



Bericht

der Landesregierung

Logistikkonzept für Schleswig-Holstein

Antrag der Fraktion der FDP

Drucksache 16/1256

Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

Auf Antrag der Fraktion der FDP (Drs. 16/1256) hat der Landtag mit seinem Beschluss vom 23. März 2007 die Landesregierung gebeten, schriftlich zur 23. Landtagstagung über ihr Logistikkonzept für Schleswig-Holstein zu berichten. In dem Bericht soll darauf eingegangen werden, mit welchen konkreten Maßnahmen die Landesregierung erreichen will, dass im Transitland Schleswig-Holstein im Zuge der Handelsströme auf allen Verkehrsträgern noch mehr logistische Dienstleistungen und die damit verbundene Wertschöpfung und den entsprechenden Arbeitsplätzen an Schleswig-Holstein gebunden werden. Weiterhin soll darauf eingegangen werden, was die Landesregierung bisher getan habe, um dies zu erreichen, und welche messbaren Ergebnisse hierbei erzielt wurden.

In dem vorliegenden Bericht zum Logistikkonzept für Schleswig-Holstein werden neben den derzeit vorliegenden Zahlen zum Güterverkehr die Schlüsselprojekte des Landes zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur dargestellt. Diese Infrastrukturprojekte sind eine wesentliche Grundlage für das Land als leistungsfähiger Logistikstandort. In Umsetzung der Ergebnisse des Logistiktags, der in 2006 gemeinsam von MWV und IHK Schleswig-Holstein mit Unterstützung u. a. der Bundesvereinigung Logistik e.V. (BLV) durchgeführt wurde, wurden verschiedene Initiativen zur Förderung der Logistik gestartet, die in dem Bericht vorgestellt werden.

Schleswig-Holstein als Drehscheibe für Transport und Logistik

Die Transport- und Logistikbranche ist derzeit eine der führenden Wachstumsbranchen in Deutschland. Die Bedeutung der Logistik als Standortfaktor im nationalen und internationalen Wettbewerb um die Ansiedlung von Unternehmen der Industrie und des Handels wird künftig weiter zunehmen. Gründe sind der ungebrochene Trend zu verstärkter internationaler Arbeitsteilung mit der Folge einer zunehmenden Nachfrage nach Transportleistungen. Logistik ist eine Branche, die besonders stark von der internationalen Arbeitsteilung profitiert. Während viele Industrieunternehmen Arbeitsplätze ins Ausland verlagern, entwickeln viele Menschen derzeit in der Logistik neue berufliche Perspektiven. In Schleswig-Holstein lag der Anteil der in dem Wirtschaftszweig „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2003 bei 5,8 % und damit leicht über dem Bundesdurchschnitt von 5,4 %.

Das Logistikzentrum für Norddeutschland ist in erster Linie Hamburg mit seinem Hafen. Das Wachstum des Hamburger Hafens hat für Schleswig-Holstein positive Effekte. 2006 wurden im Hamburger Hafen mehr als 8,9 Mio. Container umgeschlagen, d.h. knapp 10% mehr als im Vorjahr. Bis 2015 wird eine Verdoppelung auf 18 Mio. Container prognostiziert. Rechnerisch werden ca. ein Drittel aller in Hamburg ankommenden Waren als für die Metropolregion bestimmt eingestuft. Die Logistikbranche insbesondere in Schleswig-Holstein wird daher in den nächsten Jahren mit einem deutlichen Wachstum rechnen können.

Von besonderer Bedeutung für den Logistiksektor Schleswig-Holsteins ist der rasch wachsende Seeverkehrsmarkt Ostsee mit einem Netz von rund 80 Schifffahrtslinien und einer großen Zahl von Feeder-Verkehren. Dreh- und Angelpunkt für diese Verkehrsströme sind die Ostseehäfen des Landes. Prognosen erwarten für den Güterverkehr im Ostseeraum zwischen 1998 und 2015 eine Steigerung um 55%. Dabei übernehmen die Häfen nicht mehr nur eine reine Umschlagstätigkeit, was sich an

den Beispielen der Güterverkehrszentren Kiel und insbesondere Lübeck deutlich zeigt. Mit den Seehäfen als Zentrum bietet Schleswig-Holstein eine umfassende Logistikinfrastruktur. Weitere Schwerpunkte reichen von Flensburg über Rendsburg, Neumünster, dem CHEMCOAST PARK Brunsbüttel bis zu dem aktuellen Logistikzentrum NORDPORT in Norderstedt.

