

Von: Roy Kühnast <r.kuehnast@logistik-sh.de>
Gesendet: Dienstag, 30. November 2021 15:31
An: Wirtschaftsausschuss (Landtagsverwaltung SH) <Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de>
Betreff: [EXTERN] Stellungnahme Drucksache 19/3234
Priorität: Hoch

Sehr geehrter Herr Dr. Tietze,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Anhörung des Wirtschaftsausschusses zum Thema "Ansiedlungsstrategie Schleswig-Holstein" einen Beitrag liefern zu können.

Unter dem Dach der Logistik Initiative Schleswig-Holstein sind Unternehmen entlang der Supply-Chain versammelt. Insofern richtet sich unser Blick schwerpunktmäßig auf Logistikfragen, berücksichtigt aber auch darüberhinausgehende Aspekte.

Gerne stehen wir für Rückfragen oder Erläuterungen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,
der Vorstand der LogISH

Mit freundlichen Grüßen,

Roy Kühnast
Vorstand / Leitung Geschäftsstelle

Logistik Initiative Schleswig-Holstein e.V.
c/o egw:wirtschaftsförderung
Viktoriastraße 17
25524 Itzehoe

Fon: +49 (0) 4821/40 30 - 2853
Fax: +49 (0) 4821/40 30 - 289
Email: info@logistik-sh.de
Web: <https://logistik-sh.de/>



Angaben zum Unternehmen gemäß EHUG vom 1. Januar 2007:

Name: Logistik-Initiative Schleswig-Holstein e.V.
Sitz: 24118 Kiel, Fraunhoferstraße 2-4
Register: Vereinsregister Kiel, AZ: VR 5253 KI
Vorstände: Rüdiger S. Grigoleit, Friedrich A. Kruse jun., Roy Kühnast, Holger Matzen, Rüdiger Schacht, Dirk Schümann

STELLUNGNAHME

30. November 2021

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

Schriftliche Anhörung des Wirtschaftsausschusses zum Thema "Ansiedlungsstrategie Schleswig-Holstein"

Drucksache 19/3234

Adressat:

Dr. Andreas Tietze, Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses

Sehr geehrter Herr Dr. Tietze,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Thema „Ansiedlungsstrategie Schleswig-Holstein“ eine Stellungnahme abgeben zu dürfen.

Wir möchten uns hierzu wie folgt äußern:

Zu: 3.2 SWOT ... Logistik

In der SWOT-Analyse werden dem Logistiksektor Stärken/Chancen sowie Schwächen/Risiken zugeschrieben. Unter Stärken/Chancen fehlt, dass unsere ortsansässigen Logistikakteure gerade aufgrund ihrer hohen Anpassungsfähigkeit, der niedrigen Organisationsstufen und der geringeren Größe gegenüber Branchenschwergewichten äußerst flexibel und agil agieren können. Diese Leistungen werden von potenziellen Ansiedlern aus anderen Branchen durchaus nachgefragt. Unternehmerische Entscheidungen im Logistiksektor werden dementsprechend im Land getroffen. Zudem bestehen insbesondere Wachstumspotenziale aufgrund der geografischen Lage des Landes als Brücke von und nach Skandinavien sowie als Binderegion zwischen den Metropolregionen Malmö/Kopenhagen und Hamburg. Weiterhin könnte das sogenannte Nearshoring, d. h. die Verlagerung der Produktion aus asiatischen Produktionsstandorten in die Nähe Deutschlands, zu weiterer Dynamik führen.

Es fehlt jedoch im Vergleich zu anderen Bundesländern an Versendern, d.h. Produktion, im Land.

Die Verfügbarkeit von Personal ist eine wesentliche Voraussetzung, um weitere Ansiedlungen zu ermöglichen. Mit Blick auf die Bevölkerungsdichte liegt Schleswig-Holstein unter dem Bundesdurchschnitt und kann in einigen Regionen aufgrund der geografischen Gegebenheiten (z.B. Elbe im Süd-Westen des Landes) nicht grundsätzlich auf Arbeitmarkteffekte aus Nachbarregionen setzen. Zudem sind größere Lohngefälle - z.B. zwischen Verteilzentren großer Online-Anbieter und mittelständischen, schleswig-holsteinischen Betrieben - zu verzeichnen. Ein landesweites Konzept könnte flankierend zu den Ansiedlungsbemühungen entwickelt werden, um mindestens den heutigen Beschäftigungsstand zu halten oder mit der Geschäftsentwicklung in anderen Regionen mithalten zu können.

