktoren von Handwerk und Gewerbe bereits berücksichtigen, wie z.B. den Standort.

Das Projekt der Vermarktung der OLS muss sich aber in das Gesamtkonzept des Landes Brandenburg einordnen und Synergieeffekte vom und zum 2win-Konzept freisetzen. Die Basis dafür bildet das Konzept des Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie „Förderung der Grenzregionen zu den Beitrittsländern - Die Hilfen von EU, Bund und Ländern“ (Dokumentation Nr. 502 des Bundesministeriums)

Basis für eine erfolgreiche Vermarktung und wirtschaftlich effektive Nutzung der OLS ist, dass das Gesamtkonzept von der Industrie- und Handelskammer Frankfurt (Oder), der Handwerkskammer Frankfurt (Oder), den Landkreisen Märkisch-Oderland und Oder-Spree sowie von der Stadt Frankfurt (Oder) mit getragen wird.

Von den 265 km Gesamtlänge der OLS entfallen 108 km (40%) auf den betrachteten Abschnitt der Region. Die Investitionskosten für diesen Abschnitt betragen 204 Mio. EUR. Von 24 planfreien Knotenpunkten wird 11 Knoten eine Perspekti-

ve als Wirtschaftsstandort zugeordnet und erste Vorschläge für Entwicklungsrichtungen unterbreitet.

Mit der „Produktbeschreibung“ der OLS wird versucht, den Gebrauchswert der Straße darzustellen und den ermittelten Kosten - Nutzen - Faktor von 3,8 aus anderer Sicht zu untermauern. Die Verkehrsstärkenprognosen ermitteln eine durchschnittliche tägliche Nutzung an Werktagen von 16.000 PKW und 1.300 LKW größer als 7,5 t Bruttogesamtgewicht. Die angenommene praktische Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt für PKW 80 km/h und für LKW 65 km/h, d.h. die Fahrzeiten gegenüber herkömmlichen Bundesstraßen verkürzen sich bei PKW - Fahrten um ca. 30% und bei LKW - Fahrten um ca. 25%. Auf der Strecke von Seelow nach Frankfurt (Oder) von ca. 30 km bedeutet das eine Fahrzeitreduzierung bei PKW - Nutzung von ca. 30 Minuten auf 20 Minuten.

Die aufgestellten zehn Kriterien für die Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung der Knotenpunkte sind entsprechend den Anforderungen der zukünftigen Kunden ausgewählt worden. Oberstes Prinzip ist, dass die sich an den Punkten ansiedelnden wirtschaftlichen Einheiten genau an diesem Standort Nutzen bringen können, hinreichend viele Kunden in der Nähe haben oder durch die gestiegene Mobilität ihr Vertriebssystem wirtschaftlich gestalten können.

Basis für die Vermarktung der OLS sind zwei aufeinander abgestimmte Konzepte - ein Marketingkonzept und ein Konzept der Öffentlichkeitsarbeit. Erste Vermarktungsrichtungen wurden dargestellt. Für die weitere Arbeit an diesem Projekt sollten durch folgende Elementarisierungsschemata<sup>5</sup> die einzelnen Strukturen tiefer analysiert werden:

- Kunden
- Kundenwünsche
- Kundennutzen
  
- Verkehrsarten

---

<sup>5</sup> hierarchisches Schema zur Analyse der Zusammenhänge der Einflussfaktoren

- Nutzungskriterien
- Einflussfaktoren
- Wirtschaftszweige

Es wird vorgeschlagen, zu jedem der elf Knotenpunkte, ausgehend von der Gesamtbeurteilung, ein individuell zugeschnittenes Projekt zu erarbeiten. Die dargestellten Entwicklungsrichtungen an den Knotenpunkten sind erste Ergebnisse auf Basis gesammelter Erfahrungen. Sie gehen von Serviceprodukten und Leistungen von Handwerksbetrieben im Cluster und von Klein- und Mittelständischen Unternehmen (KMU) mit modernen Strukturen aus. Traditionen sollten auf die Zukunft extrapoliert und von einzelnen Museen oder Sehenswürdigkeiten in größeren Regionen vernetzt werden, z.B. das Oderbruch und das Schlaubetal.

Für die Ansiedlung der Struktureinheit „OLS - Service und Marketing GmbH“ zur zentralen Vermarktung der OLS und deren Einordnung wird ein erster Vorschlag unterbreitet (vgl. Abbildung 2).

Die dargestellten Effekte und Möglichkeiten der Gestaltung der Zukunft, auch der anderen Regionen an der OLS, können in ihrer hohen Wertigkeit nur umgesetzt werden, wenn die OLS als ganzes nutzbar ist. Deshalb der dringende Appell an die Landesregierung die unterschiedlichen Bearbeitungsstände für die einzelnen Teilabschnitte mit dem geplanten Fertigstellungstermin in Übereinstimmung zu bringen.

