

Analyse und Modellrechnungen  
grenzüberschreitender wirtschaftlicher Tätigkeit

**AP 4200**

**Thema:           Regionaler grenzüberschreitender  
Wirtschaftsverkehr**

erarbeitet für das Investorcenter Ostbrandenburg  
c/o Technologiepark Ostbrandenburg GmbH

Verfasser: Karl-Heinz Boßan

Frankfurt (Oder), 1999-02-10

## Gliederung AP 4200

Thema:       Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr

	Seite	
0.	Vorbemerkungen / Definition des Gegenstandes und der Region	1
1.	Analyse der Entwicklung des regionalen grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehrs von 1994 - 1998	
1.1.	Warenströme innerhalb der Euroregion von Ostbrandenburg nach Westpolen – Struktur und Menge	3
1.2.	Warenströme innerhalb der Euroregion von Westpolen nach Ostbrandenburg – Struktur und Menge	4
1.3.	Ex- und Importeure in der Region	4
1.3.1.	Deutscher Teil der Euroregion	4
1.3.2.	Polnischer Teil der Euroregion	6
1.4.	Erfahrungen des „kleinen Grenzverkehrs in den alten Bundesländern	6
2.	Darstellung der Rahmenbedingungen und Abschätzung der Wirtschaftsentwicklung in der Grenzregion	
2.1.	Analyse und Schlußfolgerungen für die Entwicklung der Rahmenbedingungen aus Sicht der einheimischen Wirtschaft	8
2.2.	Auswirkungen auf die Wirtschaftsentwicklung des deutschen Teiles der Euroregion	11
3.	Bewertung der vorhandenen Potentiale und Ableitung eines Maßnahmenkataloges für die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs	
3.1.	Bewertung der Potentiale	
3.1.1.	Deutscher Teil der Euroregion	12
3.1.2.	Polnischer Teil der Euroregion	15
4.	Zusammenfassung – Ableitung eines Maßnahmenkataloges für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehrs bis zum Jahr 2005	16

## **0. Vorbemerkungen / Definition des Gegenstandes und der Region**

Die Wirtschaftsentwicklung in Polen, insbesondere in den letzten drei Jahren, macht deutlich, daß es sich auch bei der an Ostbrandenburg grenzenden Region Westpolen um einen dynamischen Wirtschaftsraum mit beachtlichen Entwicklungsperspektiven handelt.

Bereits heute sollten Entscheidungen getroffen werden, wie Ostbrandenburg, z. B. innerhalb der geographischen Betrachtungsweise der Euroregion „Pro Europa Viadrina“ an den Entwicklungsperspektiven Osteuropas partizipiert.

Als Schwerpunkte werden folgende Themenkreise gesehen:

- Stärkung der räumlich-funktionalen Vernetzung der Räume beiderseits der Oder
- Ausbau der bestehenden Grenzübergänge und Errichtung neuer Brücken über die Oder
- Fortsetzung und Erweiterung der grenzüberschreitenden kommunalen und regionalen Zusammenarbeit
- Entwicklung grenzübergreifender wirtschaftlicher Tätigkeit, insbesondere von KMU und Handwerksbetrieben.

(Siehe Programm der Landesregierung „Sicherheit und Zukunft für die Oderregion“)

Die Aktivierung der Verkehrsinfrastruktur und deren weiterer Ausbau bildet die Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Leistungsaustausch und die Kommunikation innerhalb der Euroregion. Damit werden die Rahmenbedingungen geschaffen, in denen die private Wirtschaft gewinnorientiert investieren kann und durch den Verkauf marktfähiger Produkte neue Arbeitsplätze und Wohlstand für die Region schafft. Das Ziel aller Anstrengungen sollte es deshalb sein, mit

lukrativen Angeboten Investoren für Ansiedlungen beiderseits der Grenze zu gewinnen.

Regionaler Wirtschaftsverkehr, der grenzüberschreitend ohne Hemmnisse verläuft, gehört zu den Standortvorteilen dieser Region. Ausgehend vom derzeitigen Stand, sollen Vorschläge für die Veränderung der Rahmenbedingungen aus Sicht der Verkehrswirtschaft erarbeitet werden. Ziel muß es dabei sein, die Konkurrenzfähigkeit des Ostbrandenburger Verkehrsgewerbes zu stärken und die Wirtschaftsentwicklung im Grenzraum zu beschleunigen.

Zur Beschreibung des Gegenstandes der Untersuchung ist es notwendig, den regionalen grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehr zu definieren.

**„Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr (RGWV) ist der Warenverkehr zwischen Empfänger und Versender innerhalb des deutschen und polnischen Teiles der Euroregion „Pro Europa Viadrina“ mit Verkehrsträgern auf der Straße, der Schiene, auf den Binnenwasserstraßen und durch möglichen regionalen Luftverkehr mit einer Grenzpassage“** (siehe auch umseitige Tabelle 1 und Thesen zum RGWV in Tabelle 2).

Im Hinblick auf die angestrebte Mitgliedschaft Polens in der EU werden die Euroregionen an Deutschlands Ostgrenze eine neue Bedeutung für das Zusammenwachsen bekommen. Deshalb wurde als geographische Eingrenzung der Betrachtung die Euroregion „Pro Europa Viadrina“ festgelegt (siehe dazu umseitige Tabelle 5).

Es soll eine Bewertung des bereits laufenden grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehrs und wirtschaftlicher Tätigkeiten von Unternehmen der Grenzregion vorgenommen werden. Vorschläge für Veränderungen der Rahmenbedingungen sollen zur Wirtschaftsentwicklung beitragen.

## **1. Analyse der Entwicklung des regionalen grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehrs von 1994 bis 1998**

### **1.1. Warenströme innerhalb der Euroregion von Ostbrandenburg nach Westpolen – Struktur und Menge**

Die Erfassung des Warenaustausches vergangener Jahre ist nicht in üblicher Weise realisierbar, weil das Gebiet „Euroregion“ kein im Sinne der Statistik „fester Begriff“ auf beiden Seiten der Oder ist. Darüber hinaus liegt es nicht im Interesse beteiligter Firmen, Angaben über ihre Aktivitäten zu veröffentlichen. Deshalb liegen den folgenden Aussagen Schätzungen, was die Mengen betrifft, im Ergebnis der Recherchen und Erfahrungswerte zu Grunde (siehe dazu auch Projektstudie – Projektbegleitung ETTC Frankfurt (Oder), Auftragnehmer, ZIF GmbH, Berlin vom August 1998).

