

POSITIONSPAPIER

Kiel, 01. Oktober 2018

Logistik Initiative Schleswig-Holstein e. V. (LogISH)

LogISH – dafür arbeiten wir.

PRÄAMBEL

Die Logistik Initiative Schleswig-Holstein e. V. (LogISH) ist ein freiwilliger Zusammenschluss von Unternehmen entlang der Supply-Chain, in ihr finden sich demzufolge Betriebe aus Produktion, Handel, Logistikdienstleistungen und weiteren Branchen. Aber auch Hochschulen und Verbände sind Mitglieder.

Die Bandbreite der Mitglieder sichert eine unabhängige Positionierung der Initiative und den Abgleich unterschiedlichster Interessenlagen. Die Initiative ist ein neutraler Ansprechpartner zu Logistikthemen. Die LogISH ist eine verkehrsträgerübergreifende Plattform, die keine direkten wirtschaftlichen Interessen für sich selber oder für eine bestimmte Zielgruppe verfolgt.

Die LogISH versteht sich als Mittler zwischen Politik, Verwaltung und Logistikern sowie als ein Netzwerk für Wissenstransfer, Erfahrungsaustausch und Initiierung gemeinsamer Projekte.

Unser Ziel ist die Stärkung und attraktive Positionierung der Logistik im Land. Das wollen wir im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung erreichen.

Logistikstandort Schleswig-Holstein

Der traditionsreiche Logistikstandort im Norden Deutschlands wird geprägt durch das enge Zusammenspiel von Produktion und Handel im Verbund mit leistungsfähigen Logistikdienstleistern. Die LogISH trägt insbesondere dazu bei, die Logistik im Lande auch für die zukünftigen Anforderungen wie die Digitalisierung zu stärken.

Besondere Kennzeichen des Logistikstandortes Schleswig-Holstein stellen die einmalige geografische Lage an der Schnittstelle zu den skandinavischen Nachbarländern und die daraus resultierenden besonderen, nordisch geprägten soziokulturellen Faktoren dar. Teile unseres Bundeslandes sind Bestandteil der Metropolregion Hamburg. Zugleich stellt Schleswig-Holstein ein Bindeglied zur Metropolregion Malmö/Kopenhagen dar.

Das nördlichste Bundesland ist mit den Häfen Kiel und Lübeck Drehscheibe nach Skandinavien, Finnland und in das Baltikum, es verfügt mit dem Nord-Ostsee-Kanal über einen der wichtigsten maritimen Verbindungswege Europas.

HERAUSFORDERUNGEN

1. Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Die LogISH wirbt für das Verständnis in Bevölkerung und Politik, dass Logistik stark von der Infrastruktur abhängig ist. Demzufolge sind Erhalt und Ausbau ein wesentlicher Faktor für den langfristigen Erfolg und der zukünftigen Entwicklung im Bundesland.

- **Straße:**

Schleswig-Holstein verfügt mit der A 7 über nur eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung von Hamburg in die nördlichen Städte und Häfen des Landes und weiter von und nach Dänemark. Es bleibt fraglich, ob der Ausbau der A 7 auf lange Sicht alle Verkehre aufnehmen kann.

Der Ausbau der A 20 wird die erwartete Entlastungswirkung erst dann erreichen, wenn diese durchgängig von Niedersachsen bis zur polnischen Grenze und mit neuer Elbquerung westlich Hamburgs befahrbar sein wird. Diese Autobahn kann dann die Verkehre aus NL und dem Norden Niedersachsens und Bremens aufnehmen mit Fahrtrichtung Norden auf der A 7 sowie in Fahrtrichtung Osten. Im südlichen Bereich zwischen Hamburg und der A 7/A 20 ist für diesen Fall mit einer leichten Verkehrsentslastung zu rechnen.

Die Fortführung der A 21 von der A 1 bei Bargteheide mit Anschluss an die A 24, neuer Elbquerung bei Geesthacht und Anbindung an die A 39 im Norden Niedersachsens wird zu einer erheblichen Entlastung im Bereich Hamburg führen, da sie Verkehren aus und zu den Häfen Kiel und Lübeck als Umfahrung Hamburgs eine leistungsfähige Alternative in und aus Richtung Südosten bietet.

- **Schiene:**

Die verfügbaren Kapazitäten der DB Netz AG sind auf den Haupttrassen nicht annähernd ausreichend, um wesentliche zusätzliche Frachtanteile aufzunehmen. Das gilt sowohl für den Ganzzug- wie auch für den Einzelwagenverkehr, der adäquat gedeckt werden müsste, wenn Volumen von der Straße auf die Schiene wechseln soll.