Zu: 4 Analyse der Nachfrageseite

Die Fokussierung auf Produktion in den Bereichen Maschinenbau und Elektronik, Ernährungsindustrie und Erneuerbare Energien eröffnet auch dem inländischen Logistiksektor zusätzliche Chancen. In der Produktion ist Schleswig-Holstein im Vergleich zu anderen Ländern unterrepräsentiert. Wir begrüßen deshalb diesen Ansatz und bieten eine frühzeitige Einbindung der Logistik Initiative Schleswig-Holstein an.

Mit Blick auf die ausländischen Quellmärkte sollten infolge der aktuellen weltweiten Entwicklungen Chancen des Nearshoring – z.B. Schleswig-Holstein als Produktionsstandort für Skandinavische Märkte – diskutiert werden.

Zu: 6.1 Schwerpunktbildung auf Fokusbranchen

Eine Fokussierung auf Produktion insbesondere in den Bereichen Maschinenbau und Elektronik, Ernährungsindustrie und Erneuerbare Energien wird begrüßt, siehe oben. Die Logistik ist in den Bereich der reaktiv zu betrachtenden Branchen mit dem Hinweis einsortiert worden, dass dies situativ anzupassen sei. Dies begrüßen wir grundsätzlich. Zugleich weisen wir darauf hin, dass Logistik gerade bei Ansiedlungen oft eine Sogfunktion übernimmt, denn ohne funktionierende Logistik nebst Infrastruktur sind Ansiedlungen nur schwer zu erreichen. Erfolgreiche Logistikketten erleichtern dementsprechend Ansiedlungen, die solche HUBs benötigen. Insofern könnten auf der Basis der in der Ansiedlungsstrategie angestrebten Industrie- und Gewerbeansiedlungen begleitend Konzepte auch mit einem strategischen Ausblick erstellt werden, um auch Ansiedlungsentscheidungen mit dem Hinweis auf kompetente Supply Chain Partner zu fördern.

Zu: 6.2 Orientierung an aussichtsreichen Quellmärkten

Diese sollten nicht nur auf die USA und / oder China fokussiert werden. Wir begrüßen die Überlegung, deutschen Standorten Wachstumsmöglichkeiten in Schleswig-Holstein zu bieten. Zusätzlich sehen wir jedoch auch ein vergleichbares Potenzial mit Blick auf Skandinavien sowie Benelux. Eine bessere Verfügbarkeit von geeigneten Grundstücken und leistungsfähigen Verkehrsanbindungen wird das Wachstum verstärken oder gar erst ermöglichen.

Zu: 6.3.3 Zusammenarbeit in der MRH und mit anderen Institutionen

Die Zusammenarbeit sollte unserer Meinung nach auch in Richtung Metropolregion Malmö/Kopenhagen und entlang des STRING-Korridors (South Western Baltic Sea TransRegional Cooperation – Implementing New Geography) von Oslo bis Hamburg mit den entsprechenden Akteuren auf einer zielgerichteten, institutionalisierten Grundlage gesucht werden.

Zu: 6.3.7 Verkehrsinfrastruktur, Bereitstellung von Gewerbeflächen, digitale Infrastruktur

Hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur ist anzumerken, dass mit der A 20 und A 21 nicht nur um eine Umfahrung sondern insbesondere die Entlastung des Verkehrsknotenpunktes Hamburg erreicht wird. Potenzielle Ansiedler – gerade bei großen Produktionsvorhaben - betrachten solche Engpässe erfahrungsgemäß sehr genau, denn ein reibungsfreier Zulauf und Nachlauf sind entscheidend im Standortwettbewerb. Staukosten machen ihn unattraktiv.