Die geschätzten Werte für den Warenaustausch innerhalb der Euroregion sind in Tabelle 7 und die Struktur des Austausches in Tabelle 6 dargestellt. Es ist festzustellen, daß sich die Dimensionen und die Entwicklung in bescheidenen Grenzen halten. 1998 hatte z. B. der Import ein geschätztes Volumen von ca. 65.000t und der Export von ca. 53.000 t (Anmerkung: 65.000 t können im Durchschnitt mit ca. 6.000 LKW-Ladungen transportiert werden. Das ist die Anzahl, die in ca. 4 von 310 Tagen im Import über den Grenzübergang Frankfurt (Oder)/Schwetig (Swiecko) an der BAB A 12 abgefertigt wird.) Das macht deutlich, daß es sich hier um eine wirtschaftlich unterentwickelte Region handelt, mit wenig produzierendem Gewerbe (verladende Wirtschaft).

Wirtschaftsentwicklung und Warenaustausch sind am Beginn eines Strukturwandels, der in den nächsten Jahren hauptsächlich durch die Entwicklung im polnischen Teil der Euroregion bestimmt werden wird. Dabei sollte bemerkt werden, daß es für den deutschen Teil der Euroregion bedeutsam ist, daran zu partizipieren. Dazu sind von deutscher Seite konkrete Angebote zu machen und gegenseitige Vorteile herauszuarbeiten, um der Gefahr der Verselbständigung des polnischen Teils der Euroregion zu begegnen.

## **1.2. Warenströme innerhalb der Euroregion von Westpolen nach Ostbrandenburg – Struktur und Menge**

Bei Recherchen und Befragungen, sowohl in Ostbrandenburg, als auch in Westpolen, ist der Begriff der Euroregion „Pro Europa Viadrina“ und die vielseitige Bedeutung für die Entwicklung der Grenzregion wenig bekannt. Erschwerend in Polen kommt neben den Ausführungen zum Gliederungspunkt 1.1. noch die kürzlich durchgeführte Gebietsreform hinzu.

Aussagefähige statistische Unterlagen sind hier nach Abschluß der Zentralisierungsmaßnahmen vom Statistischen Amt in Zielona Gora, bezogen auf jeden Kreis der Euroregion, zu erhalten. Bis dahin sollten die in Tabelle 6 und 7 geschätzten Daten gelten.

Bedeutender Träger der wirtschaftlichen Entwicklung in Westpolen ist die Bau- und die Lebensmittelindustrie. Gorzow entwickelt sich zu einem bedeutenden Wirtschaftszentrum. Derzeit arbeiten ca. 300 Joint-venture-Firmen mit deutscher Beteiligung, davon große deutsche Konzerne, wie Siemens u. a..

Es sollte die Zielstellung des deutschen Verkehrsgewerbes sein, Kundenbeziehungen aufzubauen und dadurch „logistisches Geschäft“ in den deutschen Teil der Grenzregion zu holen.

Der Trend des höheren Importes gegenüber dem Export aus dem deutschen Teil der Euroregion wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen

## **1.3. Ex- und Importeure in der Region**

### **1.3.1. Deutscher Teil der Euroregion**

Im Ergebnis von Recherchen realisieren folgende Firmen Warenverkehr (Ex- oder Importe) mit Polen über Grenzübergänge der Region (die Aufzählung erhebt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit).

1. Gloger & Birke Metallbau GmbH, Jacobsdorf

2. Müllroser Fensterbau GmbH, Müllrose
3. Landgraf Kunststoffe, Fürstenwalde
4. LACUFA AG, Farbenfabrik, Fürstenwalde
5. FAMAS, Maschinenservice GmbH, Fürstenwalde
6. NORO-Stahl- und Röhrenhandels GmbH, Prötzel
7. CANADA-Hausvertriebsgesellschaft mbH, Frankfurt (Oder)
8. Brandtex Templin GmbH, Templin
9. Schubert-Zäune, Storkow
10. Schulz Haustechnik, Birkholz
11. Reifenwerk Fürstenwalde, Fürstenwalde
12. EKO AG, Eisenhüttenstadt
13. Samariteranstalten Fürstenwalde
14. VIVA Polstermöbel, Storkow
15. Branco, Bad Freienwalde
16. C + S Ind.vertretung, Fürstenwalde
17. Depol Handelsbüro, Eisenhüttenstadt
18. Durisol Naturbaustoffe, Müllrose
19. Yachtwerft, Fürstenberg
20. Gimex Holzimport, Müllrose
21. Hawle Armaturen, Fürstenwalde
22. Metall- und Holzhandel Knabe, Eisenhüttenstadt
23. Kulle Tief-, Wasserbau- und Schifffahrts-GmbH, Fürstenwalde
24. Heinz Inerpiers GmbH, Eisenhüttenstadt
25. Mawaton Mark GmbH, Schwedt
26. Max Dannenberg GmbH, Fürstenwalde
27. RHG Agrarzentrum Fürstenwalde
28. HORNITEX, Spanplattenwerk, Beeskow

Der Geschäftsgegenstand dieser Firmen im Vergleich zur Struktur des Warenaustausches zeigt eine mögliche Entwicklungsrichtung des deutschen Teils der Euroregion auf: **Die Lebensmittelindustrie.**

### **1.3.2. Polnischer Teil der Euroregion**

Aussagen über Im- und Exporteure, die Handel mit Deutschland betreiben, sind bei konkreten Anfragen über die TWG, die Verbände und die statistischen Ämter bei den jeweiligen Verwaltungen erhältlich. Es ist aber nicht ersichtlich, in welche Landkreise die Exporte gehen. (Weitere Ausführungen im Pkt. 3.1.2.)

Die zu diesem Thema geführten Gespräche in Gorzow haben zu der Auffassung geführt, einen polnischen Studenten oder einen anderen polnischen Bürger mit der Rechercheaufgabe zu betrauen.

### **1.4. Erfahrungen des „kleinen Grenzverkehrs“ in den alten Bundesländern**

Der kleine Grenzverkehr mit den Nachbarstaaten der alten Bundesrepublik Deutschland hat von Beginn an Sonderregelungen erfahren. Diese Regelungen wurden immer auf Initiative der jeweiligen Landesregierung „per Gesetz“ als Abkommen mit dem jeweiligen Nachbarstaat festgeschrieben. Ziel war es immer, die Wirtschaftsentwicklung in der Grenzregion zu fördern durch Erleichterung der Zollbestimmungen und der Rahmenbedingungen für grenzüberschreitende Transporte.