- **Wasser:**

Die o.g. Engpässe fordern eine stärkere Nutzung der Häfen, die jedoch deutlich bessere Hinterlandanbindungen benötigen. Der Ausbau der Elbe und dadurch bedingt eine Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit für den Hafen Hamburg kann die Push- und Pull-Wirkung des Hafens weit nach Schleswig-Holstein hinein erhöhen und zur unverändert starken Nutzung des Südteils der A 7 führen.

Der Fokus des Infrastruktur-Ausbaus sollte nach wie vor auf den Projekten der sog. „Ahrensburger Liste“ liegen, die 2009 von den fünf norddeutschen Ländern beschlossen wurde. Insbesondere die Errichtung der fünften Schleusenammer in Brunsbüttel und der Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals wie auch des Elbe-Lübeck-Kanals haben dabei eine hohe Priorität für den norddeutschen Logistikstandort.

Dies schließt nicht aus, regionale Ausbauvorhaben mit der ortsansässigen Wirtschaft und den betroffenen Bürgern umzusetzen. So ist nicht nur aus Gründen des Umweltschutzes eine Versorgung von Schiffen mit Landstrom oder alternativen Energieträgern sowie der Einsatz von kombinierten Energieversorgungskonzepten zukunftsweisend.

2. Gewerbeflächen für Logistiker

Die LogISH stellt mit Bedauern fest, dass bei der Bereitstellung von Gewerbeflächen die Logistik oft benachteiligt ist. Zur Begründung wird angeführt, dass Logistik mit erhöhtem Verkehrsaufkommen verbunden ist und die Kommunen zudem gern einen deutlich höheren Faktor „Arbeitsplätze pro ha“ in ihrem Gewerbegebiet sehen.

Die LogISH weist darauf hin, dass ohne eine leistungsstarke Logistik Produktion und Handel nicht möglich sind und in der Logistik von heute viel Mehrwert geschaffen wird. Dies geschieht mit mehr Mitarbeitern und qualifizierteren Arbeitsplätzen, als allgemein angenommen wird. Die Logistik Initiative spricht sich darum eindeutig für Logistikflächen mit guter Verkehrsanbindung aus, die Anwohner und gemeindliche Straßen möglichst gar nicht belasten.

3. Arbeitskräfte / Aus- und Weiterbildung

Der Logistikbereich bietet ein breites Spektrum attraktiver Berufe und Arbeitsplätze, ermöglicht aber auch geringer Qualifizierten die Teilhabe am Arbeitsleben. Die Einsatzbereiche umfassen hochqualifizierte Tätigkeiten in einem internationalen Umfeld aber auch die Konfektionierung von Lieferungen sowie die Zustellung von Online bestellter Ware.

Mit gut ausgebildeten und qualifizierten Fachkräften kann Schleswig-Holstein seine Position als Logistikstandort und Drehscheibe nach Skandinavien, Finnland und das Baltikum stärker ausbauen. Dazu ist ein breites Verständnis für die Belange der Logistik auch in der Bevölkerung wünschenswert. Die LogISH begrüßt eine stärkere Unterstützung seitens der Politik und Verwaltung für eine breitere und umfassendere Ausbildung und positive Besetzung der Berufsfelder der Logistik, die wesentlich zum Erfolg auch der anderen Wirtschaftsbereiche beiträgt.

Die Herausforderungen der weiter voranschreitenden Digitalisierung, häufig auch im Zusammenhang mit dem Begriff Industrie 4.0 genannt, erfordern aus Sicht der LogISH eine immer stärkere Einbindung der Wissenschaft auch bei der Aus- und Weiterbildung im Lande. Diese ist weiter auszubauen.

4. Über Regionen und Grenzen hinaus

Wirtschaft macht nicht an Grenzen halt. Logistik noch weniger. Deshalb befürwortet die LogISH eine vertiefte überregionale und grenzüberschreitende Zusammenarbeit unter Einbindung der Logistik Initiative als neutralem und verkehrsübergreifendem Ansprechpartner zu den verschiedenen Logistikthemen.

