

# Positionspapier 2022

Kiel, März 2022





## Logistik Initiative Schleswig-Holstein e. V. (LogISH) LogISH – dafür arbeiten wir.

### Wer wir sind

Die Logistik Initiative Schleswig-Holstein e. V. (LogISH), eine Initiative der Wirtschaft und des Landes, ist

- ▶ ein unabhängiger Zusammenschluss von Unternehmen insbesondere der Logistik, des Handels und des produzierenden Gewerbes
- ▶ ein neutraler Ansprechpartner
- ▶ eine verkehrsträgerübergreifende Plattform
- ▶ ein Vermittler zwischen Politik, Verwaltung und Praktikern
- ▶ ein Netzwerk für Wissenstransfer und
- ▶ ein Initiator gemeinsamer Projekte zur Stärkung und Positionierung des Logistikstandortes Schleswig-Holstein.

### Präambel

Die Logistikwirtschaft wird im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen in der öffentlichen Wahrnehmung als nicht besonders attraktiv wahrgenommen und steht nicht im Mittelpunkt des öffentlichen Interesses. Und doch ist Logistik für unser Leben, für unsere Wirtschaft im Wortsinn lebenswichtig! Sie – die Logistikkette – bildet die Adern und Venen unserer Gesellschaft. Ohne Logistik gibt es keine Produktion, keinen Handel, keinen Austausch und damit keine Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung.

Um ihrer Funktion gerecht werden zu können, bedarf es für eine effiziente, nachhaltige und sichere logistische Versorgungskette verschiedener Voraussetzungen. Diese orientieren sich an den Bedürfnissen der Menschen in unserer Gesellschaft und unterliegen damit selbst einem steten Wandel.

Wir möchten mit dieser überarbeiteten Auflage unseres Positionspapiers aktuelle Entwicklungen und Herausforderungen mit Blick auf den Logistikstandort Schleswig-Holstein aufgreifen. Zugleich bieten wir allen Akteuren aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft erneut unsere enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit zur Sicherung der Logistikketten im Interesse unseres Landes an.

### Logistikstandort Schleswig-Holstein – über Regionen und Grenzen hinaus

Unser traditionsreicher Logistikstandort im Norden Deutschlands wird geprägt von ortsansässigen Logistikakteuren, die gerade aufgrund ihrer hohen Anpassungsfähigkeit, der niedrigen Organisationsstufen und der geringeren Größe im Vergleich zu internationalen Branchenschwergezeiten äußerst flexibel und agil agieren können. Durch das enge Zusammenspiel mit Produktion, Handel und Tourismus im Land sichert die Logistik die Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft entscheidend. Unternehmerische Entscheidungen im Logistiksektor werden dementsprechend im Land getroffen. Hinzu kommt, dass das Know-how unserer Logistiker zunehmend von Akteuren aus anderen Regionen oder potenziell ansiedlungsinteressierten Unternehmen nachgefragt wird.



Neben unseren leistungsfähigen Logistikbetrieben verfügen wir in Schleswig-Holstein zudem über eine besondere, für Logistikprozesse bedeutsame geografische Lage. Da sind die Nahtstellen zu den skandinavischen Nachbarländern und die daraus resultierenden besonderen, nordisch geprägten soziokulturellen Faktoren zu nennen. Weiterhin sind Teile unseres Bundeslandes integraler Bestandteil der Metropolregion Hamburg. Zugleich stellt Schleswig-Holstein ein Bindeglied zur Metropolregion Malmö/Kopenhagen dar. Als nördlichstes Bundesland bilden wir mit den Häfen Kiel und Lübeck sowie unseren Straßen- und Bahnanbindungen eine Brücke nach Skandinavien, Finnland und in das Baltikum. Mit dem Nord-Ostsee-Kanal verfügen wir über einen der wichtigsten maritimen Verbindungswege Europas, der insbesondere nach seinem Ausbau erheblich helfen kann, Logistikketten nachhaltiger zu gestalten. Und unsere Häfen an der Westküste, insbesondere in Brunsbüttel, bilden ein Tor in Richtung Nordsee: zu Destinationen in Nord-West-Europa.