Im Kontakt mit dem bayrischen Verband des Verkehrsgewerbes, der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern und des Bundesamts für Güterverkehr konnten die Sonderregelungen für das Grenzgebiet zwischen Deutschland und Österreich dokumentiert werden (siehe dazu umseitig)

- Besonderheiten im Güterverkehr mit Österreich vom April 1995
- Kopie der Genehmigung für den Straßengüterverkehr im kleinen Grenzverkehr zwischen Österreich und der Bundesrepublik Deutschland
- Gesetz über das Abkommen vom 14. September 1955 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Erleichterungen der Grenzabfertigung im Eisenbahn-, Straßen- und Schiffsverkehr vom 4. Juli 1957



- Gesetz über das Abkommen vom 14. September 1955 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über den erleichterten Straßendurchgangsverkehr zwischen Salzburg und Lofer über deutsches Gebiet und zwischen Garmisch-Partenkirchen und Pfronten / Füssen über österreichisches Gebiet vom 4. Juli 1957 (Bundesgesetzblatt Teil II, Nr. 18 von 1957)
- Gesetz zu dem Vertrag vom 6. September 1962 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Zollerleichterungen im kleinen Grenzverkehr und im Durchgangsverkehr (Bundesgesetzblatt Teil II, Nr. 37, 1963)

Die durch diese Abkommen geschaffenen Rahmenbedingungen für den Ex- und Import von Waren in der Grenzregion haben praktisch die Grenzsituation aufgehoben und die Belastungen beseitigt. Die dabei gesammelten Erfahrungen, angewandt auf die heutigen Verhältnisse in der Grenzregion zu Polen, sind eine Grundlage für Veränderungen der derzeitigen Voraussetzungen für Wirtschaftsentwicklung.

- Die Änderung der derzeitigen Rahmenbedingungen für die Ansiedlung von Investoren in Ostbrandenburg und Westpolen kann nur per Gesetz durch ein Regierungsabkommen durchgesetzt werden.
- Voraussetzung dafür ist, daß die ansässige Wirtschaft Interesse an Veränderungen hat, diese konkret formuliert und an die Politik in beiden Ländern heranträgt und sich dann auch für die Durchsetzung stark macht.
- Die Sonderregelungen für Transporte im kleinen Grenzverkehr sind notwendige Begleitung der Wirtschaftsentwicklung und durchsetzbar. Initiatoren waren die Unternehmerverbände des Verkehrsgewerbes und die bayrische IHK.

Das Beispiel Österreich zeigt, daß Sonderregelungen zur Erhöhung der Standortattraktivität der Grenzregion möglich sind. Dabei spielt die Interessenslage

und der Einfluß der Beteiligten auf beiden Seiten der Grenze eine wesentliche Rolle.

Für das Verkehrsgewerbe bedeutet die praktische Umsetzung von Sonderregelungen für die Grenzregion, auch Gespräche mit Vertretern der „Berliner Interessen“ zu führen.

## **2. Darstellung der Rahmenbedingungen und Abschätzung der Auswirkungen auf die Wirtschaftsentwicklung in der Grenzregion**

### **2.1. Analyse und Schlußfolgerungen für die Entwicklung der Rahmenbedingungen aus Sicht der einheimischen Wirtschaft**

Ausdruck von Rahmenbedingungen für Handlungen der Wirtschaft sind Gesetze, Verordnungen, Bestimmungen usw.. Die Schwierigkeit für die Grenzregion ist damit begründet, daß für eine Interessenlage bei Aktivitäten in der Regel fünf Ebenen der Rahmenbedingungen zu beachten sind:

- 1. *deutsche Rahmenbedingungen***
- 2. *polnische Rahmenbedingungen***
- 3. *Verträge zwischen Deutschland und Polen***
- 4. *Rahmenbedingungen aus Verordnungen der Europäischen Union***
- 5. *Internationale Abkommen (z. B. in Verkehrsgewerbe und Außenhandel)***

Zielstellung sollte es sein, für die Grenzregion (Euroregion) aus den o. g. Ebenen der Rahmenbedingungen solche Schlußfolgerungen abzuleiten, die eine förderliche Wirkung in Form von Erleichterungen, Vereinfachungen und den Abbau von Hemmnissen haben. Finanzielle Mittel sollten vordergründig für die Förderung der Rahmenbedingungen verwendet werden.

Aus der Analyse ergeben sich folgende Schlußfolgerungen für die Veränderung der Rahmenbedingungen für das Verkehrsgewerbe innerhalb der Euroregion:

1. Eine Aufstellung der Thesen und Argumente für Sonderregelungen für den regionalen grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehr ist umseitig in Tabelle 3 dargestellt. Zielstellung der Sonderregelungen sollte es sein, die Marktbedingungen (Preise und Kosten) für das Verkehrsgewerbe dem des „Inlandes“ in beiden Ländern anzupassen.
  
2. Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten des Grenzüberganges Küstrin-Kietz/Küstrin (Kostrzyn) durch die in umseitiger Tabelle 4 dargestellten Forderungen des Verkehrsgewerbes. Eine wirtschaftlich sinnvolle Nutzung des Grenzüberganges Küstrin-Kietz erfordert nach einer gut einjährigen Erfahrung mit der bisher unter eingeschränkten Bedingungen zugelassenen Abfertigung des allgemeinen Warenverkehrs (Fahrzeuge bis zu 3,5 t Brutto-Gesamtgewicht, montags bis freitags in der Zeit von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und im Interesse der in der Euroregion „Pro Europa Viadrina“ ansässigen Unternehmen eine Erweiterung der Bedingungen für die hier zulässigen Abfertigungen zumindest des regionalen Warenverkehrs über die deutsch-polnische Grenze (=Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr – RGWV-). Diese Erweiterung ist, wie Untersuchungen vor Ort ergeben haben, ohne weiteres durchführbar. Unter Beibehaltung der Bedingungen für den allgemeinen Warenverkehr (Beschränkung auf Fahrzeuge bis zu 3,5 t Brutto-Gesamtgewicht) sollte die erforderliche Erweiterung für den RGWV nicht zuletzt mit Rücksicht auf die sehr kritische Akzeptanz des Warenverkehrs auf der B 1 durch Anwohner und Bürgerinitiativen gestaltet werden. Rechtliche Basis dafür ist das „Abkommen zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Republik Polen über Grenzübergänge und „Arten des grenzüberschreitenden Verkehrs“ vom 19. November 1992, Artikel 2. (Kopie umseitig).
  
3. Diskussion über eine Änderung des Artikels 9, Absatz 6, der Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland und dem Minister für Transport und Seewirtschaft der Republik Polen in der Fassung vom 8. November 1991 mit folgendem Wortlaut:  
„(1) Einer Genehmigung bedarf nicht die Beförderung von: ...

6. deutschen und polnischen Kraftfahrzeugen zwischen Orten in grenznahen Gebieten, wenn die Gesamtentfernung der Beförderung nicht mehr als 100 km in der Luftlinie beträgt. Dies sind Gebiete von 25 km in der Luftlinie beiderseits der Grenze. Die in den Gebieten gelegenen Orte sind in zwischen den Vertragsparteien erstellten Listen aufgeführt.“

Die Änderung sollte in eine „Genehmigung für den Straßengüterverkehr innerhalb einer Euroregion“ zwischen Deutschland und Polen umgewandelt werden. (Analog der Genehmigung für den kleinen Grenzverkehr zwischen Österreich und Deutschland, siehe umseitige Kopie). Die Genehmigung sollte auf LKW mit einem zulässiges Gesamtgewicht von 7,5 t begrenzt werden.