Bereits im vergangenen Jahr übernahm die LogISH deshalb die Repräsentanz der East West Transport Corridor Association (EWTCA; Sitz in Litauen), einer länderübergreifenden Organisation, die bedeutende Akteure von China über Kasachstan, Russland und das Baltikum bis nach Frankreich bündelt. Die LogISH ist ebenfalls mit dem ITD – dem Verband für den dänischen Straßengüterverkehr mit über 700 Mitgliedern – über den Beirat der Logistik Initiative eng verzahnt. Hier böte sich eine stärkere Einbindung der beiden Organisationen in die Aktivitäten der deutsch-dänischen Verkehrsministerkonferenz an.

Darüber hinaus ist die LogISH mit den Logistikinitiativen der Länder Mecklenburg-Vorpommern sowie Hamburg über gegenseitige Mitgliedschaften eng vernetzt. Länderübergreifende Themen sollen in diesem Rahmen künftig noch stärker bearbeitet werden.

5. Einfuhrumsatzsteuer als innereuropäischer Wettbewerbsnachteil

Bei der Einfuhr von Waren aus einem Drittland in das europäische Gemeinschaftsgebiet muss eine Einfuhrumsatzsteuer entrichtet werden. Erfolgt der Import über eine deutsche Zollgrenze ist diese Steuer beim Zoll zu entrichten und kann später in der Regel als abzugsfähige Vorsteuer im Rahmen der Umsatzsteuervoranmeldung geltend gemacht werden. Eine Erstattung erfolgt auf Antragstellung erst deutlich später, was zur Bindung von Liquidität, zu Zwischenfinanzierungskosten und zusätzlichem Aufwand für diese Verwaltungsprozesse führt.

Andere EU-Länder wie die Niederlande oder Österreich nutzen zur Stärkung ihrer Importposition die Möglichkeiten nach Artikel 211 der EU-Mehrwertsteuerrichtlinie 2006/112/EG. Dies ermöglicht den Unternehmen, die zu entrichtende Einfuhrumsatzsteuer im Rahmen der Umsatzsteuervoranmeldung sofort als Vorsteuer abzuziehen, wenn sie die Einfuhr von Waren über europäische Standorte mit solchen vereinfachten Regelungen abwickeln. Dadurch sich verlagernde Güterströme fehlen nicht nur als Umschlag in deutschen See- oder Lufthäfen, denn Transportverlagerungen führen oftmals auch zur Verlagerung von Wertschöpfungsketten.

Die LogISH begrüßt Aktivitäten seitens der Politik in Land und Bund im Schulterschluss mit der deutschen Wirtschaft, die diesen Wettbewerbsnachteil für den (nord-)deutschen Logistikstandort beseitigen könnten.

6. Begleitung von Großraum- und Schwertransporten (GST)

Großraum- und Schwertransporte sichern u.a. die Energiewende (z. B. durch den Transport von Windkraftanlagen an ihren Einsatzort), sie sind wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung. Damit dies koordiniert und reibungslos ablaufen kann, sind die Rahmenbedingungen der Begleitung von solchen Transporten den aktuellen Entwicklungen anzupassen. Vielerorts ist es der Polizei kaum mehr möglich, eine reibungslose Begleitung sicher zu stellen. Deshalb sind wir für die gemeinsame Erarbeitung und Einführung alternativer Lösungen.

Bewährte Regelungen zur Begleitung von Großraum- und Schwertransporten anderer EU-Staaten könnten dabei als Diskussionsgrundlage dienen.

7. Gefahrguttransporte im Großraum Hamburg

Im Zusammenhang mit der zukünftigen Gefahrgut-Einstufung der sogenannten A7-Deckel in Schnelsen, Stellingen und Altona wird in den zuständigen Behörden über umfangreiche Änderungen für Gefahrguttransporte vor allem im nördlichen Stadtgebiet von Hamburg diskutiert. Gerade für Transporte nach der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt – GGVSEB (hier: §§ 35 ff) sollen umfassende Neuregelungen auf den Weg gebracht werden. Diese würden Transportrouten, Genehmigungsverfahren und Kosten zur Anmeldung umfassen. Davon könnte insbesondere der ChemCoast Park Brunsbüttel, Schleswig-Holsteins größtes Industriegebiet, überdurchschnittlich betroffen sein.

Deshalb unterstützen wir eine Fortsetzung der Aktivitäten der zuständigen Behörde für Inneres und Sport der Freien und Hansestadt Hamburg für die gemeinsame Erarbeitung von Lösungen unter Einbindung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein und weiterer Akteure u.a. seitens IHK Schleswig-Holstein und Industrieverbänden.

