



Ergebnisdokumentation

Marktinformatfonsgespräch „Effiziente Logistikstrukturen für Bio-Produkte“

08. Juli 2026
Oranienburg



Autorinnen

Julia Jäggle & Johanna Zielinski; Ecologic Institut

Kontakt

Ecologic Institut
Pfalzburger Straße 43/44
10717 Berlin

Tel.: 030 868 80-174

E-Mail: julia.jaegle@ecologic.eu

Bildnachweis

Titelseite und Header:

©JackF / istockphoto.com,

©dusanpetkovic / istockphoto.com,

©Алексей Филатов / istockphoto.com,

©Zoran Zeremski / istockphoto.com

Fotos im Text (Abb. 1-6) und im Anhang:

@Ecologic Institut / Sören Haffer



Inhaltsverzeichnis

Zentrale Erkenntnisse der Veranstaltung	1
1 Einführung	2
2 Regionale Bio-Logistik – Herausforderungen, Lösungsansätze und Perspektiven für Brandenburg	3
2.1 Anja Sylvester: Kooperative Logistik als Lösungsansatz für den ländlichen Raum	3
2.2 Bernd Uwe Kleist: Regionale Vermarktung und Logistik gemeinsam organisieren	6
2.3 Gespräch: Welche regionalen Logistik-Lösungen funktionieren in der Praxis?	8
2.4 Erfahrungen aus den Öko-Modellregionen und Unterstützungsmöglichkeiten der Industrie- und Handelskammern	9
2.4.1 Die Bioregion Havelland	10
2.4.2 Die Öko-Modellregion Prignitz-Ruppin	11
2.4.3 Unterstützung durch die Industrie- und Handelskammern	12
3 Angebot und Nachfrage zusammenbringen	12
3.1 Thomas Marbach: Wie regionale Bündelung und Logistik organisiert werden können	13
3.2 Abschlussdiskussion: Welche nächsten Schritte braucht Brandenburg?	14
4 Anhang	16
4.1 Programm	16
4.2 Dokumentation der Abschlussdiskussion	18



Zentrale Erkenntnisse der Veranstaltung

Aus den Praxisbeispielen und Diskussionen des Marktinformationsgesprächs lassen sich drei zentrale Erkenntnisse für die Weiterentwicklung der regionalen Bio-Logistik in Brandenburg ableiten:

- **Erfolgreiche regionale Logistik beginnt nicht erst beim Transport.** Damit regionale Produkte erfolgreich vermarktet werden können, müssen sie **sichtbar, einfach bestellbar und zuverlässig lieferbar** sein. Die MeckSchweizer zeigen mit ihren digitalen Anwendungen **MarktRegio** (Bestellung und Abrechnung) und **RegioData** (Produktdatenmanagement), wie sich die Vermarktung regionaler Produkte vereinfachen lässt.
- **Regionale Logistik braucht nicht unbedingt mehr Fahrzeuge, sondern eine bessere Nutzung bestehender Kapazitäten.** Die Beispiele CargoSurfer, MeckSchweizer und Hybrider Foodhub Leipzig zeigen unterschiedliche Wege, wie vorhandene Transport-, Handels- und Verarbeitungsstrukturen effizienter genutzt werden können. Ob freie Ladeflächen, gebündelte Lieferrouten oder die Einbindung regionaler Produkte in bestehende Großhandelsstrukturen: **Entscheidend ist, Warenströme besser zu bündeln und bestehende Angebote miteinander zu verknüpfen**, statt überall neue Logistikkösungen aufzubauen.
- **Brandenburg braucht keine weiteren Insellösungen, sondern koordinierte Zusammenarbeit.** Viele geeignete Logistikansätze existieren bereits. Ihre erfolgreiche Umsetzung erfordert jedoch **eine kritische Masse beteiligter Betriebe, engagierte Akteure, die Verantwortung übernehmen, und eine langfristige Koordination**. Statt parallele Strukturen aufzubauen, sollten bestehende Angebote besser vernetzt und über digitale Schnittstellen miteinander verbunden werden. Dafür braucht es regionale Initiativgruppen sowie die Unterstützung durch Kommunen, Wirtschaftsförderungen und Industrie- und Handelskammern. Entscheidend ist, mit motivierten Betrieben zu beginnen, Vertrauen aufzubauen und gemeinsam wirtschaftlich tragfähige Lösungen zu entwickeln.