## Aktuelle Herausforderungen und neue Perspektiven

Derzeit können wir feststellen, dass sich die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft auf nationaler, europäischer aber auch weltweiter Bühne stark ändern. Nicht erst mit der Blockierung des Suezkanals durch die „Ever Given“ im Jahr 2021 stehen die Logistikketten weltweit unter Druck. Doch infolge dieser Situation haben sich Staus vor bedeutenden Abfertigungspunkten in vielen Teilen der Welt aufgebaut, was auch eine Verknappung von Schiffsraum und Containern in Europa und Deutschland bewirkt. Diese Prozesse könnten zu wei-



teren Auswirkungen für Hamburg und Schleswig-Holstein führen, auch wenn viele Terminals im Norden auf immer größere Schiffe vorbereitet sind, die Anbindungen über Straße und Schiene können dieses Volumen jedoch kaum noch fassen. Die dort aktiven Dienstleister stoßen dementsprechend mittlerweile deutlich an ihre Grenzen. Weitere Lieferverzögerungen und Kostensteigerungen sind vorprogrammiert.

Der Logistikstandort Schleswig-Holstein ist insbesondere durch die starke innereuropäische Vernetzung vor größeren Verwerfungen im Vergleich zu anderen Standorten trotz dieser Entwicklungen bisher gut positioniert, noch offen sind mögliche Auswirkungen hinsichtlich des zukünftig zu erwartenden verstärkten „Nearshoring“, d. h. der Verlagerung der Produktion aus asiatischen Produktionsstandorten in die Nähe Deutschlands, beispielweise nach Osteuropa. Auch der Einfluss anderer Transportrouten, z. B. über die Schiene oder die Entwicklung des nördlichen Seewegs (Nordostpassage), kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Insofern regen wir an, dass in Zusammenarbeit mit dem Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel) und weiteren Partnern, diese Fragen im Interesse der Stärkung des Logistik- und Wirtschaftsstandortes unter Berücksichtigung von Anforderungen hinsichtlich des Klimaschutzes gemeinsam untersucht werden. Daraus ließen sich Strategien zur Bewältigung der anstehenden Probleme aber auch Chancen sowie Handlungsempfehlungen ableiten.

### Umweltschutz, Nachhaltigkeit und alternative Antriebe

Unsere leistungsfähige schleswig-holsteinische Logistikwirtschaft wird vor allem von klein- und mittelständischen Betrieben repräsentiert, die häufig bereits seit mehreren Generationen an die jeweils Nachfolgende weitergegeben werden. Nachhaltigkeit ist deshalb ein zentraler Aspekt in den Firmenhistorien, denn auch die zukünftigen Nachfolgerinnen und Nachfolger möchten eine Chance für erfolgreiches Wirtschaften und Leben in einem intakten Ökosystem haben. So ist Wandel und Anpassung seit jeher Teil der Logistik, die als Dienstleister für die Versorgung von Menschen und Wirtschaft sorgt. Dementsprechend kann und möchte die ortsansässige Logistik sogar Vorreiterrollen einnehmen. Das reicht von

einem nachhaltigeren Bau von Betriebsstandorten (siehe Ausführungen weiter unten) über die Nutzung alternativer Antriebe bis hin zu optimierten, verkehrsträgerübergreifenden Logistikketten, die Bahn- und Schiffsverkehr bewusst mit einbeziehen.

Seit mehr als zwei Jahren verfolgen Akteure aus dem Raum Neumünster dementsprechend gemeinsam ein Projekt zum Einsatz von grünem, in Schleswig-Holstein erzeugtem Wasserstoff als Antrieb für LKW. Mittlerweile bilden sich auch in anderen Regionen Netzwerke von Logistikern aber auch Produktionsbetrieben, die eine lokale Struktur diesbezüglich aufbauen und später überregional miteinander vernetzen möchten. Hier sind Logistiker aus Schleswig-Holstein bundesweit Vorreiter! Ohne Unterstützung aus Politik und Verwaltung wird es jedoch schwer, diese Projekte zu verfolgen, da diese Systeme noch nicht wettbewerbsfähig – im Vergleich zu Diesel-basierten Systemen – am Markt zu beziehen sind. Solche Systeme sind jedoch notwendig, da diese auch unseren Produktions- und Handelsbetrieben, den eigentlichen Auftraggebern von Logistikaktivitäten, im Land helfen werden, ihren ökologischen Fußabdruck stetig zu verbessern.