Güterverkehr in Zahlen

2002 wurden über die schleswig-holsteinischen Verkehrswege einschließlich Nord-Ostsee-Kanal rund 198 Millionen Tonnen Güter befördert. Insgesamt stieg der Güterverkehr gegenüber 1997 um 8 % an, wobei der Hauptanteil der Steigerung auf die Zunahme der Transitverkehre durch den Nord-Ostsee-Kanal entfällt, die Schienentransporte dagegen rückläufig waren.

Gütertransporte in Schleswig-Holstein in Mio. t

	1998	2000	2002	2004
Straßentransporte	101,3	171,5	155,9	162,4
Schienentransporte	6,1	5,2	7,7	5,7
Binnenschifffahrt	4,2	3,7	4,1	3,8
Nord-Ostsee-Kanal	37,3	44,1	64,5	80,6
Summe:	148,9	223,5	232,2	252,5

Quelle: Statistisches Landesamt/Statistisches Amt für Schleswig-Holstein und Hamburg
Statistisches Bundesamt

Der starke Anstieg der Transitverkehre über den Nord-Ostsee-Kanal hält auch weiterhin an: 2004 betrug das Transportaufkommen 80,6 Mio. t. Dieser Trend bildet sich ebenfalls in den Zahlen des Seehafenumschlags in den großen schleswig-holsteinischen Häfen ab:

Güterumschlag der großen Seehäfen in Schleswig-Holstein in Mio. t (brutto)

	1998	2000	2002	2004	2006
Brunsbüttel	7,8	7,7	7,5	7,8	7,7
Kiel	2,9	3,2	3,2	4,6	5,0
Lübeck	17,4	17,9	17,1	27,5	30,6
Puttgarden	3,8	3,4	3,2	3,5	3,8
Summe:	31,9	32,3	31,0	43,3	47,1

Quelle: Gutachten zu den Rahmenbedingungen des Güterverkehrs in Schl.-Holst., BMT 2004
Gutachten zu den logistischen Potentialen des Landes Schl.-Holst. In der VIKING-Region, ISL-BC 2005
Angaben der Häfen

Für das Transportaufkommen im Güterverkehr in Schleswig-Holstein wird auf Basis des Jahres 1997 bis 2015 eine Zunahme um rund 28 Prozent und mit Transitverkehr um rund 35 Prozent prognostiziert. Die Hauptverkehrsströme laufen dabei entlang der Jütlandlinie (Hamburg-Flensburg-Fredericia-Kopenhagen), der Vogelfluglinie (Hamburg-Lübeck-Puttgarden-Rödby-Kopenhagen), über die Westküstenachse (Hamburg-Itzehoe-Heide-Husum-Sylt/Esbjerg) und in Ost-West-Richtung über den Nord-Ostsee-Kanal (NOK), die Elbe, die Landwege Hamburg-Berlin und zukünftig verstärkt auch über die Autobahn A 20. Wichtige Knoten stellen die Häfen Kiel und Lübeck sowie im Landverkehr Neumünster dar.

Ausbau der Infrastruktur

Da die Hauptabsatzmärkte der Ostseeregion in West- und Mitteleuropa liegen, wer-

den im Transportkorridor Schleswig-Holstein besonders leistungsfähige Straßen, Schienen- und Schifffahrtswege und Häfen als Umschlagsplätze benötigt, um die Verkehrsströme zu bewältigen. Das Gesamtverkehrsnetz erreicht nur dann eine bedarfsgerechte Leistungsfähigkeit, wenn bedeutende Transeuropäische Verkehrsachsen und überregionale Verbindungen in Schleswig-Holstein ausgebaut werden. Damit das wirtschaftliche und politische Zusammenwachsen der Ostseeanrainerstaaten gelingt, müssen die Verkehrssysteme den hohen logistischen Anforderungen arbeitsteiliger räumlich verteilter Handels- und Produktionsprozesse gerecht werden. Die Landesregierung investiert dafür stetig und auf hohem Niveau in die Verkehrsinfrastruktur und in moderne logistische Schnittstellen. Diese Schnittstellen mit leistungsfähigen Verkehrsverbindungen werden langfristig über die Fähigkeiten entscheiden, Wertschöpfungsprozesse in die Region zu ziehen und neue Investitionen und Arbeitsplätze zu akquirieren.

