



# CLIENT CONSULT

Marketingberatung  
für das Verkehrsgewerbe

Pilotstudie

**Titel:** „Wirtschaftliche Effekte der Oder - Lausitz - Straße  
für Handwerk, Gewerbe und Industrie im  
Landkreis Uckermark“

**Auftraggeber:** Landkreis Uckermark  
Kreisverwaltung Uckermark  
Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung  
Amtsleiter Dieter Tramp  
Karl- Marx - Straße 1  
  
117291 Prenzlau

**Verfasser:** Karl-Heinz Boßan  
Diplomwirtschaftsingenieur  
CLIENT CONSULT  
Marketingberatung für das Verkehrsgewerbe  
Damaschkeweg 2  
D - 15234 Frankfurt(Oder)  
e-Mail: [office@client-consult.de](mailto:office@client-consult.de)  
Homepage: [www.client-consult.de](http://www.client-consult.de)

Frankfurt (Oder), 21. November 2003

# Inhaltsverzeichnis

## Abkürzungsverzeichnis

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	12
4.1 Leitlinien für das Marketing	12
4.2 Mögliche Entwicklungsrichtungen für zukünftige wirtschaftliche Aktivitäten	12
5. Schlussfolgerungen für die Entwicklung von ausgewählten Standorten	15

<b>5.1 Chancen zur Veränderung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur</b>	<b>15</b>
<b>5.2 Schlussfolgerungen für die weitere Arbeit an diesem Projekt</b>	<b>17</b>
<b>6. Zusammenfassung</b>	<b>19</b>
<b>7. Schlusswort</b>	<b>23</b>
<b>Anlage 1: Abbildung Ausbaukonzept</b>	

## Abkürzungsverzeichnis

ca.	circa
GVZ	Güterverteilzentrum
UM	Landkreis Uckermark
OLS	Oder-Lausitz-Straße

## 1. Zielsetzung

Die Strategien für die Region des Landkreises Uckermark 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 demografischen 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 in den Dokumenten für die Wirtschaftsförderung des Landkreises (UM) als wichtigstes Verkehrsinfrastrukturprojekt der Region 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 Landkreise und Kommunen ist es, Rahmenbedingungen zu schaffen, dass 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> Bundesministeriums 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), dem Landkreis Uckermark und den Kommunen 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 Uckermark 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) Eberswalde. Den geplanten Gesamtverlauf zeigt die folgende Abbildung.



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

Aus diesem Konzept ergeben sich für die Region Uckermark 10 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 Blickwinkel 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.

Gebiet	Streckenkilometer	Anteil in % von Gesamtlänge OLS	Investition in Mio EUR	Städte über 10.000 Einwohner	Knotenpunkte (davon mit wirtschaftlicher Bedeutung)
UM	59,0 km	22,3	112,0	4 Städte: Pz;Tp:Sdt;Ang	10 (5)

Tabelle1: Übersicht über die Anteile der OLS in der Region Uckermark



## 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 UM	265 km / 59 km
2.	Investitionskosten OLS / Region UM	ca. 500 Mio € / 112 Mio €
3.	Status	Kraftfahrzeugstraße
4.	Nutzungsfaktor <sup>2</sup>	3,8
5.	Amortisationszeit	15 Jahre
Nr.	Faktoren	Beschreibung/ Quantifizierung
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 der OLS pro 24 Stunden	16.000 PKW 1.300 LKW (>7,5 t)
9.	Einwohner im Einzugsgebiet der Region (ca. 25 km rechts und links der OLS)	ca. 114.000
10.	Knotenpunkte <b>mit</b> wirtschaftlicher Bedeutung	5 planfreie Knoten
11.	Knotenpunkte <b>ohne</b> wirtschaftliche Bedeutung im Sinne dieser Aufgabenstellung	5 planfreie Knoten

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

12.	Ortsumgehungen	4 Umgehungen
13.	Brücken	Ca 32 Brücken
14.	Anbindung zu Bundesautobahnen	1 Anbindung (BAB A11/BAB A 20)
15.	Anbindung zu Bundesstraßen	3 Anbindungen (B198, B166, B2,)
16.	Anbindung zu Landesstraßen	3 Anbindungen (L28, L273, L284 )
17.	Anbindungen zu vorhandenen GVZ / KV Terminal	7 Gewerbegebiete, 1 KV Terminal
18.	Anbindung zu Städten > 20.000 Einwohnern	2 Städte ( Pz und Sdt )
19.	Anbindung zu Städten > 5.000 Einwohnern	2 Städte ( Tp und Ang )
20.	Anbindung zu Bundes- wasserstraßen	1 Anbindung (Hafen Schwedt)
21.	Anbindungen zu Verkehrs- Landeplätzen ( Sonderlandeplatz)	2 Dedelow und Stedell
22.	Anbindungen zu Schienen- verbindungen (Bahnhöfen)	2 Angermünde und Schwedt

Tabelle 2: Produktmerkmale der OLS - Abschnitt Uckermark

### 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 25 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 des Amtes für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung wurden „Vor-Ort-Besichtigungen“ aller planfreien Knotenpunkte einschließlich des Umfeldes durchgeführt. Umfangreiche Planungsunterlagen standen zur Einsicht beim Brandenburgischen Straßenbauamt Eberswalde mit dem aktuellen Bearbeitungsstand 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 usw.).