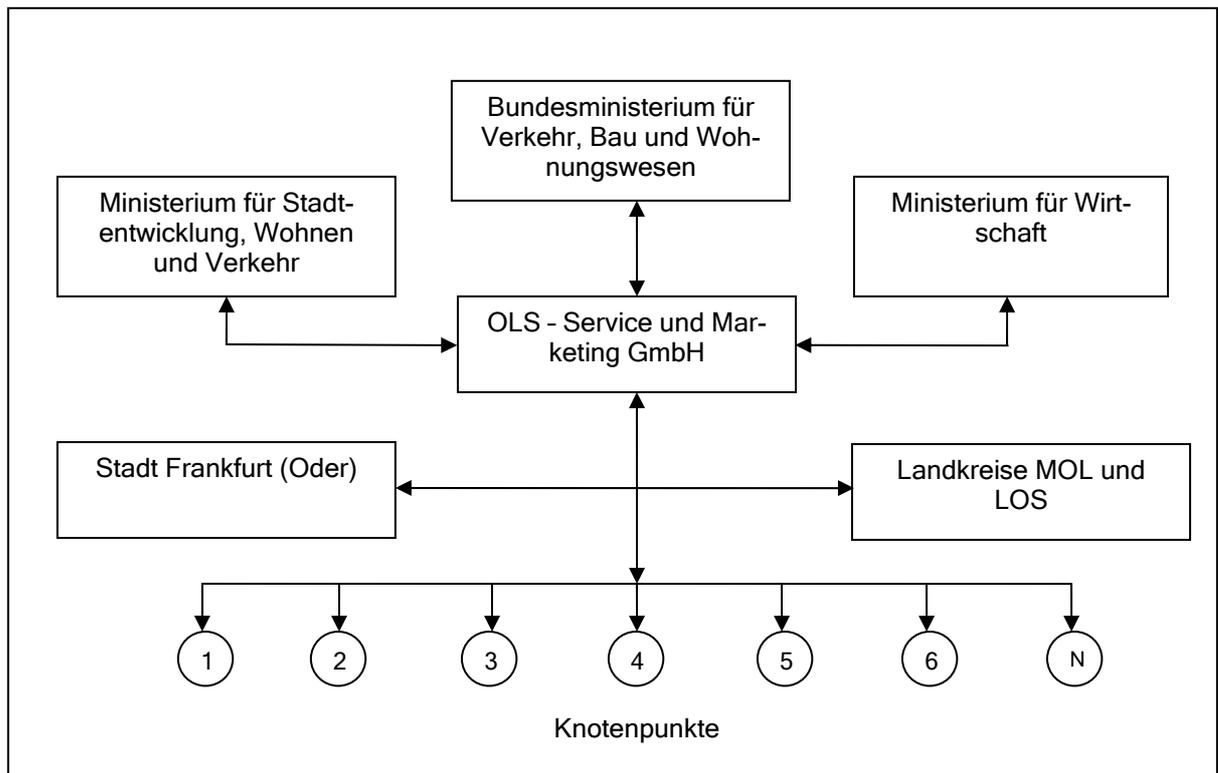


Abbildung 2: Struktur der Einordnung der OLS - Service und Marketing GmbH

## 7. Schlusswort

Die Umsetzung dieser begonnenen Projektidee ist eine Antwort auf die sich vollziehenden Strukturwandlungen hin zu Regionen im neuen Europa. Es sind objektive Prozesse in den verschiedenen Sphären des gesellschaftlichen Lebens, die es gilt, mit neuen Denkansätzen für die Zukunft zu gestalten. Ob die sich bietenden Chancen genutzt werden, ist aber immer subjektiv und stark von den Entscheidungsträgern abhängig, die dafür Gesamtverantwortung tragen. Nutzen wir die Chancen und gestalten wir unsere Zukunft selbst für unsere Region indem wir auch unsere polnischen Nachbarn einbeziehen und uns auf Traditionen besinnen.

Abschließend möchte ich allen Dank sagen, die mich bei der Arbeit an diesem Projekt unterstützt haben. Besonderen Dank schulde ich Frau Hanna Gläser, Herrn Reiner Schinkel und Herrn Andreas Schade. Frau Jana Höftmann und Herr Udo Müller waren mir zu jeder Zeit hilfreiche Gesprächspartner für alle Belange dieser Projektskizze.