4. Im Ergebnis der Betrachtung des Warenverkehrs und seiner Entwicklung über den Grenzübergang Frankfurt (Oder) / Schwetig (Swiecko) an der BAB A 12 und aus Gesprächen mit Verantwortlichen „vor Ort“ ergibt sich die Schlußfolgerung, daß Sonderregelungen für den RGWV über diesen Grenzübergang sich praktisch nicht umsetzen lassen. Damit wäre die Forderung nach dem Bau einer Brücke bei Eisenhüttenstadt (Nord) für den RGWV untermauert.
5. Innerhalb des geltenden EU-Zollkodexes und der neuen polnischen Zollbestimmungen sind die Anwendungen vereinfachter Zollverfahren auf beiden Seiten der Grenze, entsprechend dem Ziel der wirtschaftlichen Tätigkeit, möglich. Weitere Erleichterungen im Warenverkehr nur innerhalb der Euroregion sollten von Experten beider Seiten beraten werden und erscheinen möglich.

Mit der Umsetzung dieser fünf Punkte würden wesentliche Hemmnisse für den Warenverkehr innerhalb der grenznahen Wirtschaftsgebiete zwischen Deutschland und Polen beseitigt werden.

## **2.2. Auswirkungen auf die Wirtschaftsentwicklung des deutschen Teiles der Euroregion**

Die Analyse des Warenverkehrs zwischen dem polnischen und dem deutschen Teil hat gezeigt, daß hier erhebliche Steigerungsraten möglich sind. Die dargestellte Menge und die Struktur des Warenaustausches ist, bezogen auf die Bevölkerung von ca. 920.000 Einwohnern und fast 12.000 km<sup>2</sup> nahezu unbedeutend.

Zu diesem äußerst unbefriedigenden Stand des grenznahen Warenaustausches und der wenig dynamischen Entwicklung seit 1990 tragen auch die Hemmnisse im Warenverkehr bei. Der freie Handel kann damit aus gegenseitigen Kostenvorteilen der jeweiligen Produktion keine lohnenden Gewinne erzielen.

Durch die Grenzstaus, insbesondere vor dem 30. Mai 1998, ist ein Erscheinungsbild erzeugt worden, das zu einem negativen Image der ganzen Region geführt hat. Daraus wurde die Erkenntnis abgeleitet, daß erfolgreiche wirtschaftliche Tätigkeit hier schwer zu realisieren ist. So sehen nach Einschätzung des Verfassers ca. 60 % der am Warenaustausch beteiligten deutschen Firmen und ca. 80 % der polnischen Firmen die unkalkulierbaren Wartezeiten, auf Grund stochastischer Kapazitätsengpässe, als Behinderung der wirtschaftlichen Tätigkeit an. Das hat zur Folge, daß Aufträge nicht in die Region vergeben werden, Firmen nicht gegründet werden, Kooperationen zwischen Firmen nicht entstehen und Zulieferungen aus dem jeweiligen Inland über große Entfernungen geordert werden. Geschäftsbeziehungen zwischen dicht an der Grenze gelegenen Firmen sind wirtschaftlich nicht bezahlbar.

Das deutsche Verkehrsgewerbe ist unbedeutend am Markt vertreten. Es wird geschätzt, daß 80 % der deutschen Firmen ihren Warenverkehr mit eigenen Fahrzeugen abwickeln (Werkverkehr), 15 % polnische Frachtführer eingesetzt werden und ca. 5 % von deutschen Frachtführern aus der Region bestritten werden. Diese Struktur würde sich auf einem normalen Markt zum Vorteil einheimischer Frachtführer verändern, weil dann der Werkverkehr zu teuer würde.

Dann hätten auch deutsche Logistikdienstleister der Region einen Markt, z. B. in Gorzow, weil sie mit Gewinn Marktpreise auch in Polen anbieten könnten. (Zu bestehenden Nachteilen siehe auch Prof. Ribhegge, S. 32, Sonderwirtschaftszone in der Oderregion).

Die Auswirkungen lassen sich schwer quantifizieren. Aus Beispielen der täglichen Praxis nach Beantwortung der Frage, welche Geschäfte könnten mit welchem Ergebnis innerhalb der Euroregion realisiert werden, wenn 24-Std.-Service über die Grenze garantiert ist, kommt man nach Auffassung des Verfassers auf Steigerungsraten im Volumen von jährlich zwischen 20 % und 30 %, durch Erweiterung und Neuansiedlung von Unternehmen.

Durch den jetzigen Zustand der Rahmenbedingungen insgesamt entsteht eine hemmende Wirkung, die durch negative Presseveröffentlichungen über diese Bereiche noch verstärkt wird.

***Der überwiegende Teil der Unternehmer auf der deutschen Seite sehen im Warenaustausch innerhalb der Euroregion keine wirtschaftlichen Vorteile, eher Nachteile, für ihren Betrieb durch die positive Wirtschaftsentwicklung im polnischen Teil der Euroregion.***

### **3. Bewertung der vorhandenen Potentiale und Ableitung eines Maßnahme-kataloges für die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs**

#### **3.1. Bewertung der Potentiale**

##### **3.1.1. Deutscher Teil der Euroregion**

Bei der Bewertung der vorhandenen Potentiale im deutschen Teil der Euroregion soll eine Trennung in Potentiale der Wirtschaft und der Verkehrswirtschaft vorgenommen werden.

Potentiale für die Entwicklung des Warenaustausches werden in Folgendem gesehen:

- Handwerksbetriebe kooperieren mit polnischen Partnern. Einkauf von Material, Werkzeugen, Zulieferung von Teilen aus Polen, Vergabe von Know how;

Branchen:

- Bauwirtschaft
  - Handwerksbetriebe im Zusammenhang mit Bauwesen
  - Kfz-Handwerk (insbesondere für Lkw)
  - Handel mit gebrauchten Werkzeugmaschinen und Anlagen
  - Handel und Service von Maschinen und Ausrüstungen für die Landwirtschaft
  - Obst- und Gemüseverarbeitung
  - Kunstgewerbe
  - Einzelhandel in speziellen Branchen (z. B. Baby- und Kinderbekleidung und hochwertige Textilien)
  - Friseur- und Kosmetikgewerbe
- 
- Klein- und Mittelbetriebe sollten mehr die Möglichkeiten der passiven und aktiven Veredelung nutzen und lohnintensive Arbeitsprozesse im polnischen Teil der Euroregion durchführen lassen. Dabei ist zu beachten, daß sich das Lohngefüge in den nächsten fünf Jahren sicher angleichen wird, und dieser Vorteil dann in den an Polen grenzenden osteuropäischen Ländern realisiert wird. (Z. Zt. beträgt z. B. der Lohn in der Sonderwirtschaftszone Brest 1/3 des in Polen gezahlten Gehalts.)
  