Das Schlüsselprojekt des Verkehrsträgers Straße in Schleswig-Holstein ist der Neubau der A 20, einschließlich einer westlichen Elbquerung bei Glückstadt. Hinzu kommt der sechsstreifige Ausbau der A 7 vom Bordesholmer Dreieck bis zur Landesgrenze Schleswig-Holstein/Hamburg. Höchste Priorität genießt ebenfalls der Ausbau der B 404 zur A 21, sowie der Ausbau der Westküstenachse A 23 mit der Weiterführung über den teilweisen Ausbau der B 5. Als dritte feste Querung in der Ostsee nach der Großen Belt- und Öresundquerung soll eine feste Fehmarnbeltquerung über Straße und Schiene Schleswig-Holstein noch enger mit dem skandinavischen Raum verbinden. Von herausragender Bedeutung für die steigenden Skandinavienverkehre ist auch die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg/Lübeck-Travemünde. Mit der Sanierung der Eisenbahnhochbrücken in Rendsburg und Hochdonn und der Beseitigung der Langsamfahrstelle an der Strecke Neumünster-Flensburg werden wichtige Engpässe im Schienennetz beseitigt. Für die Stärkung der Verkehre des Elbe-Lübeck-Kanals wurde die Schleuse Lauenburg ausgebaut.

Die Lübecker Häfen bilden in ihrer Gesamtheit ein hochfunktionales Güterverkehrszentrum mit einer Fülle von ineinandergreifenden logistischen Dienstleistungsangeboten. Um das logistische Dienstleistungspotential der Lübecker Häfen weiter zu fördern und auszubauen, unterstützt die Landesregierung die Entwicklung des Güterverkehrszentrums Lübeck und die Investitionen am Skandinavienkai, Schlutupkai und Seelandkai. So wurde der Bau des neuen Logistikcenters der Spedition Bode am Seelandkai in 2006 mit ca. 1 Mio. Euro gefördert. Insgesamt sollen von Mitte der 1990er Jahre bis zum Jahr 2010 567 Mio. Euro in den Ausbau der Lübecker Häfen investiert werden, um den steigenden Gütermengen und Kundenanforderungen gerecht zu werden. Prognosen gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2015 bis zu 40 Millionen Tonnen Güter über den Lübecker Hafen umgeschlagen werden. Als größter Ostseehafen hat Lübeck bereits heute einen Marktanteil von über 40%. Die Lübecker Hafengesellschaft ist mit mehr als 1.000 Beschäftigten und über 5.000 Arbeitsplätzen, die direkt oder indirekt vom Hafen abhängig sind, einer der größten Wertschöpfungsquellen der Region.

Aufgrund der dynamischen Entwicklung der Ostseeregion wird sich der Wettbewerb auch für die Lübecker Häfen verschärfen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei neben der Konkurrenz durch Mecklenburg-Vorpommern auch auf den von der polnischen Regierung forcierten Ausbau der polnischen Seehäfen. Mit erheblichen Investitionen in die Hafeninfrastruktur und die Hinterlandanbindungen setzt die polnische

Regierung auf weiteres Wachstum im Skandinavienverkehr. So nahmen bereits Anfang Februar 2007 zwei Fähren ihren Liniendienst zwischen Swinemünde und Trelleborg auf. Eine weitere Optimierung der Hinterlandanbindungen des Lübecker Hafens, insbesondere über den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals für Großmotorschiffe, ist daher dringend erforderlich. Die Landesregierung erhebt diese Forderung weiterhin mit Nachdruck gegenüber dem Bund.

Für den Kieler Hafen wird aktuell das verkehrliche Konzept für die Hafenflächen des Norwegenkais überarbeitet. Seit der Indienststellung des „Kreuzfahrtschiffs mit Auto-deck“ Color Fantasy auf der Linie Kiel – Oslo hat das Frachtaufkommen erhebliche Steigerungen erfahren. Die Reederei Color Line wird noch in 2007 ein weiteres Schiff dieser Art einsetzen. Um ausreichende landseitige Verkehrsflächen für die Abfertigung der Fahrzeuge und Trailer bereithalten zu können, ist die Schaffung zusätzlicher Vorstauplätze im Bereich des nördlichen Terminals am Norwegenkai erforderlich. Die Landesregierung beabsichtigt, die Maßnahme, deren Volumen rd. 4,8 Mio. Euro umfaßt, mit einer 50%igen Förderung zu unterstützen.