Neben batterieelektrischen LKW rücken Lösungen für den kombinierten Verkehr, also beispielsweise für die Nutzung von Straße und Schiene oder Wasserwegen im Verbund, verstärkt in den Fokus von heimischen Logistikbetrieben. Auch dafür wird politische Unterstützung benötigt, denn solche Anlagen müssen geplant, finanziert oder genehmigt werden.

Die Logistikinitiative unterstützt darüber hinaus von Anfang an die schleswig-holsteinische Versuchsstrecke für Oberleitungs-LKW an der Bundesautobahn 1 zwischen der Anschlussstelle Reinfeld und dem Autobahnkreuz Lübeck (Projekt eHighway.SH). Auch mögliche (überregionale) Erweiterungen des Projektes werden wir zukünftig gerne begleiten.

### Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur

Eine intakte und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, die sämtliche Verkehrsträger umfasst, ermöglicht die kontinuierliche, zuverlässige Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft. Ein Ausbau entsprechend den prognostizierten Bedarfen muss zeitnah bzw. für die Logistikunternehmen planbar erfolgen, um Engpässe in



der Zukunft zu vermeiden. Auch dient neu geschaffene Verkehrsinfrastruktur entwicklungspolitischen Zielen im Land, wie die bessere überregionale Anbindung der Westküste, und kann unter Berücksichtigung nachhaltiger Baumaßnahmen helfen, auch klimapolitische Zielsetzungen mittelfristig zu erreichen.

Gerade Maßnahmen zum Erhalt dieser Strukturen dienen Umweltschutz bzw. Nachhaltigkeit in hohem Maße. Bestimmte Erweiterungen des Angebotes an Verkehrsinfrastrukturen ermöglichen zudem – gerade vor dem Hintergrund der Gewährleistung stabiler Logistikketten und der teilweise gegebenen „Insellage“ unseres Bundeslandes – Backup-Verbindungen auch in kritischen Situationen.

Neben der sogenannten Ahrensburger Liste sehen wir weitere Maßnahmen für unser Land für bedeutsam an. So verweisen wir auch auf das Papier der IHK Schleswig-Holstein mit dem Titel „Verkehr und Mobilität – jetzt und in Zukunft“.

Der Ausbau des kombinierten Verkehrs im Verbund mit zusätzlichen (dezentral vorgehaltenen) Terminals kann die Bemühungen der Logistikwirtschaft, nachhaltige Logistiklösungen flächendeckend anzubieten, untersetzen. Die Unterstützung seitens Politik und Verwaltung ist dafür zwingend erforderlich, auch da für solche Lösungen heimische Unternehmen Mehrkosten aufbringen müssen, die derzeit am Markt nicht erlöst werden können.



## Grüne Gewerbeflächen und Gewerbeobjekte für logistikaffine Ansiedlungen und das 1,3 ha-Ziel

Logistik benötigt aufgrund der vielfältigen Prozessabläufe Raum, aber ohne Logistik gibt es keine Produktion und damit keine Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung. Auch keine Ansiedlung, schon gar nicht im für unsere Gesellschaft bedeutsamen Bereich erneuerbare Energien. Dementsprechend muss Sorge dafür getragen werden, dass Flächen an geeigneten Standorten zur Verfügung stehen bzw. auch zukünftig ausgewiesen werden können, um Ansiedlungen und Entwicklungsmöglichkeiten auch unserer ortsansässigen Logistikunternehmen zu ermöglichen. Eine im Raum stehende formale Begrenzung des gesamten Flächenverbrauchs (Zuwachs an Siedlungs- und Verkehrsflächen inklusive Gewerbe- und Industrieflächen) auf unter 1,3 ha/Tag würde den Standort Schleswig-Holstein im Wettbewerb um verfügbare Flächen eher zurückwerfen. Ansiedlungen wie beispielsweise Tesla in Grünheide bei Berlin wären dann so nicht möglich.