1 Einführung

Am **8. Juli 2026** fand in Oranienburg das **dritte Marktinformatiionsgespräch** des Jahres 2026 zum Thema „**Effiziente Logistikstrukturen für Bio-Produkte**“ statt. Rund 25 Fachleute aus Landwirtschaft, Verarbeitung, Handel, Logistik, Forschung, Beratung, Verwaltung und Verbänden kamen zusammen, um sich über Herausforderungen und Lösungsansätze für den Transport und die Vermarktung regionaler Bio-Produkte auszutauschen. Die Veranstaltung wurde vom Ecologic Institut im Auftrag des Ministeriums für Land- und Ernährungswirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz (MLEUV) organisiert und von Timo Kaphengst (freier Moderator und Prozessgestalter) und Julia Jäggle (Ecologic Institut) moderiert.

Funktionierende Logistikstrukturen sind eine zentrale Voraussetzung für den Aufbau regionaler Bio-Wertschöpfungsketten. Häufig organisieren die Betriebe ihre Lieferungen selbst, während bestehende Transportkapazitäten nicht ausreichend genutzt werden. Gleichzeitig erschweren fehlende Bündelungsmöglichkeiten und eine unzureichende Abstimmung zwischen Erzeugung, Logistik und Nachfrage den Zugang zu regionalen Absatzmärkten.

Ziel der Veranstaltung war es daher, **praxiserprobte Logistiklösungen vorzustellen** und gemeinsam zu diskutieren, wie regionale Warenströme effizienter organisiert und bestehende Transportkapazitäten besser genutzt werden können. Im Mittelpunkt standen die kooperativen Logistikansätze und technischen Lösungen CargoSurfer und MeckSchweizer, Erfahrungen aus den Brandenburger Öko-Modellregionen sowie das Beispiel des Hybriden Foodhubs Leipzig, der regionale Erzeugerbetriebe und Großküchen miteinander vernetzt. Gemeinsam mit den Teilnehmenden wurde erörtert, welche Ansätze sich auf Brandenburg übertragen lassen und welche Voraussetzungen für den Aufbau langfristig tragfähiger Logistikstrukturen notwendig sind.



2 Regionale Bio-Logistik – Herausforderungen, Lösungsansätze und Perspektiven für Brandenburg

Im ersten Teil der Veranstaltung standen **Herausforderungen und Lösungsansätze für eine effiziente regionale Logistik** im Mittelpunkt. Anja Sylvester und Bernd Uwe Kleist stellten mit **CargoSurfer** und **Meck-Schweizer** zwei praxisbewährte Ansätze zur Bündelung von Warenströmen und besseren Nutzung bestehender Transportkapazitäten vor.

Anschließend diskutierten Vertreter:innen der **Bioregion Havelland** und der **Öko-Modellregion Prignitz-Ruppin**, welche Potenziale diese Ansätze für Brandenburg bieten und welche Voraussetzungen für ihre Umsetzung notwendig sind. Ergänzend zeigte die **Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg** Unterstützungsmöglichkeiten für regionale Logistikinitiativen auf.

2.1 Anja Sylvester: Kooperative Logistik als Lösungsansatz für den ländlichen Raum



Abb. 1: Anja Sylvester stellt ihre Logistiklösung CargoSurfer vor.

Anja Sylvester beschäftigt sich seit über 15 Jahren mit den Herausforderungen der Logistik im ländlichen Raum und der Frage, wie bestehende Transportkapazitäten besser genutzt werden können. Ursprünglich im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs tätig, entwickelte sie bereits mit dem Projekt „Kombi-Bus“ in der Uckermark einen Ansatz, bei dem regionale Waren auf bestehenden Buslinien



mittransportiert werden. 2017 gründete sie die LaLoG LandLogistik GmbH. Heute arbeitet sie mit ihrem Unternehmen **SyMoLoG consulting** an der Weiterentwicklung kooperativer Logistiklösungen.