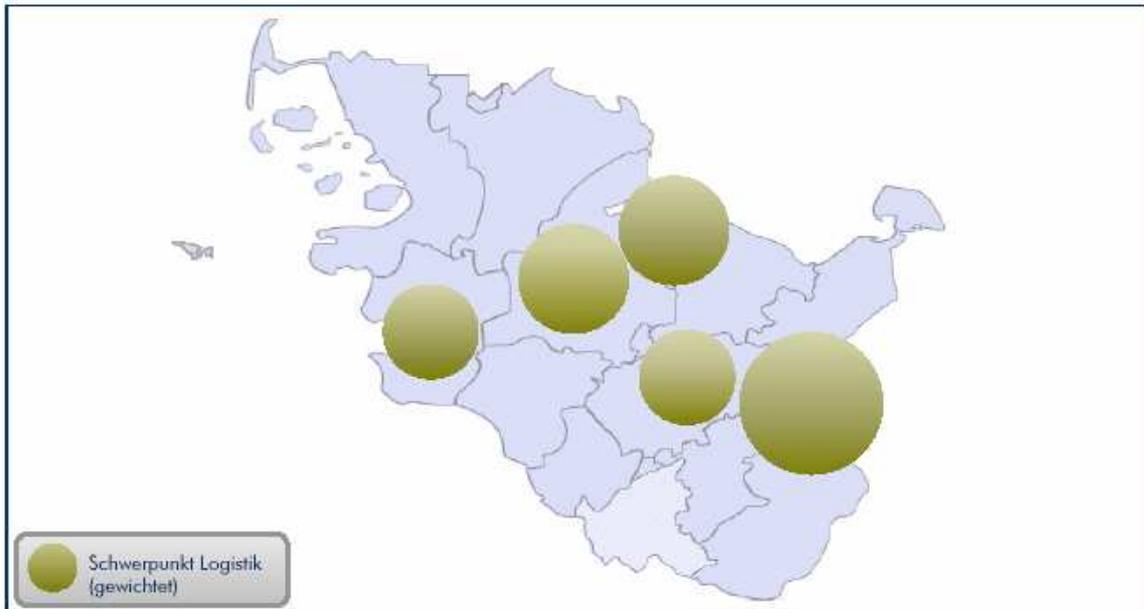
Der NOK bietet als direkter Seeweg zwischen Westeuropa und dem Ostseeraum den deutschen Nordseehäfen Hamburg, Bremen/Bremerhaven und Wilhelmshaven mit seiner kurzen und schnellen Verbindung zu den skandinavischen und baltischen Häfen exzellente Voraussetzungen für attraktive und wettbewerbsfähige Seetransportleistungen. Vor dem Hintergrund des seit Jahren zunehmenden Aufwärtstrends des Schiffsverkehrs auf dem NOK sind der Planungsauftrag des Bundes für die dringend notwendigen Anpassungsmaßnahmen der Oststrecke zwischen Königsförde und Kiel-Holtenau sowie die Planungsmaßnahmen für eine neue große Express-Schleuse in Brunsbüttel die wichtigsten positiven Entscheidungen zugunsten des Kanals als Tor zum Baltikum. Die Landesregierung begrüßt die Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums, die Ausbaumaßnahmen des NOK zeitnah zwischen 2009 und 2014 umzusetzen.

Ergebnisse der Studie „Logistische Potentiale des Landes Schleswig-Holstein in der VIKING-Region“

Anfang 2005 wurde das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistic Baltic Consult (ISL BC) Lübeck durch das jetzige Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr beauftragt, eine Studie mit einer Gesamtschau über das logistische Dienstleistungsangebot des Landes einschließlich Value-Added-Services entlang der Hauptverkehrsrouten vorzulegen. Dabei sollten auch konzeptionelle Ansätze zur Weiterentwicklung des Logistik- und Wertschöpfungsprofils aufgezeigt werden.