  - Klein- und Mittelbetriebe nutzen nur im geringen Umfang den polnischen Teil der Euroregion als Markt (ca. 470.000 Konsumenten) auch um den Absatz ihrer Waren zu testen und Erfahrungen zu sammeln.
  
  - Übernahme von Dienstleistungen polnischer Firmen, wie Service, Vertrieb, Verkauf, Auslieferungslager usw. (Service-Center für KMU aus der polnischen Euroregion)

- Zur Erschließung der Potentiale ist die gegenseitige Akzeptanz der Währungen mit entscheidend. Es sollte möglich sein, jedes Geschäft, auch im privaten Bereich, in beiden Währungen abzuwickeln.

Potentiale für die Entwicklung der Verkehrswirtschaft werden im Folgenden gesehen:

- Entwicklung eines Logistikeitstandes für den deutschen Teil der Euroregion unter Einbeziehung des Kunden- und Unternehmerpotentials der polnischen Seite. Damit werden die Interessen gebündelt, Kosten im einzelnen Unternehmen eingespart und die Konkurrenzfähigkeit erhöht.
- Entwicklung ausgewählter Speditionen und Fuhrbetriebe zu Logistikdienstleistern, um komplexe Angebote für die Kunden der Region realisieren zu können (lagern, kommissionieren, verzollen, neutralisieren, verteilen, verwiegen, auspreisen, ediktieren usw.)
- Anbieten von Spezialleistungen im Logistikgewerbe, wie Lagerung und Umschlag in Tiefkühlslagern, Umschlag von Holz, Umschlag von Baumwolle und Zollagernutzung.
- Nutzung von Nebenleistungen des Speditionsgewerbes wie Handel und Reparatur von Verpackungsmitteln.
- Übernahme logistischer Serviceleistungen für ex- und importierende Firmen nach Polen, die ihren Firmensitz außerhalb Deutschlands oder Europas haben.

Das Kundenpotential für die Entwicklung des Verkehrsgewerbes entsteht aus der Entwicklung in der Region, aus der Möglichkeit, Kunden aus dem polnischen Teil zu akquirieren, Angebote der Investoren zu nutzen und aus den internationalen Warenströmen Dienstleistungen für den Standort zu akquirieren.



### 3.1.2. Polnischer Teil der Euroregion

Von 24 Kreisen des polnischen Teils der Euroregion haben 14 eine Bedeutung als Wirtschaftsstandort. In erste Betrachtungen sollten folgende Städte einbezogen werden:

➤ Gorzow

- Lebensmittelbranche
- Möbelbranche (Holzverarbeitung)
- Textilbranche
- Herstellung von Baumaterialien
- Metallurgiebranche

➤ Barlinek

- Möbelbranche (Holzverarbeitung)
- Textilbranche
- Metallurgiebranche

➤ Witnica

- Lebensmittelbranche
- Allgemeiner Maschinenbau
- Textilbranche

➤ Kostrzyn

- Zellstoff- und Papierbranche
- Lebensmittelbranche

Weitere Kreise mit wirtschaftlicher Bedeutung sind :

Slubice, Rzepin, Debnów, Myslibórz, Deszczno, Skwierzyna, Sulecin und Miedzyszec.

Das Spediteurgewerbe befindet sich in Polen im Strukturaufbau. Überdurchschnittliche Wachstumsraten im Logistikgewerbe werden für die nächsten fünf Jahre erwartet, insbesondere im intelligenzintensiven Bereich.

Güterverteilzentren und Zentralläger größerer Firmen werden entstehen. Leistungsfähige Sammelgutnetze und Expresßdienste garantieren 24-Stunden-Service im Land.

Behindert wird eine schnellere Entwicklung durch die Leistungsfähigkeit des polnischen Straßennetzes.

#### **4. Zusammenfassung - Ableitung eines Maßnahmenkataloges für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehrs bis zum Jahr 2005**

Die Maßnahmen zur Entwicklung des grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehrs sind auf den Abbau der Hemmnisse und damit auf die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen gerichtet. Im Ergebnis der Untersuchungen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Erweiterung der Nutzung des Grenzüberganges Küstrin-Kietz/Küstrin (Kostrzyn) für den Warenverkehr mit Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t und einer durchgängigen Nutzung.
2. Änderung der Vereinbarung vom 08.11.1991, Artikel 9, Absatz 6 „Kleiner Grenzverkehr“ innerhalb einer 25-km-Zone, auf das Gebiet der Euroregion mit der Begrenzung für Lkw bis 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht.
3. Weitere Angleichung des neuen polnischen Zollkodexes vom 01.03.1998 mit dem Zollkodex der EU.
4. Inbetriebnahme eines separaten Grenzüberganges mit regionaler und spezieller Bedeutung in Eisenhüttenstadt (Nord).

5. Orientierung auf gleiche Wettbewerbsbedingungen für das Verkehrsgewerbe innerhalb der Euroregion durch Angleichung der Gesetze und Verordnungen für das Gewerbe.
6. Schaffung von Möglichkeiten der Einstellung von polnischen Mitarbeitern bei Speditionen, Transportunternehmen und Logistikdienstleistern. Wechselseitige uneingeschränkte Beschäftigung sollte angestrebt werden.
7. Installation eines Logistikleitstandes zur Bündelung des Verkehrsgewerbes, zur Verbesserung des Leistungsangebotes der Region und als logistischer Standortvorteil (Service aus einer Hand).

Die Umsetzung dieser sieben Maßnahmen würde die gesamte Region wirtschaftlich voranbringen. Damit wäre auch das Angebot für Investoren um den Punkt „qualitative, marktgerechte Logistikdienstleistungen“ erweitert.

Wirtschaftsentwicklung und Warenaustausch bedingen einander. Warenaustausch über die EU-Außengrenze wird, solange diese Grenze besteht, immer mit zusätzlichem Aufwand verbunden sein. Ziel aller Anstrengungen muß der Abbau von unnötigen Hemmnissen sein, die entweder auf Rahmenbedingungen zurückzuführen sind, die die Zeit überholt hat, oder wo Organisationshindernisse und Kapazitätsprobleme die Ursache für Unregelmäßigkeiten darstellen. Es gilt Rahmenbedingungen zu schaffen, die den Willen Deutschlands und Polens zum Ausdruck bringen, die Zusammenarbeit zu fördern und die Integration Polens in die EU herbeizuführen. Die Euroregionen bilden in ihrer Ausrichtung dafür zu allererst eine natürliche Brücke zwischen den beiden Ländern.

**Die Zusammenarbeit auf allen Ebenen, insbesondere die Wirtschaftskooperation der privaten Handwerker und der kleinen und mittleren Betriebe, bildet eine bedeutende Chance für die Region Ostbrandenburg.**

Für die erwiesene Unterstützung bei der Erarbeitung dieses Projektes möchte ich mich bei den Leitern und Mitarbeitern des Hauptzollamtes Frankfurt (Oder) bedanken.