#### **3.2 Planfreie Knotenpunkte mit wirtschaftlicher Bedeutung**

Von den 10 analysierten Knotenpunkten (KP) wird fünf 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 Eberswalde 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.

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

**UM - KP (1)            Name: Uckermark - Kreuz**

In der Nähe des Schnittpunktes der BAB A11 / BAB A 20

**UM - KP (5)            Name: Schwedt (Oder) - PCK - Nord**

Tankverladung PCK - Schwedt

**UM - KP (6)            Name: Schwedt (Oder) - PCK - Süd**

Haupteingang PCK - Schwedt - Abzweig B2n/ B 166

**UM - KP (7)            Name: Pinnow Nord**

Anbindung zur Zufahrt zum Gewerbegebiet Pinnow

**UM - KP (10)           Name: Neukünkendorf Nord**

Verknüpfung mit der Kreisstraße K 7301 / Gellmersdorf

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 Potential, das sich aus der täglichen „Laufkundschaft“ ergibt, ist dabei nur eine Komponente aus der Systembetrachtung.

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

**UM - KP (1)                      Name: Uckermark - Kreuz**

Schwerpunkt: - Entwicklung eines Zentrums der europäischen Geschichte und Zukunft der Raketentechnik (ZGZR) - Museum und Ausstellungsgelände  
- Entwicklung als Service- und Logistikzentrum mit speziellen Ansiedlungen von Handwerks- und Produktionsbetrieben (z.B.: Produkte im Zusammenhang mit Verpackungsmitteln)

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

Empfehlung: - Konzept für das ZGZR entwickeln - Beispiel: Epcot- Center in den USA  
- - Handwerker- Zentrum entwickeln (Hotel für Handwerksfirmen)  
- Erarbeitung einer Entwicklungskonzeption für das Logistik- und Produktionszentrum  
- Nutzung aller Möglichkeiten privatwirtschaftlicher Vermarktung unter Einbeziehung von Investoren aus Afrika und Übersee

**UM - KP (5)                    Name: Schwedt (Oder) - PCK - Nord**

Schwerpunkt: - Anbindung Nord zum PCK - Tankverladung

Nebeneffekte: - Anbindung zur Kavelheide

Empfehlung: - Erarbeitung einer Vision für die touristische Erschließung der Waldfläche für die Bürger von Schwedt, eine Besonderheit als Leitlinie vermarkten, z.B. sportliche Betätigungen im Wald - joggen, Fahrrad fahren, usw

**UM - KP (6)                    Name: Schwedt (Oder) - PCK - Süd**

Schwerpunkt: - Anbindung - Süd an das PCK - Schwedt  
- - Anbindung an die Stadt Schwedt (Oder)

Nebeneffekte: - Anbindung an den Hafen und den Grenzübergang nach Polen, Anbindung an den Nationalpark „Unteres Odertal“

Empfehlung: - Erarbeitung einer Konzeption für die Entwicklung der Innenstadt unter Berücksichtigung der neuen Möglichkeiten der Anbindung  
- - weitere Qualifizierung des regionalen Infrastrukturnetzes zur effektiven Vernetzung der nutzbaren Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser)  
- - Anbindung des Hafens an das Schienennetz dringend erforderlich

**UM - KP (7)                    Name: Pinnow - Nord**

Schwerpunkt: - Anbindung an Pinnow und die Gewerbegebiete  
- - Handwerker- Zentrum entwickeln (Hotel für Handwerksfirmen)

Nebeneffekte: - Anbindung an die Strecken der Deutschen Bahn

Empfehlungen: - Erarbeitung einer Konzeption für die Weiterentwicklung des Zentrums von Pinnow unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Umgehungsstraße,  
- - Erarbeitung einer Entwicklungskonzeption für das Handwerkerzentrum,  
- - Zentrum für Weiterbildung und Umschulung der Uckermark  
- - Einbeziehung der Deutschen Bahn und derzeitig angesiedelter Firmen zu einer Interessengemeinschaft mit privatwirtschaftlichem Hintergrund ( Personen und Güterverkehr)