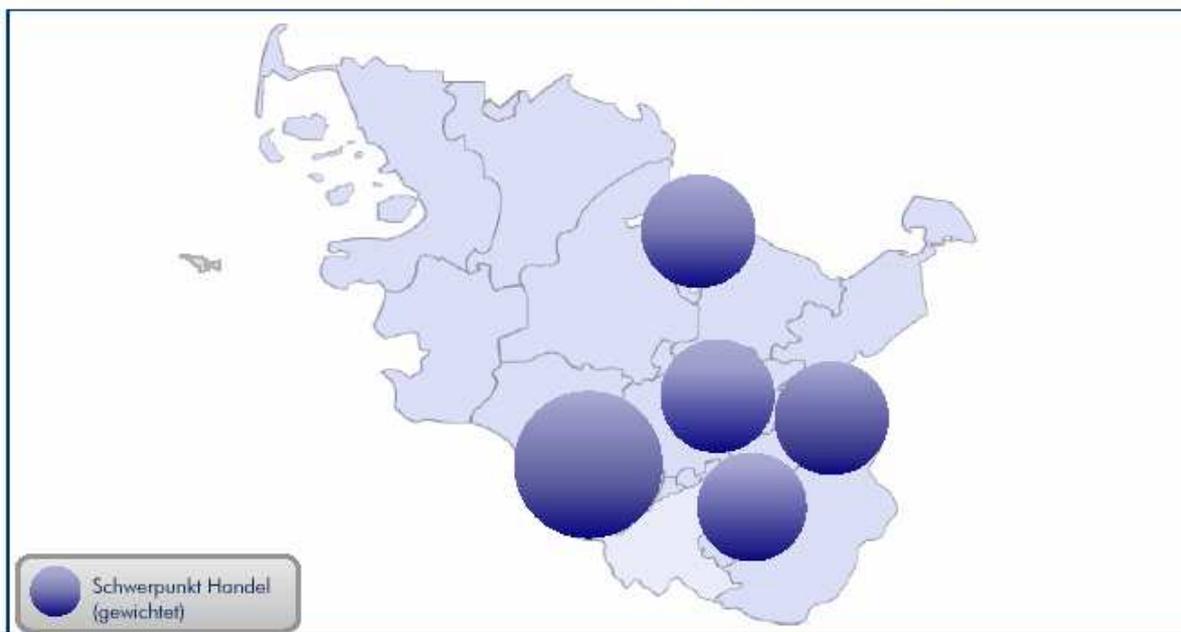
Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass das Angebot logistischer Dienstleistungen in den kreisfreien Städten und den angrenzenden Landkreisen Schleswig-Holsteins relativ hoch sei. In den Hamburger Randkreisen bestehe dagegen nur ein geringer Besatz mit Logistikdienstleistern. Auf der Nachfrageseite bestehe vor allem in den an Hamburg angrenzenden Kreisen ein hoher Besatz an Unternehmen aus dem Bereich Industrie und Handel.

Logistische Schwerpunkte (Basis: Anzahl der Logistikunternehmen und Beschäftigte) in Schleswig-Holstein

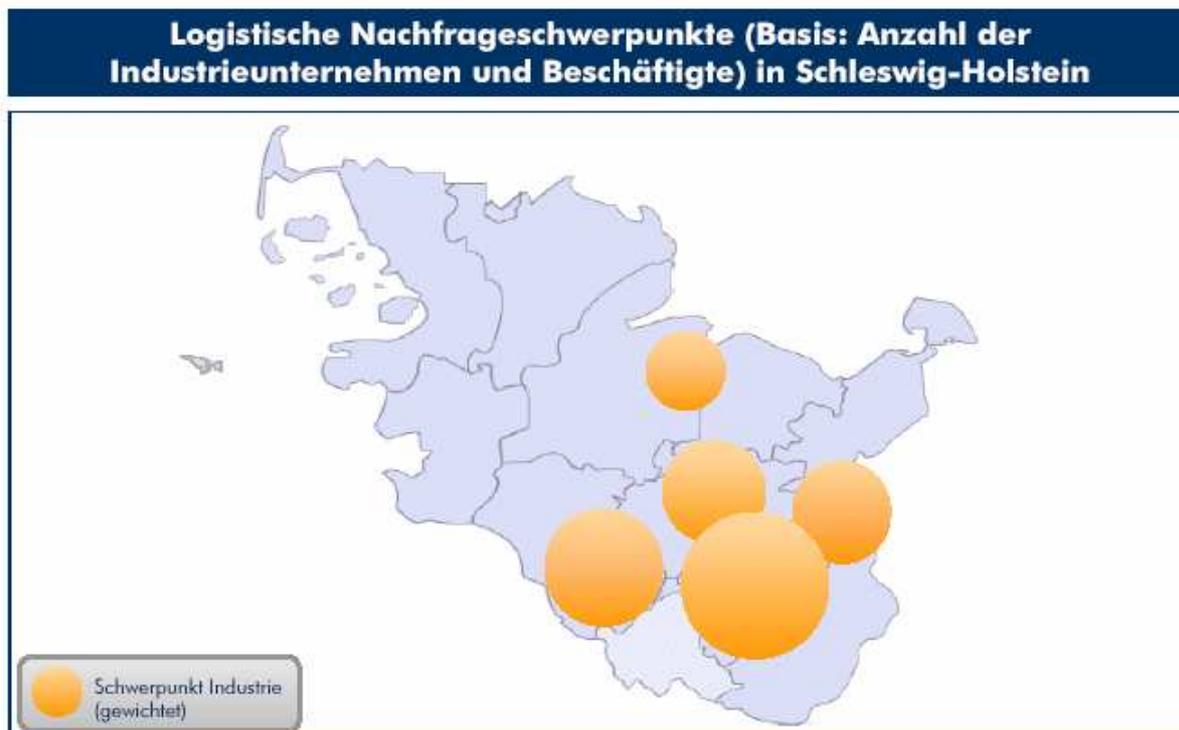


Quelle: ISL BC

Logistische Nachfrageschwerpunkte (Basis: Anzahl der Handelsunternehmen und Beschäftigte) in Schleswig-Holstein