Dieser Dank gilt den Herren Stallbaum, Günterberg, Bolz, Gröhl, Amerkamp, Pichi, Händler sowie Herrn Bahro.

Besonders bedanke ich mich beim Vorsteher des Hauptzollamtes, Herrn Regierungsdirektor Tietz, der stets für die Entwicklung der regionalen Wirtschaft unterstützend wirkt.

Herrn Regierungsdirektor a. D. Dahm bin ich für die fachliche Begleitung während der Bearbeitungszeit zu besonderem Dank verpflichtet. Seine Hinweise und Bemerkungen aus seinem umfangreichen praktischen Wissensschatz haben zu neuen Ideen für Rahmenbedingungen grenzüberschreitender Wirtschaftsentwicklung beigetragen.

Karl-Heinz Boßan  
Januar 1999

AP 4200

Thema:       Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr

### **Verzeichnis der Tabellen**

	Tabelle
Definition des regionalen grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehrs (RGWV)	1
Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr (RGWV)	2
Thesen und Argumente für Sonderregelungen im RGWV	3
Definition und Beschreibung des RGWV auf der Straße – Sonderregelung für den Grenzübergang Küstrin-Kietz	4
Die Euroregion „PRO EUROPA VIADRINA“	5
Aufstellung nach Erzeugnisgruppen mit über 10 Mio. DM Volumen	6
Schätzung des Warenverkehrs innerhalb der Euroregion „Pro Europa Viadrina“ über den Grenzübergang Frankfurt (Oder)/ Schwetig (Swiecko) an der BAB A 12 für die Jahre 1994 bis 1998 (arbeitstäglich von Montag bis Sonnabend)	7

#### Anlage

Rahmenbedingungen des Güterverkehrs zwischen Deutschland und  
der Schweiz

# Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr (RGWV)

## Definition des RGWV

Als regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr (RGWV) soll der Warenverkehr zwischen Empfänger und Versender innerhalb des deutschen und polnischen Teiles der drei Euroregionen mit Verkehrsträgern auf der Straße, der Schiene, auf den Wasserstraßen und durch regionalen Luftverkehr mit einer Grenzpassage verstanden werden.

# Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr (RGWV)

## Definition des RGWV

Als regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr (RGWV) soll der Warenverkehr zwischen Empfänger und Versender innerhalb des deutschen und polnischen Teiles der drei Euroregionen mit Verkehrsträgern auf der Straße, der Schiene, auf den Wasserstraßen und durch regionalen Luftverkehr mit einer Grenzpassage verstanden werden.

## Blatt 1

# Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr (RGWV)

## Thesen und Argumente für Sonderregelungen im RGWV

1. Wenn es der Wille Polens und Deutschlands ist, die Zusammenarbeit zu fördern und die Integration im Rahmen der Europäischen Union herbeizuführen, dann sollen unsere Länder alle Bemühungen auf die Entwicklung der benachbarten Grenzregionen richten, denn diese Regionen bilden zu allererst eine natürliche Brücke zwischen den zwei Ländern.
2. In der Grenzregion entsteht Wirtschaftsentwicklung durch die Erweiterung und Neuansiedlung von Handwerksbetrieben, Klein- und Mittelbetrieben sowie Großinvestoren. Die Ansiedlung erfolgt auf Grund der spezifischen kombinierbaren Standortvorteile.
3. Sonderwirtschaftszonen wird es auf der deutschen Seite der EU-Außengrenze nicht geben, d. h. Zusammenarbeit mit polnischen Sonderwirtschaftszonen muß darauf eingestellt, gestaltet werden. Dazu ist Warenaustausch zu marktgerechten Preisen des Verkehrs- und Logistikmarktes eine wichtige Voraussetzung.
4. Drei geschaffene Arbeitsplätze in Polen schaffen oder sichern einen Arbeitsplatz in Deutschland. Polen hat Interesse, die Sonderwirtschaftszonen schnell in Gang zu bringen. Dazu sind aber grenzübergreifende Infrastrukturmaßnahmen notwendig, die wiederum mit Warenaustausch verbunden sind.
5. Es gibt keinen Sinn, wenn EU-Fördermittel für deutsche und polnische Investoren zur Verfügung stehen, aber eine wirtschaftliche Zusammenarbeit durch nichtbezahlbaren Warenverkehr, verursacht durch Wartezeiten an den Grenzübergängen, erschwert wird.

## Blatt 2



6. Zollager in den Gewerbegebieten auf deutscher Seite wären eine echte Alternative zu den Sonderwirtschaftszonen, würden aber nur funktionieren, wenn man Transportzeiten von vier Stunden zwischen den Gebieten hätte.
7. Die Schaffung des RGWV gehört zu den Forderungen an die Politik, die Rahmenbedingungen zu schaffen und könnte als gutes Zeichen für die Zusammenarbeit innerhalb der Euroregionen gesehen werden.
8. Das Funktionieren des RGWV würde weitere Investoren auf beiden Seiten der Grenze anziehen. Damit würden sich rund um die entsprechenden Grenzübergänge Gewerbegebiete füllen (z.B. je Übergang 500 Arbeitsplätze in zwei Jahren auf beiden Seiten).
9. RGWV bedeutet auch die Schaffung von Arbeitsplätzen bei den Zollspeditionen auf beiden Seiten (ca. 30 Arbeitsplätze pro Grenzübergang und Seite).
10. Die Attraktivität für Investoren aus der Logistikbranche steigt beträchtlich, da ihre Kunden stärker an Investitionen in dieser Grenzregion interessiert sind. Durch Kostenersparnis können sie Marktpreise unterbieten und sie können vor allem die vorgegebene Zeitachse einhalten, mit der fast alle Lieferfirmen vertraglich an ihre Kunden gebunden sind (just in time).
11. Die Fördergelder z.B. für das ETTC zwingen dazu, Investoren zu akquirieren und zu gewinnen. Wer Fördergelder gibt, muß sich auch um die Rahmenbedingungen kümmern, daß diese Mittel zum Anschub der privaten Wirtschaft genutzt werden können. Auf deutscher Seite sind Land und Bund in der Pflicht, Sonderregelungen mit der Regierung Polens zu vereinbaren.