**UM - KP (10)            Name: Neukünkendorf**

Schwerpunkt: - Tor zum Naturschutzgebiet „Stolpe“

Nebeneffekte: - Anbindung an vorhandene kleinere Orte mit hoher Wohnqualität

Empfehlung: - Erarbeitung einer Vision für die Entwicklung des Naturschutzgebietes  
(Hymne, Fahne, Trachten, Produkte, Tradition, Sehenswürdigkeiten, Tourismuspfade) , ggf. dieses Naturschutzgebiet ähnlich vermarkten und entwickeln wie z. B. Region „Lancaster Country“ (USA), Internetseite: [www.lancasterpamaps.com](http://www.lancasterpamaps.com)  
- Erarbeitung einer Konzeption für die Entwicklung der Wohnstandorte unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Umgehungsstraße (z.B. Entwicklung einer abgeschlossenen Wohnsiedlung für Menschen über 50 Jahre)

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 Verkehrsader entstehen.

Im Zuge der objektiven Entwicklung der Strukturen von Wirtschaft und Bevölkerung in Brandenburg werden traditionsreiche Standorte ihre Bedeutung verändern oder verlieren, Städte zu Dörfern schrumpfen und Dörfer von der Landkarte ver-

schwinden. 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 zu den Ergebniskonflikte bei Umgehungsstraßen dienen dem Ziel, negativen Entwicklungstendenzen für Zentren von kleinen Städten und Dörfern rechtzeitig entgegen zu wirken.<sup>3</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. 30 % gestiegene Mobilität zwischen Wohnort und Arbeitsort erhöht. Oder anders: Bei gleicher Fahrzeit erhöht sich der Aktionsradius um 30 %.

Die Stadtzentren werden ihre Kundenattraktivität wechseln. Die OLS bietet auch die Chance, den Zentren der Städte Prenzlau, Gramzow, Zichow, Passow, Heinersdorf, Landin, Pinnow, Crussow und Neukünkendorf 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.

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

---

<sup>3</sup> Kudryavtseva, O., Studie im Rahmen des Projektes „Wirtschaftliche Effekte der Oder-Lausitz-Straße für Handwerk und Gewerbe im Bereich der Region Oderland - Spree“, Frankfurt (Oder), 2003

## 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. 59,0 km der OLS ca. 112 Mio. EUR investiert werden, dann erscheint ein Betrag von ca. 6,0 Mio. EUR für die Vermarktung bis zum Jahr 2015 realistisch.
3. Einordnung der Marketingaktivitäten, der Öffentlichkeitsarbeit, der Beplanung der Knoten und der Akquisition der Investoren in die entsprechenden Entscheidungsstrukturen des Landkreises Uckermark und der betroffenen Städte und Gemeinden unter Hinzunahme externer Fachleute.
4. Einbeziehung von Universitäten und Fachschulen des Landes Brandenburg und Berlin, insbesondere des Lehrstuhls von Prof. Dr. Rößler der Fachhochschule Eberswalde, und der Nutzung des internationalen Erfahrungsaustausches auch mit unseren polnischen Nachbarn.

5. Erarbeitung eines einheitlichen Beschlusses zur Vorlage für die Abstimmung der gewählten Volksvertreter im Kreistag des Landkreises Uckermark über die Entwicklungsrichtungen an den planfreien Knotenpunkten der Oder-Lausitz-Straße und der Verantwortlichkeiten/ Leitungsstrukturen in dem entsprechenden Verantwortungsgebiet.
6. Erarbeitung eines Marketingkonzeptes und eines Konzeptes für die Öffentlichkeitsarbeit für diesen Teilabschnitt der OLS bis zum Jahr 2015 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 Uckermark einschließlich der Festlegung der Rahmenbedingungen für Investoren aus dem Ausland. Entscheidungen über die Perspektive der vorhandenen Gewerbegebiete.
8. Untersuchung der Abhängigkeiten und Veränderungen der Zentrumsentwicklung von Städten und Dörfern von den 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 Uckermark bis zum Jahr 2020/ 2030.
10. Nachdrückliche Befürwortung der abgestimmten Forderung aller betroffener Landkreise und der Stadt Frankfurt (Oder) an die Bundes- und Landesregierung die Planungs- und Baumaßnahmen zu beschleunigen und den Fertigstellungstermin für die gesamte OLS von 2015 auf 2010 vor zu ziehen.

## 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 Uckermark 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 bzw. die gesamte OLS 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), dem Landkreis Uckermark und den Kommunen mitgetragen wird.

Von den 265 km Gesamtlänge der OLS entfallen 58,3 km (22,3%) auf den betrachteten Abschnitt der Region. Die Investitionskosten für diesen Abschnitt betragen 112 Mio. EUR. Von 10 planfreien Knotenpunkten wird fünf Knoten eine

Perspektive 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 Gramzow nach Pinnow von ca. 35 km zum Beispiel bedeutet das eine Fahrzeitreduzierung bei PKW - Nutzung von ca. 45 Minuten auf ca.30 Minuten.