Wir als Logistiker, eingebunden in regionale, deutschlandweite und sogar weltweite Versorgungsketten, sehen uns in dieser Thematik aber auch in der Verantwortung, zumal viele Betriebe bereits über Generationen verantwortungsvoll geführt werden und dies auch für die Zukunft sicherstellen möchten. Berücksichtigt werden sollte dabei, dass zum Beispiel große Flächen für Logistiker entlang der A1 zwischen Hamburg und Puttgarden – spätestens nach Fertigstellung der Festen Fehmarnbeltquerung – aber auch nördlich von Hamburg entlang der A23 und der A7 bereitgestellt werden. Aus unserer Sicht gilt es deshalb, den Flächenverbrauch sowie den Verbrauch natürlicher Ressourcen zu optimieren. Dazu gäbe es durchaus verschiedene Möglichkeiten:

- ▶ die Nachnutzung von Industriebrachen und anderweitig aufgegebenen Altflächen (Brownfield-Entwicklung),
- ▶ die ortsnahe Versickerung von Regenwasser bzw. die Zurückführung in den Kreislauf vor Ort,
- ▶ der Bau nachhaltiger, recyclingfähiger Gebäude mit dem Verzicht auf Verbundwerkstoffe durch Nutzung emissionsärmerer, besser recycelbarer Baustoffe beim Bau von Hallen und Gebäuden im Sinne eines später leichteren Rückbaus,

Die Logistik Initiative Schleswig-Holstein unterstützt Bestrebungen des Landes, der IHK Schleswig-Holstein und weiterer Partner, einen sogenannten Rail Coach zu installieren, um eine Umsetzung von verschiedenen Schienenverkehrsprojekten im Land durch Vermittlung zwischen Politik, Verwaltung und Wirtschaft zu beschleunigen. Dies sollte auch die Unterstützung von Unternehmen bei der Einrichtung eines Industriegleises umfassen. Unsere Erfahrungen beim planmäßigen Ausbau der A7 in Schleswig-Holstein haben gezeigt, dass die Einrichtung einer solchen Kümmererstelle, ausgestattet mit gewissen Handlungsvollmachten, auch schwierige Projekte im Interesse aller Akteure erfolgreich zum Abschluss bringen kann.



- ▶ der Nutzung der baulichen Gegebenheiten zur Energieversorgung vor Ort via Solarpanelen oder Windkraftanlagen, wie bspw. bei einem Logistikstandort in Neumünster,
- ▶ dem Einsatz modularer Bauweisen in Vorfertigung,
- ▶ energetischen Optimierungen oder
- ▶ Dachbegrünungen (gegen Aufheizung und als Lebensraum für Insekten und andere Kleintiere) unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und auf der Basis von anerkannten Zertifikaten.

## Sicherung von Fachkräften – Unterstützung der Fachkräfte Initiative Schleswig-Holstein

Aktuelle und zukünftige Herausforderungen für Wirtschaft und Gesellschaft und damit für die Logistik können nur mithilfe von qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bewältigt werden. Und gerade neue Technologien und Prozesse – z. B. infolge der weiter voranschreitenden Digitalisierung oder der Nutzung alternativer Antriebe – benötigen eine entsprechend ausgebildete Anzahl von Fachkräften, also Arbeitskräften, die eine Berufsausbildung oder eine akademische Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben. Diese gilt es zu sichern.

Attraktive wirtschaftliche und auf die Lebensqualität abstellende Rahmenbedingungen im Land können bei-

spielsweise den Zuzug dieser Akteure bewirken. Gegebenenfalls müsste eine Anwerbung auch aus entfernteren Regionen mit verschiedensten Maßnahmen wie Sprachkursen unternommen werden, abgesichert durch ganzheitliche Konzepte, die eine Integration dieser Menschen vor Ort, z. B. durch die aktive Einbindung in alle Bereiche des öffentlichen Lebens, ermöglichen. Eine Einbindung von bereits Integrierten aus den jeweiligen Herkunftsländern kann diese Bemühungen positiv flankieren.

Verbesserte verkehrliche Rahmenbedingungen, also bessere Verbindungen beispielsweise über die bisher eher trennende Elbe, können ebenso helfen, Personal aus angrenzenden Regionen für Schleswig-Holstein zu begeistern. Doch auch die Hebung und Vermeidung der Abwanderung heimischer Ressourcen spielen zukünftig eine stärkere Rolle. Es müssten verstärkt Ausbildungsmöglichkeiten und Studienabschlüsse gerade für Schlüsselbereiche im Land angeboten werden. So könnte eine optimalere Vernetzung von Unternehmen und Verwaltungen mit potenziellen Fachkräften aus dem eigenen Bundesland erreicht werden. Begrüßenswert sei deshalb die Wiedereinrichtung von Studiengängen im Bereich Bauingenieurwesen zu nennen. Wir unterstützen zudem Vorhaben im Lande, Logistikstudiengänge an bestehenden Hochschulen einzurichten oder Außenstellen von Hochschulen an Standorten mit entsprechenden Bedarfen wie in Neumünster einzurichten. Hierbei ist jedoch Unterstützung seitens des Landes erforderlich.