Das Thema Zugsanbindung, sowohl im Sinne von ÖPNV als auch Gütertransport, kommt eindeutig zu kurz. Die Dekarbonisierungsvorhaben der Wirtschaft mit Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und aktuelle, mit dem Regierungswechsel in Berlin zusätzlich befeuerte Entwicklungen zeigen eindeutig die Schwächen dieses Verkehrsträgers im Lande auf: geringe Elektrifizierungsquote, fehlende Gleise, zu geringe Kapazitäten sowie die noch geringe Ausstattung mit Terminals in der Fläche sind Ansiedlungsbremsen und zugleich hinderlich für die Entfaltung der ortsansässigen Wirtschaft. Hier gilt es, angebotsorientiert zu operieren. Ansiedlungen z. B. von Batterieproduktionen oder vergleichbare benötigen dies bereits für ihre Standortentscheidung, so unsere Erfahrungen. Die Erhöhung des Güterverkehrsanteils auf der Schiene wird durch den gerade veröffentlichten Koalitionsvertrag auf

Bundesebene zusätzlichen Schub erhalten. Dies ist im gerade beschlossenen Landesentwicklungsplan noch nicht umfänglich berücksichtigt, denn ansiedlungsrelevante Gewerbeflächen mit überregionaler Bedeutung wurden stark auf die Landesentwicklungsachsen entlang der Autobahnen ausgerichtet. Die Ansiedlungsstrategie könnte deshalb entscheidende Impulse geben, dass dieser Aspekt zumindest bei der Aufstellung der Regionalpläne berücksichtigt werden könnte. Dabei sollte auch die Verlagerung von Transporten auf die (Binnen-) Schifffahrt – insbesondere mit Blick auf den Nord-Ostsee-Kanal und den Elbe-Lübeck-Kanal – berücksichtigt werden.

Ein weiterer infrastruktureller Aspekt ist die Versorgung mit Energie: hier insbesondere mit Strom. So sind an vielen Standorten Anschlusskapazitäten an Umspannwerke erschöpft bzw. könnten im Zuge von Dekarbonisierungsvorhaben (z. B. im ChemCoast Park Brunsbüttel) zeitnah an ihre Grenzen stoßen. Die Ansiedlung von zusätzlichen Betrieben wäre dann nur mit (zeit)aufwendigen Planungsprozessen möglich. Flankiert werden diese Entwicklungen durch eine deutlich anziehende Nachfrage nach sogenanntem grünen Strom, insbesondere für Produktionsvorhaben.

Das Thema Gewerbeflächen betrifft uns als Logistiker besonders. Gemeinden, die noch über Gewerbeflächen verfügen, ziehen Betriebe vor, die bezogen auf die erforderliche Fläche mehr Mitarbeiter beschäftigen als die Logistik, die große Flächen benötigt mit in der Regel deutlich weniger Mitarbeitern. Dies erfolgt einerseits aufgrund von Regularien im Zusammenhang mit der Ausweisung von Gewerbeflächen aber auch infolge der erwarteten Belastung der Verkehrsinfrastruktur. Die Ansiedlung von Produktion bedingt jedoch effiziente Logistikaktivitäten, die nicht fernab im Hinterland abgewickelt werden können. Hier ist eine andere Sicht nötig, denn ohne Logistik keine Produktion und keine Versorgung der Bevölkerung. Ein weiterer Aspekt ist die im Raum stehende Begrenzung des Flächenverbrauchs (Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsflächen inklusive Gewerbe- und Industrieflächen) auf unter 1,3 ha/Tag. Ansiedlungen wie beispielsweise Tesla in Grünheide wären dann so nicht möglich. Damit ist ein zunehmender Wettbewerb um verfügbare Flächen zu erwarten. Planungs- und Genehmigungsverfahren engen zusätzlich den Spielraum ein, denn die Entwicklung einer neuen Gewerbefläche dauert fünf bis zehn Jahre. Zu lange, um auf kurzfristige Anfragen von Unternehmen zu reagieren. Es gilt deshalb, im Sinne einer erfolgreichen Ansiedlungsstrategie, die auch ortsansässigen Unternehmen Entwicklungsmöglichkeiten bietet, geeignetere Lösungen zu finden.

Gerne stehen wir für Rückfragen oder Erläuterungen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Holger Matzen

Vorsitzender des Vorstandes



Roy Kühnast

Vorstand / Leitung Geschäftsstelle

Absender / Kontakt:

Roy Kühnast
Vorstand / Leitung Geschäftsstelle
Logistik Initiative Schleswig-Holstein e. V.
c/o egw:wirtschaftsförderung
Viktoriastraße 17
25524 Itzehoe
Tel: (0) 4821/40 30 – 2853
Fax: (0) 4821/40 30 – 289
Mail: info@logistik-sh.de
Web: www.logistik-sh.de