Die aufgestellten 10 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>4</sup> die einzelnen Strukturen tiefer analysiert werden:

- **Kunden**
- **Kundenwünsche**
- **Kundennutzen**

---

<sup>4</sup> hierarchisches Schema zur Analyse der Zusammenhänge der Einflussfaktoren

- **Verkehrsarten**
- **Nutzungskriterien**
- **Einflussfaktoren**
- **Wirtschaftszweige**

Es wird vorgeschlagen, zu jedem der fünf 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 Naturschutzgebiet Stolpe.

Für die Ansiedlung der Struktureinheit „OLS - Service und Marketing GmbH“ zur zentralen Vermarktung der OLS und deren Einordnung wird ein erster Vorschlag unterbreitet (siehe Abb. 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 durchgängig nutzbar ist. Deshalb der dringende Appell an die Bundesregierung und die Landesregierung Brandenburgs, die derzeit noch unterschiedlichen Bearbeitungsstände für die einzelnen Teilabschnitte nicht erst mit dem geplanten Fertigstellungstermin 2015 sondern schon für das Jahr 2010 in Übereinstimmung zu bringen.**

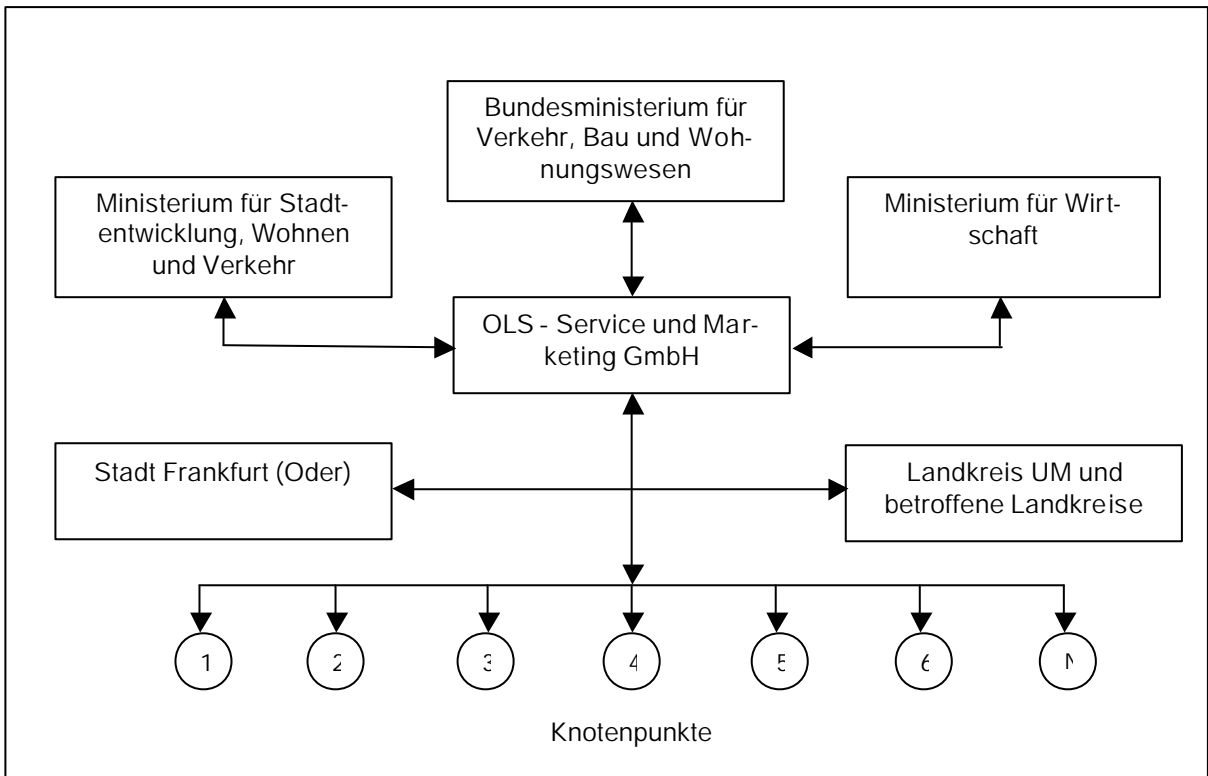


Abbildung 2: Struktur der Einordnung der OLS - Service und Marketing GmbH



## 7. Schlusswort

Die Umsetzung dieser begonnenen Pilotstudie 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 Regionen in Brandenburg 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 Pilotprojekt unterstützt haben. Besonderen Dank schulde ich Herrn Tramp und Herrn Liebscher sowie Frau Binder von Brandenburgischen Straßenbauamt Eberswalde.

Herr Krause war mir zu jeder Zeit hilfreicher Gesprächspartner für alle Belange dieser Projektskizze.

Karl-Heinz Boßan  
Stand: 21.11.2003