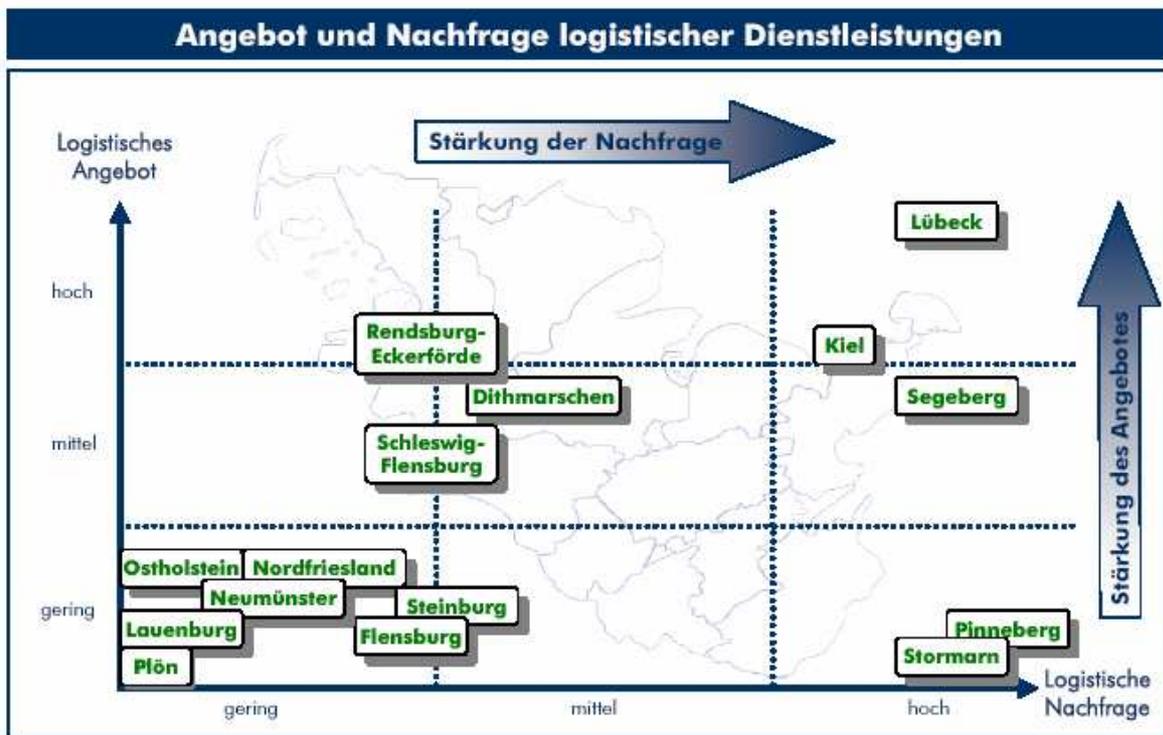


Quelle: ISL BC



Quelle: ISL BC

Zur Ermittlung landesspezifischer Trends in der Logistik und neuerer Entwicklungen wurden im Rahmen der Studie Workshops mit ausgewählten Unternehmensvertretern aus Industrie, Handel und Logistik durchgeführt. Im Ergebnis zeigt sich, dass die kreisfreien Städte Lübeck und Kiel sowie der Landkreis Stormarn sowohl die logistischen Voraussetzungen in hohem Maße erfüllen als auch einen hohen Angebots-/Nachfragegrad aufweisen. Demzufolge verfügen diese Standorte über eine Ausgangsposition, die es zu wahren und entsprechend zu unterstützen gilt. Eine differenzierte Ausgangslage ist in den Landkreisen Segeberg und Pinneberg anzutreffen. Beide Kreise erfüllen das Kriterium des Angebots und der Nachfrage in hohem Maße, jedoch erfüllen sie die logistischen Voraussetzungen nur in einem mittleren (Segeberg) bzw. geringen Umfang (Pinneberg). Die Kreise Dithmarschen und Ostholstein erfüllen beide die logistischen Voraussetzungen in hohem Maße, verfügen jedoch nur über ein geringes bis mittleres logistisches Angebot/Nachfrage. In den Landkreisen Rendsburg-Eckernförde und Schleswig-Flensburg deckt sich der Erfüllungsgrad logistischer Voraussetzungen mit dem Angebot und der Nachfrage logistischer Dienstleistungen. Beide Kreise liegen hier im mittleren Bereich. Aus logistischer Sicht zu vernachlässigen sind nach dieser Darstellung die Kreise Steinburg, Nordfriesland und Plön.