Gerne bieten wir an, einen Arbeitskreis mit Institutionen wie der IHK, Ministerien und Unternehmen zum Thema



Fachkräftesicherung, z. B. im Rahmen der Fachkräfteinitiative Schleswig-Holstein, mit zu begleiten bzw. mit zu initiieren. Als Land zwischen zwei Meeren würden wir Maßnahmen unterstützen, die eine Verbesserung der personellen Ausstattung des Landesbetriebes für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein (LKN.SH) auch zur Wahrnehmung von hafengebördlichen Aufgaben wie der Erweiterung von Erreichbarkeitszeiten und der Abfertigung von Schiffen insbesondere an der Westküste bewirken. Die Westküstenkreise könnten so in diesen Aufgabenfeldern entlastet und Aktivitäten vereinheitlicht werden. Darüber hinaus ist aktuell das Gesundheitsamt Dithmarschen für Belange von Seeleuten in dieser Region – einschließlich der Einhaltung der Coronaschutzmaßnahmen – zuständig. Wir möchten anregen, diese Zuständigkeit – vergleichbar der zentralisierten Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten – in einer Landesbehörde wie der LKN.SH zu zentralisieren. Die Vereinheitlichung von Verfahrensweisen und die Erhöhung der Erreichbarkeit dieser Ansprechpartner könnten im Interesse einer optimierten, nachhaltigeren wassergebundenen Logistik verbessert werden. Auch eine personelle Stärkung von LBV.SH und NAH.SH in Anbetracht der anstehenden Aufgaben und zur Bewältigung der Herausforderungen aus der demografischen Entwicklung würden wir begrüßen.

## Einfuhrumsatzsteuer als inner-europäischer Wettbewerbsnachteil

Ein Unternehmen muss bei der Einfuhr von Waren aus einem Drittland in das EU-Gemeinschaftsgebiet über eine deutsche Zollgrenzstelle in jedem Fall die Einfuhrumsatzsteuer beim Zoll entrichten. Diese kann in der Regel als abzugsfähige Vorsteuer im Rahmen der Umsatzsteuervoranmeldung geltend gemacht werden. Eine Erstattung erfolgt auf Antragstellung jedoch deutlich – manchmal erst Monate – später, was zum Abfluss 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 – auch deutschen – 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.

Im Interesse der Stärkung des schleswig-holsteinischen Logistikstandortes würde die LogISH Aktivitäten seitens der Politik in Land und Bund im Schulterschluss mit der deutschen Wirtschaft, die diesen Wettbewerbsnachteil für den (nord-)deutschen Logistikstandort beseitigen könnten, begrüßen und unterstützen.

## Logistik 4.0 / Digitalisierung / Plattformökonomie

Als Querschnittsfunktion verbindet die Logistik Akteure entlang der Wertschöpfungsketten in sämtlichen Wirtschaftszweigen bis hin zu den Endverbrauchern. Insofern ist die Digitalisierung der Logistik einschließlich der Visualisierung der Logistikprozesse ein bedeutendes Thema für die gesamte Branche. Im Mittelpunkt stehen die Vernetzung und Integration logistischer Prozesse innerhalb und außerhalb von Unternehmen, von Produktionsanlagen bis hin zur möglichen Echtzeitsteuerung von Logistiknetzwerken. Die Bandbreite bei der Nutzung solcher Lösungen hängt in hohem Maße ab von Unternehmensgrößen und der Eingebundenheit in betriebsübergreifende Prozessketten aber auch von den internen Firmenstrukturen. Hier sind zunächst die Unternehmen und die Netzwerke selbst gefordert. Hilfestellungen werden insbesondere bei der Umsetzung neuartiger IT / KI-Vorhaben – auch in Zusammenarbeit mit Hochschulen – gewünscht. Dies reicht von der Bereitstellung von Förderinstrumenten bis hin zur Unterstützung bei der Suche, Ausbildung und Qualifizierung geeigneten Personals für solche Vorhaben.