Karl-Heinz Boßan  
Stand: 30.09.2003

## Anlage 2: Tabellen 2 bis 5

Tabelle 2:

fertig gestellte Maßnahmen der Investitionsprogramme im Amtsbereich des Brandenburgischen Straßenbauamtes (BSBA) Frankfurt (Oder)

Nr.	Straße	Maßnahme	Neu- / Ausbau	Pro- gramm	Kosten in Mio. €	Länge in km	Baube- ginn	Verkehrs- freigabe
11	B 87	OU Beeskow	N	IP '99	23,5	10,6	28.08.98	26.10.01
12	B 112	Güldendorf - Lossow	A	SOP	2,2	1,7	08.11.00	05.09.01
13	B 167	OU Wriezen	N	IP '99	10,7	4,5	20.12.99	03.12.01
<b>Gesamt:</b>					<b>36,4</b>			

Quelle: Brandenburgisches Straßenbauamt Frankfurt (Oder)

OU           Ortsumgehung  
SOP         Südostbrandenburg-Programm  
IP            Investitionsprogramm

Tabelle 3:

Maßnahmen der Investitionsprogramme im Amtsbereich des Brandenburgischen Straßenbauamtes (BSBA) Frankfurt (Oder) - Baubeginn 2002/2003

Nr.	Straße	Maßnahme	Neu- / Ausbau	Pro- gramm	Kosten in Mio. €	Länge in km	Stand	Baube- ginn	Verkehrs- freigabe
2	B 1	OU Küstrin- Kietz	N	SOP	12,3	4,2	Bau	12.12.02	2005
4	B 112	OU Frankfurt (Oder), 3. VA	N	SOP	22,1	9,2	Plafe?	IV/03	2005
5	B 112	Lossow - Brieskow- Finkenheerd	A	SOP	6,6	3,6	Plafe?	I/03	2003
8	B 112	OU Neuzelle - OU Guben	A	SOP	14,9	6,8	RE	IV/03	2004
<b>Gesamt:</b>					<b>55,8</b>				

Quelle: Brandenburgisches Straßenbauamt Frankfurt (Oder)

OU           Ortsumgehung  
SOP         Südostbrandenburg-Programm  
Plafe        Entwurfsplanung?  
RE           Entwurfsplanung?

Tabelle 4:

Im Bau befindliche Maßnahmen der Investitionsprogramme im Amtsbereich des Brandenburgischen Straßenbauamtes (BSBA) Frankfurt (Oder)

Nr.	Straße	Maßnahme	Neu- / Ausbau	Pro- gramm	Kosten in Mio. €	Länge in km	Baube- ginn	Verkehrs- freigabe
1	B 1/B 167	OU Seelow	N	SOP	28,4	13,3	13.09.02	2004
3	B 87	OU Müllrose	N	ZIP	18,1	7,1	16.09.02	2004
9	B 112	OU Frankfurt (Oder), 2. VA	N	IP '99	22,2	6,8	26.10.98	2003
7	B 112	L 371 - OU Eisenhütten- stadt	A	SOP	4,1	3,0	15.07.02	2003
10	B 167	OU Bad Frei- enwalde	N	IP '99	22,4	9,7	24.06.99	2003
<b>Gesamt:</b>					<b>95,2</b>			

Quelle: Brandenburgisches Straßenbauamt Frankfurt (Oder)

OU           Ortsumgehung  
SOP         Südostbrandenburg-Programm  
IP            Investitionsprogramm  
ZIP         Zukunftsinvestitionsprogramm

Tabelle 5:

Sonstige Maßnahmen im Zuge der Oder-Lausitz-Straße im Amtsbereich des Brandenburgischen Straßenbauamtes Frankfurt (Oder)

Nr.	Straße	Maßnahme	Neu- / Ausbau	Pro- gramm	Kosten in Mio. €	Länge in km	Stand
1	B 112	OU Neuzelle/Eisenhüttenstadt	N	-	29,6	13,8	LB
2	B 112	OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu	N	SOP	21,0	10,1	RE
3	B 112	Netzer	N	-	13,0	3	ROV AK
4	B 167	OU Dolgelin-Libbenichen	N	-	6,8	6,8	RE
5	B 167	OU Frankfurt (Oder), 3. VA - OU Dolgelin-Libbenichen	A	-	2,2	2,0	RE
6	B 167	OU Platkow/Gusow	N	-	9,9	6,7	ROV
<b>Gesamt:</b>					<b>82,5</b>		

Quelle: Brandenburgisches Straßenbauamt Frankfurt (Oder)

OU	Ortsumgehung	LB	Linienbestätigung
SOP	Südostbrandenburg-Programm	AK	Antragskonferenz
RE	Entwurfsplanung		