Quelle: ISL BC

Die Studie gibt Handlungsempfehlungen, die dazu dienen sollen, das logistische Profil an die zukünftigen Anforderungen anzupassen. Dazu gehört neben einer Verbesserung der Außendarstellung und der Förderung innovativer Logistikkonzepte im Hinblick auf Neuansiedlung von Unternehmen die Fokussierung auf wenige erfolgversprechende Zielgruppen. Um die genannten Empfehlungen umzusetzen, wird die Bündelung der Logistikaktivitäten des Landes z. B. durch die Einrichtung eines Logistikportals bzw. die Gründung einer Logistikinitiative angeregt.

Schleswig-Holsteinischer Logistiktage

Die Ergebnisse der Studie wurden im Juni 2006 auf dem sog. Schleswig-Holsteinischen Logistiktage vorgestellt. Diese regelmäßig stattfindende Veranstaltung soll insbesondere die Außendarstellung der Logistikkompetenz des Landes und die Kommunikation der Akteure fördern und wird mit Unterstützung der Bundesvereinigung Logistik e. V. und den Industrie- und Handelskammern durchgeführt. Der schleswig-holsteinische Logistiktage findet auch bei Hamburger Unternehmen großes Interesse.

Stärkung des Logistikstandorts Schleswig-Holstein

Neben dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden derzeit in Schleswig-Holstein verschiedene Projekte und Strategien verfolgt, den Logistikstandort Norddeutschland weiter zu stärken. So ist in den Ausbau der Lübecker Häfen und seiner Hinterlandanbindungen zu einem Güterverkehrszentrum die Einrichtung eines plattformbasierten virtuellen Netzes, das sog. Telematikgestützte Güterverkehrszentrum Lübeck“, eingebunden, um den wirtschaftlichen Erfolg eines derartigen Güterverkehrszentrums nachhaltig sicherzustellen. Der Aufbau dieses Netzes wird zu 50% mit rd. 450.000 Euro aus EU-Mitteln gefördert.

Mit der Gründung des Güterverkehrszentrums Kiel bündeln die Logistikakteure der

Kieler Region ihre Kräfte für den internationalen Wettbewerb. Mit dem Güterverkehrszentrum Kiel sollen die Straßen-, Schienen- und Wasserwege vernetzt und die Entwicklung Kiels als Logistikkompetenzzentrum gefördert werden. Die Landesregierung hat den Ausbau des Rangierbahnhofs Meimersdorf für die Bündelung und Verteilung von Zugeinheiten für das Güterverkehrszentrum Kiel gefördert.

Logistikinitiative Schleswig-Holstein und regionale Logistikmanagements

Die Landesregierung unterstützt derzeit verschiedene Aktivitäten zur Verbesserung der regionalen und überregionalen Zusammenarbeit zwischen Unternehmen sowie wirtschaftsnahen Partnern und Institutionen mit dem Ziel der Sicherung und Neuschaffung von Arbeitsplätzen im logistischen Dienstleistungsbereich.

Als Konsequenz aus dem Logistiktag 2006 hat die Landesregierung interessierte Akteure angesprochen, um die Logistikaktivitäten zu bündeln und ähnlich den derzeit laufenden Aktivitäten in Hamburg oder Niedersachsen eine Logistikinitiative ins Leben zu rufen. Derzeit wird eine solche Landesinitiative unter Federführung der Güterverkehrszentren Kiel und Lübeck und Beteiligung bzw. Mitwirkung der regionalen Wirtschaftsförderungseinrichtungen sowie der Wirtschaftsförderung und Technologietransfer Schleswig-Holstein GmbH und den Industrie- und Handelskammern erarbeitet und abgestimmt. Diese Initiative soll Kooperationshemmnisse abbauen und insbesondere die positiven Effekte aus dem Wachstum des Hamburger Hafens nach Schleswig-Holstein leiten, um sicherzustellen, dass Schleswig-Holstein an dem Boom in der Logistikbranche verstärkt partizipiert.