Ein zunehmend bedeutsamer Faktor für Logistikketten sind sogenannte Plattformökonomien wie B2C-Plattformen, Business-to-Government (B2G), B2B, Peer-to-Peer-Netzwerke wie eBay sowie Engineering Plattformen. Unter diesen lassen sich Prozesse verstehen, die es sich zur Aufgabe machen, Anbieter und Interessenten ganzheitlich auf einer digitalen Plattform zusammenzubringen. Treiber dieser Entwicklungen sind u. a. die Digitalisierung sowie ein sich änderndes Nutzerverhalten. Beispiele sind Plattformen wie Amazon, AirBnB oder Uber (Mobilität). Deutschland und gerade Schleswig-Holstein spielen aufgrund verschiedener Faktoren wie der Größe von Handelsunternehmen am Standort oder verfügbarer digitaler Infrastruktur eher eine untergeordnete Rolle. Allerdings werden durch die Schritte solcher Plattformen in die Fläche, wie beispielsweise

von Amazon, sämtliche Akteure in der Region betroffen: vom stationären Einzelhändler bis zum Logistiker der sogenannten letzten Meile. Unsere Unternehmen müssen sich hier zunächst selbst positionieren und könnten im Nachgang ggf. Unterstützung, ähnlich der im vorhergehenden Abschnitt genannten, benötigen. Im Bereich Business-to-Government könnte Schleswig-Holstein jedoch selbst Meilensteine setzen und beispielsweise Prozesse zwischen Unternehmen und Behörden – aber auch zwischen Einwohnern und Behörden – immer stärker digitalisieren, was der Attraktivität unseres Wirtschaftsstandortes zugutekommen würde. Beispiele wären die digitale Beantragung von Führerscheinen, Personalausweisen, die Anmeldung von LKWs und die Kommunikation mit den Krankenkassen.



## Reduzierung von Transporten für einen nachhaltigeren Küstenschutz

Schleswig-Holstein als bedeutender Hafen- und Schifffahrtsstandort mit seinem weltweit bekannten Nord-Ostsee-Kanal ist selbstredend am Schutz seiner Küsten, Wasserwege und am Wasser liegenden Regionen interessiert. Deichbau, Deichsanierung oder die Fahrbereithaltung von Wasserstraßen und Häfen stehen deshalb im Fokus. Wir begrüßen und unterstützen Aktivitäten unserer Mitglieder und weiterer Akteure, neue Wege in diesen Bereichen gehen zu wollen. So könnten Projekte gefördert werden, die Materialien für den Deichschutz beispielsweise aus Entschlickungsmaßnahmen gewinnen und im Land aufbereiten, was erheblich zur Reduzierung von Transporten beitragen könnte. Dies würde einerseits die Nachhaltigkeit solcher Maßnahmen verbessern und andererseits in der Zukunft weltweit benötigtes Know-how im Land aufbauen.

## Globale Megatrends

Globale Megatrends, die von verschiedenen wissenschaftlichen Instituten (u.a. Fraunhofer Arbeitsgruppe für Supply Chain Services SCS, Kiel Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel)) definiert wurden und laufend identifiziert werden, wirken sich auch auf unsere Region aus. Sie haben das Potenzial, die Logistik sowie die Wirtschaft in den kommenden Jahren wesentlich zu verändern. Aus Sicht der LogISH sind folgende, noch nicht o. a. Entwicklungen für unsere Region besonders bedeutsam (alph. Auflistung):

- ▶ 3D-Druck
- ▶ Angebotsverschiebungen / -optimierungen (Hier gemeint: Das Handling von Produkten billiger Beschaffenheit verteuert sich zunehmend, so dass solche Angebote zukünftig nicht mehr zur Verfügung stehen könnten.)
- ▶ Autonomes Fahren
- ▶ Energie / Energiesicherheit / Energieversorgung
- ▶ Grüne / Nachhaltige Logistik
- ▶ Nearshoring (Hier gemeint: Die Verlagerung der Produktion aus asiatischen bzw. entfernten Produktionsstandorten in die Nähe Deutschlands.)



Die LogISH beschäftigt sich inhaltlich mit solchen Punkten und würde eine übergeordnete Zusammenarbeit bei der Herleitung von Auswirkungen für unseren Standort und die Erarbeitung von möglichen Strategien unter Einbindung von Wissenschaft, Politik, Verwaltung und Wirtschaft begrüßen.



## 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](mailto:info@logistik-sh.de)  
Web: [www.logistik-sh.de](http://www.logistik-sh.de)