Eine Entlastung für den ChemCoast Park sowie Akteure aus dem Westen Dänemarks könnte durch die Unterstützung der Einrichtung einer gefahrguttauglichen Fährverbindung zwischen Cuxhaven und Brunsbüttel bestehen, da im südlichen Stadtgebiet Hamburgs keine Einschränkungen geplant sind.

8. Kombiniertes Verkehr / Bahnverkehr / Hafenanbindung

Erst im Zusammenspiel der einzelnen Verkehrsträger entsteht ein effizientes und umweltschonendes Transportsystem, das die Stärken der einzelnen Verkehrsträger optimal nutzen kann. Leistungsfähige Umschlagsanlagen bilden das Rückgrat für das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger und sorgen für eine optimale Verbindung zwischen diesen.

Neben dem erforderlichen Ausbau bereits vorhandener Systeme – z.B. am Skandinavienkai in Lübeck – besteht in Neumünster aufgrund der unmittelbaren Nähe der Hauptverkehrsachsen von und nach Skandinavien ein zusätzlicher Bedarf für einen Umschlagpunkt.

Um eine weitere Entlastung der Straße, ein besseres Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger und nicht zuletzt die Verringerung von Emissionen zu erreichen, müssen auch im Bahnbereich zahlreiche Ausbaumaßnahmen erfolgen. Dazu zählen u.a. die Hinterlandanbindung der Fehmarnbelt Querung, das dritte Gleis Pinneberg-Elmshorn, der Ausbau der sog. Marschbahn, die Reaktivierung des Bahnhofes Wester-Ohrstedt und der Ausbau der Strecke Itzehoe – Brunsbüttel.

Eine verbesserte bahnseitige Anbindung und weitere Investitionen z.B. des Energiesektors im größten Industriegebiet Schleswig-Holsteins, dem ChemCoast Park Brunsbüttel, bieten ein über die Region hinausgehendes Potenzial für zukünftige Wirtschaftsentwicklungen im Land.

9. Alternative Antriebe und Kraftstoffe

Klimaschutz und Nachhaltigkeit nehmen einen immer größeren Raum in der öffentlichen Wahrnehmung ein, nicht erst seit der Diskussion um Abgaswerte von Diesel-PKW. Logistiker können hier gemeinsam mit ihren Kunden eine positive Rolle übernehmen. Die LogISH spricht sich dabei bewusst zum jetzigen Zeitpunkt nicht für eine bestimmte Technologie aus. Die technischen Alternativen und deren Entwicklungsstand sind aktuell so vielfältig wie die Anforderungen der einzelnen Verkehrsträger und der Logistik insgesamt. Beispiele sind die niedrigen Abgaswerte von Transportschiffen in Nord- und Ostsee sowie die niedrigeren Abgaswerte von LKW im Vergleich zu schadstoffarmen PKW. Die LogISH sieht hier weiteres Verbesserungspotenzial. So könnte LNG verstärkt als Antriebs- bzw. Kraftstoff im Verkehr, insbesondere im Straßengüterverkehr, zum Einsatz kommen. Da hier teilweise neue technische Entwicklungen vorgenommen werden müssen, ist die Unterstützung solcher Projekte seitens des Landes sinnvoll.

Mit der Teststrecke auf der A 1 zwischen Reinfeld (Holstein) und dem Autobahnkreuz Lübeck für LKW, die Strom zum Antrieb aus Oberleitungen nutzen, beteiligt sich Schleswig-Holstein federführend an der Entwicklung neuer Antriebstechnologien. Bei der Menge an erneuerbarer Energie, die im Land produziert aber nicht verwendet bzw. abgeleitet werden kann, besteht hier ein enormes Potenzial für die Verwendung als alternativer, umweltfreundlicher Antrieb zur Verwertung vor Ort. So können aus Sicht der LogISH Strecken mit einem hohen und regelmäßigen Transportaufkommen – z. B. im Hafenhinterland oder im Umfeld von Werksbelieferungen – von dieser Technologie und dem überschüssigen Strom profitieren und Schleswig-Holstein einen „Exportschlager“ durch diese neuen Konzepte entwickeln. LogISH spricht sich für den Ausbau weiterer Teststrecken (z.B. entlang der B5 zwischen Itzehoe und Brunsbüttel) aus.

Auch der Einsatz von regenerativ erzeugtem Wasserstoff, sei es im Rahmen der Brennstoffzellentechnologie oder auch unmittelbar als Energieträger für Verbrennungsmotoren kann sich als sinnvolle Alternative erweisen.