Zu den verschiedenen Arbeitsschwerpunkten zählen insbesondere die Unterstützung der Standort- und Wirtschaftsförderung bei Unternehmensansiedlungen, die Hebung von Marktpotentialen durch Kooperation mit Hamburg und grenzüberschreitenden Initiativen im Ostseeraum, laufende Qualitätsverbesserungen im Logistikbereich sowie die Förderung der Vernetzung und Kompetenzentwicklung durch Kooperation mit Hochschulen in Schleswig-Holstein. Es ist geplant, noch vor der Sommerpause eine Grundsatzentscheidung zur Umsetzung der Logistikinitiative zu treffen.

Darüber hinaus sind die Planungen für drei regionale Logistikmanagements weit fortgeschritten. Mit dem geplanten Regionalmanagement Logistik für die Metropolregion verfolgt die Entwicklungsgesellschaft Brunsbüttel mbH den Ausbau der logistischen Potentiale im schleswig-holsteinischen Teil der Metropolregion Hamburg. Der Schwerpunkt dieser Initiative liegt dabei auf den Arbeitsfeldern Kommunikation/Standortprofilierung und Netzwerkbildung mit Untersuchungen zur Wertschöpfungskette und regionalen Potentialen.

Die Lübecker Wirtschaftsförderung erarbeitet derzeit ebenfalls einen Antrag für ein Regionalmanagement Logistik, welches sich insbesondere auf die Bestandssicherung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Logistikwirtschaft im Lübecker Raum/Ostholstein bezieht. Hier liegt der Schwerpunkt insbesondere bei einer Förderung der Kooperationsbereitschaft und Steigerung der Standortattraktivität für Betriebsansiedlungen und Neugründungen.

Für die Flensburger Grenzregion befindet sich derzeit das Projekt Cross-Border Logistics (CBLog) in Aufstellung. Gründungspartner dieser Initiative sind die Entwicklungsagentur Nord, die Wirtschaftsförderung Rendsburg-Eckernförde, die Fachhoch-

schule Flensburg, die IHK Flensburg, das Institut for Transportstudier, Aabenraa Kommune, Aabenraa Havn, Syddansk Universitet, Padborg Udviklingscenter, Erhvervenes Hus Aabenraa. Ziel dieses Projekts ist es, Ressourcen grenzüberschreitend zu nutzen und die vorhandenen Kompetenzen zu bündeln, um den Logistikstandort in der Grenzregion zu stärken.

Kooperation mit anderen Bundesländern

Ein Austausch über die Logistikaktivitäten in den norddeutschen Bundesländern erfolgte in 2006 im Rahmen der von der Konferenz der Wirtschafts- und Verkehrsminister/-senatoren der norddeutschen Küstenländer initiierten „Arbeitsgruppe Logistik Norddeutschland“. Dort wurden gemeinsame Internetauftritte und Veranstaltungen der Logistikinitiativen sowie technologieorientierte Projekte als kooperationsgeeignete Maßnahmen definiert. Die Küstenwirtschaftsministerkonferenz hat am 21. Juni 2006 die Weiterverfolgung dieser Ansätze für Kooperationen beschlossen.

Fördermöglichkeiten im Bereich Logistik

Für die Unterstützung des Bereichs Logistik stehen in Schleswig-Holstein eine Vielzahl von Fördermöglichkeiten zur Verfügung. So können Vorhaben aus dem „Zukunftsprogramm Wirtschaft (ZPW)“ des Landes gefördert werden. Im Zukunftsprogramm Wirtschaft bündelt das Land seine wirtschafts- und regionalpolitischen Fördermittel für die Jahre 2007 bis 2013. Dabei werden rund 374 Mio. Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), ca. 173 Mio. Euro aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, sowie Landesmittel in Höhe von ca. 173 Mio. Euro bereitgestellt. Die Fördermöglichkeiten reichen dabei von einzelbetrieblicher Förderung über projektbezogene Förderungen bis zu Gewerbegebietsförderungen.

Darüber hinaus bestehen spezielle Fördermöglichkeiten im Bereich Transport und Logistik z.B. von Seiten des Bundes über die Richtlinie zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße, der Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung privater Gleisanschlüsse oder aktuell dem Programm zur Förderung innovativer Seehafentechnologien ISETEC II.

Fazit

Mit den in dem Bericht dargestellten Aktivitäten und Maßnahmen, den durch das Land bereitgestellten Förderinstrumentarien und aufgrund der zahlreichen gestarteten Initiativen ist die Landesregierung zuversichtlich, dass weitere Wertschöpfung und damit entsprechende Arbeitsplätze im Logistikbereich an Schleswig-Holstein gebunden werden können.