### **Blatt 3**

12. Die Attraktivität des Standortes Gorzow steigt beträchtlich durch die Möglichkeit des reibungsloseren Warenaustausches (ca. 400 Firmen mit deutscher Beteiligung). Gorzow ist ein Verbündeter für den RGWV über den Grenzübergang Küstrin/Kietz.
13. Regionale kleine Fuhrunternehmer und Speditionen, die jetzt als Subunternehmer für Speditionen arbeiten, hätten einen eigenen Markt direkt an ihrem Standort und könnten wieder mit polnischen Firmen konkurrieren.
14. Die Region hätte die Chance, sich im Logistikbereich unternehmerisch von den Zentren im Speckgürtel von Berlin durch ein eigenständiges Profil als Grenzlogistikzentrum etwas unabhängig zu machen.
15. Die entsprechenden Verbände auf beiden Seiten hätten durch die Entwicklung neue Mitglieder, die insbesondere die Lobby des Verkehrsgewerbes fördern würden.
16. Mit der Durchsetzung hätten auch die grenznahen Stadt- und Kreisverwaltungen in beiden Ländern ihren Willen zur Gestaltung eines Wirtschaftsstandorts mit Blick auf den Beitritt Polens zur EU zum Ausdruck gebracht.
17. Mit Sonderregelungen für den RGWV werden keine Vorteile für die Wirtschaft in der Grenzregion geschaffen, sondern bestehende Nachteile auf beiden Seiten der Grenze beseitigt. Bisher steht nur ein Radius von 180 Grad für die Kundenakquisition zur Verfügung.

Bemerkung: Diese Thesen wurden im Jahr 2000 in der AG Wirtschaft der Euroregion Pro Europa Viadrina diskutiert.

## Blatt 1

# Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr (RGWV)

## Thesen und Argumente für Sonderregelungen im RGWV

1. Wenn es der Wille Polens und Deutschlands ist, die Zusammenarbeit zu fördern und die Integration im Rahmen der Europäischen Union herbeizuführen, dann sollen unsere Länder alle Bemühungen auf die Entwicklung der benachbarten Grenzregionen richten, denn diese Regionen bilden zu allererst eine natürliche Brücke zwischen den zwei Ländern.
2. In der Grenzregion entsteht Wirtschaftsentwicklung durch die Erweiterung und Neuansiedlung von Handwerksbetrieben, Klein- und Mittelbetrieben sowie Großinvestoren. Die Ansiedlung erfolgt auf Grund der spezifischen kombinierbaren Standortvorteile.
3. Sonderwirtschaftszonen wird es auf der deutschen Seite der EU-Außengrenze nicht geben, d. h. Zusammenarbeit mit polnischen Sonderwirtschaftszonen muß darauf eingestellt, gestaltet werden. Dazu ist Warenaustausch zu marktgerechten Preisen des Verkehrs- und Logistikmarktes eine wichtige Voraussetzung.
4. Drei geschaffene Arbeitsplätze in Polen schaffen oder sichern einen Arbeitsplatz in Deutschland. Polen hat Interesse, die Sonderwirtschaftszonen schnell in Gang zu bringen. Dazu sind aber grenzübergreifende Infrastrukturmaßnahmen notwendig, die wiederum mit Warenaustausch verbunden sind.
5. Es gibt keinen Sinn, wenn EU-Fördermittel für deutsche und polnische Investoren zur Verfügung stehen, aber eine wirtschaftliche Zusammenarbeit durch nichtbezahlbaren Warenverkehr, verursacht durch Wartezeiten an den Grenzübergängen, erschwert wird.

## Blatt 2

6. Zolllager in den Gewerbegebieten auf deutscher Seite wären eine echte Alternative zu den Sonderwirtschaftszonen, würden aber nur funktionieren, wenn man Transportzeiten von vier Stunden zwischen den Gebieten hätte.
7. Die Schaffung des RGWV gehört zu den Forderungen an die Politik, die Rahmenbedingungen zu schaffen und könnte als gutes Zeichen für die Zusammenarbeit innerhalb der Euroregionen gesehen werden.
8. Das Funktionieren des RGWV würde weitere Investoren auf beiden Seiten der Grenze anziehen. Damit würden sich rund um die entsprechenden Grenzübergänge Gewerbegebiete füllen (z.B. je Übergang 500 Arbeitsplätze in zwei Jahren auf beiden Seiten).
9. RGWV bedeutet auch die Schaffung von Arbeitsplätzen bei den Zollspeditionen auf beiden Seiten (ca. 30 Arbeitsplätze pro Grenzübergang und Seite).
10. Die Attraktivität für Investoren aus der Logistikbranche steigt beträchtlich, da ihre Kunden stärker an Investitionen in dieser Grenzregion interessiert sind. Durch Kostenersparnis können sie Marktpreise unterbieten und sie können vor allem die vorgegebene Zeitachse einhalten, mit der fast alle Lieferfirmen vertraglich an ihre Kunden gebunden sind (just in time).
11. Die Fördergelder z.B. für das ETTC zwingen dazu, Investoren zu akquirieren und zu gewinnen. Wer Fördergelder gibt, muß sich auch um die Rahmenbedingungen kümmern, daß diese Mittel zum Anschub der privaten Wirtschaft genutzt werden können. Auf deutscher Seite sind Land und Bund in der Pflicht, Sonderregelungen mit der Regierung Polens zu vereinbaren.

### **Blatt 3**

12. Die Attraktivität des Standortes Gorzow steigt beträchtlich durch die Möglichkeit des reibungsloseren Warenaustausches (ca. 400 Firmen mit deutscher Beteiligung). Gorzow ist ein Verbündeter für den RGWV über den Grenzübergang Küstrin/Kietz.
13. Regionale kleine Fuhrunternehmer und Speditionen, die jetzt als Subunternehmer für Speditionen arbeiten, hätten einen eigenen Markt direkt an ihrem Standort und könnten wieder mit polnischen Firmen konkurrieren.
14. Die Region hätte die Chance, sich im Logistikbereich unternehmerisch von den Zentren im Speckgürtel von Berlin durch ein eigenständiges Profil als Grenzlogistikzentrum etwas unabhängig zu machen.
15. Die entsprechenden Verbände auf beiden Seiten hätten durch die Entwicklung neue Mitglieder, die insbesondere die Lobby des Verkehrsgewerbes fördern würden.
16. Mit der Durchsetzung hätten auch die grenznahen Stadt- und Kreisverwaltungen in beiden Ländern ihren Willen zur Gestaltung eines Wirtschaftsstandorts mit Blick auf den Beitritt Polens zur EU zum Ausdruck gebracht.
17. Mit Sonderregelungen für den RGWV werden keine Vorteile für die Wirtschaft in der Grenzregion geschaffen, sondern bestehende Nachteile auf beiden Seiten der Grenze beseitigt. Bisher steht nur ein Radius von 180 Grad für die Kundenakquisition zur Verfügung.

Bemerkung: Diese Thesen wurden im Jahr 2000 in der AG Wirtschaft der Euroregion Pro Europa Viadrina diskutiert.

# Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr (RGWV)

## Vorschläge

### Sonderregelung für den Grenzübergang Küstrin-Kietz/Kostrzyn

1. Für den RGWV sollten nur LkW ohne Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 7,5 t zugelassen werden.
2. Die Fahrzeuge müssten auf Firmen zugelassen oder von Firmen angemietet sein, die ihren Hauptsitz im Bereich der Euroregion Pro Europa Viadrina haben und mindestens seit einem Jahr bestehen („Regionalisierung“).
3. Die Anzahl der für eine Teilnahme an dem RGWV berechtigten Fahrzeuge, die als solche für Kontrollzwecke besonders gekennzeichnet sein müssten (Plakette o. ä. ), sollte entsprechend den deutsch-polnischen Vereinbarungen ggf. probeweise – sowohl für den deutschen wie für den polnischen Teil der Euroregion auf eine jeweils gleiche Höchstzahl von 600 begrenzt werden („Kontingentierung“).
4. Die Zulassung zum RGWV und damit die besondere Kennzeichnung soll fahrzeugbezogen von der jeweiligen unteren Verkehrsbehörde erteilt werden.
5. Die Benutzung des Grenzüberganges für den RGWV soll auf die Zeit von Sonntag, 22.00 Uhr, durchgehend bis Sonnabend, 06.00 Uhr, möglich sein, wobei an auf Wochentage fallenden gesetzlichen Feiertagen in Polen oder Deutschland keine Abfertigungen stattfinden dürften.
6. Der Transport von Sondergütern, wie Gefahrgut, lebende Tiere und Schlachterzeugnisse usw., soll von der Regelung über den RGWV ausgenommen werden.
7. In den RGWV sollten selbstfahrende landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge wie zum Beispiel. Mähdrescher u. ä. einbezogen werden.

## AP 4200 - Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr

Schätzung des Warenverkehrs innerhalb der Euroregion "Pro Europa Viadrina" über den Grenzübergang Frankfurt (Oder)/Schwetig (Swiecko) an der BAB A 12 für die Jahre 1994 bis 1998 (arbeitstäglich von Montag bis Sonnabend)

	1994	1995	1996	1997	1998
Import gesamt	6.500 t	10.500 t	13.200 t	15.100 t	14.200 t
Export gesamt	8.000 t	8.600 t	14.400 t	17.000 t	16.900 t
Import aus Euroregion polnischer Teil	100 t	160 t	200 t	230 t	210 t
Export aus Euroregion deutscher Teil	80 t	90 t	140 t	170 t	170 t
Anzahl der LKW aus Importvolumen	9	15	18	21	19
Anzahl der LKW aus Exportvolumen	7	8	13	16	16

## AP 4200 – Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr

### Ebenen der Rahmenbedingungen bei grenzübergreifenden Aktivitäten

- , deutsche Rahmenbedingungen
- , polnische Rahmenbedingungen
- , Verträge zwischen Deutschland und Polen
- , Rahmenbedingungen aus Verordnungen der Europäischen Union
- , Internationale Abkommen (z. B: im Verkehrsgewerbe und Außenhandel)



# AP 4200 – Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr

## Aufstellung nach Erzeugnisgruppen mit über 10 Mio. DM Volumen

	<b>Einfuhr</b>	<b>Ausfuhr</b>
	<b>nach D</b>	<b>aus D</b>
<b>POLEN</b>	Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft*	Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft*
	Fischerei	Nahrungsmittel*
	Tabakwaren	Steine, Erden*
	Kohle, Koks	Eisen und Stahl*
	Steine, Erden	NE-Metalle und Halbzeuge
	Eisen und Stahl	Schnittholz
	Chemische Erzeugnisse	Gummiwaren
	Schnittholz/Sperrholz*	Stahlbauerzeugnisse
	Stahlbauerzeugnisse/ Schienenfahrzeuge	Maschinenbauerzeugnisse*
	Maschinenbauerzeugnisse	Straßenfahrzeuge*
	Straßenfahrzeuge	Wasserfahrzeuge
	Elektrotechn. Erzeugnisse	Luft- u. Raumfahrzeuge
	Erzeugnisse der Stahlverformung*	Elektrotechn. Erzeugnisse
	Eisen-, Blech- und Metallwaren*	Feinmechan.- u. optische Erzeugnisse
	Holzwaren*	Erzeugnisse der Stahlverformung*
	Kunststofferzeugnisse*	Eisen-, Blech- und Metallwaren*
	Textilien*	Büromaschinen, EDVA
	Bekleidung*	Papier- und Papperzeugnisse*
		Druckerzeugnisse
		Kunststofferzeugnisse*
		Textilien
		Bekleidung

\*= Handel innerhalb der Euroregion

Quelle: Erarbeitet aus Außenhandelsstatistik,

Statistisches Bundesamt

## AP 4200 – Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr

### Potentiale für die Entwicklung der Verkehrswirtschaft

- Entwicklung eines Logistikleitstandes für Ostbrandenburg unter Einbeziehung des Kunden- und Unternehmerpotentials der polnischen Seite der Euroregion
- Entwicklung ausgewählter Speditionen und Fuhrbetriebe zu Logistikdienstleistern auf der Basis der Markterfordernisse
- Anbieten von Spezialleistungen im Logistikgewerbe, wie Lagerung und Umschlag in Tiefkühlslagern
- Nutzung von Nebenleistungen des Speditionsgewerbes, wie Handel und Reparatur von Verpackungsmitteln
- Übernahme von logistischen Serviceleistungen für ex- und importierende Firmen nach Polen, die ihren Firmensitz außerhalb Deutschlands oder Europas haben.

# AP 4200 – Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr

## Potentiale für die Steigerung des Warenaustausches

- Kooperation von deutschen Handwerksbetrieben mit polnischen Partnern in den Branchen
  - ) Bauwirtschaft
  - ) Kfz.-Handwerk (insbesondere für Lkw)
  - ) Obst- und Gemüseverarbeitung
  - ) Kunstgewerbe
  
- Nutzung der Möglichkeiten der aktiven und passiven Veredelung
  
- Bearbeitung des polnischen Marktes durch deutsche Firmen.  
Der polnische Teil der Euroregion hat ca. 470.000 Konsumenten.
  
- Serviceangebot durch deutsche Firmen für Leistungen wie:  
Vertrieb, Marketing, Distribution usw. Service-Center für polnische Firmen, die auf den EU-Markt expandieren wollen.
  
- Einführung der polnischen Währung als Zahlungsmittel zur Abwicklung jedes möglichen Geschäftes, auch im Einzelhandel.

## AP 4200 – Regionaler grenzüberschreitender Wirtschaftsverkehr

### Volumen der Warenströme innerhalb der Euroregion

- **Dimension und Entwicklung des gegenseitigen Warenaustausches halten sich in bescheidenen Grenzen.**

∇ 1998 Import (geschätzt)      65.000 t

Vergleich: Über den Grenzübergang Frankfurt (Oder) wurden 1998 ca. 5.000.000 t in der Einfuhr transportiert.

∇ 1998 Export (geschätzt)      53.000 t

Vergleich: Über den Grenzübergang Frankfurt (Oder) wurden 1998 ca. 4.500.000 t in der Ausfuhr transportiert.

- **Die Euroregion „PRO EUROPA VIADRINA“ ist eine wirtschaftlich unterentwickelte Region mit wenig produzierendem Gewerbe.**