10. Einbindung und Begleitung bei Infrastrukturvorhaben

Entscheidend für den Erfolg von Infrastrukturmaßnahmen und die Vermeidung von Verkehrsproblemen ist die frühzeitige Einbindung betroffener Bürger und der

Wirtschaft. Bereits in Vorbereitung des Ausbaus der A7 konnten so im Zusammenspiel von Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein, Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH), Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES), IHK Schleswig-Holstein und LogISH Lösungen gefunden und umfassend über das Vorhaben informiert werden.

Aktuell beteiligt sich die Logistik Initiative unter fachlicher Federführung des Landesbetriebes Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV-SH; Niederlassung Itzehoe) an der Erarbeitung von Lösungen rund um den Ausbau der B5 zwischen Itzehoe und Wilster.

Aufgrund dieser sehr positiven Erfahrungen sind wir für eine aktive Einbindung und Information im Zusammenwirken von Wirtschaftsministerium und am Ausbau beteiligter Akteure wie u.a. LBV-SH und Nah-SH.

11. Logistik 4.0 / Digitalisierung

Eine enge Verzahnung von IT und Logistik ist in der fortschreitenden Digitalisierung entscheidend für den Erfolg der Unternehmen im Land. Im Zusammenspiel kann diese die bestehenden Positionen im Wettbewerb sichern oder weiter ausbauen. Vor allem mittels der engen Verzahnung beider Bereiche verbesserte oder völlig neu gestaltete Prozesse eröffnen dem Tourismus, dem Bereich der erneuerbaren Energien, der maritimen Wirtschaft sowie dem Handel und der klassischen Produktion im Lande völlig neue Perspektiven. Diese Chancen gilt es wahrzunehmen, denn die digitale Transformation führt hin zu neuen Prozessen, zu anderen Hierarchien und - nicht zuletzt - hin zu neuen Formen von Mobilität und Infrastruktur.

Wir sind deshalb für einen weiteren Ausbau dieses Know-hows durch gezielte Unterstützung von Hochschulen sowie der Aus- und Weiterbildung. Im Modellkonzept „Bündnis für Industrie.SH“ sollte der Bereich Logistik – im Sinne der Anforderungen von Industrie und Gewerbe an Logistik und das Outsourcing in Richtung der Logistik – viel stärker als bisher eingebunden sein.

12. Globale Megatrends

Neben den bereits oben aufgeführten Punkten sind durch verschiedene wissenschaftliche Institute (u.a. Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS) sog. Megatrends erarbeitet worden, welche das Potential haben, die Logistik der kommenden Jahre wesentlich zu verändern.

Das Fraunhofer SCC hat hierzu folgende Punkte aufgeführt:

- Digitalisierung
- 3D-Druck
- Autonomes Fahren
- Robotik
- Informationsgesellschaft
- Diversifizierung

- Servitization
- Nachhaltigkeit

Aus Sicht der LogISH sind diese generell durch folgende Aspekte zu ergänzen:

- Diversifizierung (Demografischer Wandel)
- Nachhaltigkeit (Green Logistics)
- Globalisierung
- Knappe Infrastruktur und Verkehrsengpässe
- Prozessorientierung
- Steigende Compliance-Anforderungen
- Urbanisierung
- Cross-Innovation
- Mobilität.

Last not least sind insbesondere für Schleswig-Holstein folgende Trends zu berücksichtigen:

- Energie / Energiesicherheit / Energieversorgung / Landstromversorgung / Energieüberschuss
- Smart Factory (als Erweiterung zu Robotik)
- Neue Wachstumsregionen der globalen Ökonomie oder
- wesentliche Veränderungen in ihr, z.B. Müll-Export-Linien
- Smart City / Smart Countryside

Die LogISH beschäftigt sich inhaltlich mit diesen Punkten und führt zu den einzelnen Themen Veranstaltungen durch. Daneben steht sie für Stellungnahmen und Diskussionen zur Verfügung und vertritt die Interessen aller an der Logistik in Schleswig-Holstein Beteiligten.

Kontakt:

Vorstand
Logistik Initiative Schleswig-Holstein e. V.
Fraunhoferstraße 2-4
24118 Kiel

Tel: (0) 431/24 84 – 156
Fax: (0) 431/24 84 – 111
Mail: info@logistik-sh.de
Web: www.logistik-sh.de