In ihrem Impuls verdeutlichte Anja Sylvester zunächst das grundlegende Dilemma der regionalen Logistik anhand einer **Dreiecksbeziehung zwischen Erzeugung, Logistikdienstleistern und Abnehmern**:

- Erzeugerbetriebe verfügen häufig nur über kleine Sendungsmengen, für deren Transport externe Logistikdienstleistungen vergleichsweise teuer sind.
- Logistikunternehmen benötigen ausreichend große Transportmengen und eine hohe Auslastung ihrer Fahrzeuge. Geringe Stoppdichten und weite Entfernungen im ländlichen Raum erschweren einen wirtschaftlichen Betrieb.
- Abnehmer erwarten verlässliche Lieferungen innerhalb bestimmter Zeitfenster, sind jedoch häufig nicht bereit, die tatsächlichen Transportkosten zusätzlich zu tragen.

Damit entsteht ein strukturelles Problem: Unterhalb einer bestimmten Sendungsdichte lässt sich kaum ein Transportpreis erzielen, der für alle drei Seiten wirtschaftlich tragfähig ist. Anja Sylvester betonte, dass diese Herausforderung nicht auf Bio-Produkte beschränkt ist, sondern die regionale Warenlogistik insgesamt betrifft.

Eigenlogistik als häufige, aber ineffiziente Notlösung

Weil externe Logistikdienstleistungen für kleinere Mengen oft nicht wirtschaftlich sind, übernehmen viele Betriebe ihre Transporte selbst. Häufig werden die tatsächlichen Kosten dafür nicht vollständig eingepreist, um die eigenen Produkte gegenüber der Konkurrenz nicht zu verteuern.

Wie verbreitet diese Praxis ist, verdeutlichte Anja Sylvester anhand von Ergebnissen verschiedener Untersuchungen, darunter einer Machbarkeitsstudie im Rahmen des Projekts LandLogistik:

- **Zwei von drei Betrieben** führen ihre Transporte überwiegend selbst durch.
- Die Ladeflächen ihrer Fahrzeuge sind im Durchschnitt nur zu **53 % ausgelastet**.
- Bei **84 % der Betriebe** sitzt häufig die Betriebsleitung oder die Inhaberschaft **selbst am Steuer**.

Dabei fahren verschiedene Betriebe oftmals dieselben Strecken und beliefern teilweise dieselben Kund:innen, ohne ihre Transporte miteinander abzustimmen. Die Eigenlogistik bindet somit erhebliche personelle und finanzielle Ressourcen. Gleichzeitig müssen Abnehmer häufig feste Lieferzeiten oder Mindestabnahmemengen akzeptieren, die nicht unbedingt ihren Bedürfnissen entsprechen.

Die zentrale Erkenntnis: Für viele regionale Betriebe besteht weniger ein Nachfrageproblem als vielmehr ein Erschließungsproblem. Potenzielle Absatzmärkte sind vorhanden, können aber aufgrund fehlender oder zu teurer Transportmöglichkeiten nicht wirtschaftlich erreicht werden. Die letzte Meile zu den Kund:innen kostet häufig mehr, als die Marge der Produkte zulässt. Dadurch bleiben Absatzpotenziale ungenutzt und die Wettbewerbsfähigkeit regionaler Produkte wird geschwächt.

Kooperative Logistik: Bestehende Transportkapazitäten gemeinsam nutzen

Als Lösungsansatz stellte Anja Sylvester das Prinzip der **kooperativen Logistik** vor. Statt zusätzliche Fahrzeuge und eigene Lieferstrukturen aufzubauen, sollen freie Ladeflächen auf ohnehin stattfindenden Fahrten genutzt und kleinere Warenmengen gebündelt werden.



Dafür kommen unterschiedliche Transportmittel infrage, beispielsweise Linienbusse, Krankentransporte, Taxen oder gewerbliche Lieferfahrzeuge. Entscheidend ist, bestehende Fahrten und verfügbare Kapazitäten sichtbar zu machen und mit den Transportbedarfen regionaler Betriebe zu verknüpfen.

Mit der digitalen Plattform **CargoSurfer** wurde ein entsprechender Ansatz entwickelt. Transportanbieter können dort freie Ladeflächen und ihre Routen anbieten, während Erzeugerbetriebe passende Transportmöglichkeiten für ihre Waren finden können. Ergänzend ermöglichen sogenannte **Mikro-Hubs** die Bündelung und Übergabe kleiner Sendungen. Dafür müssen nicht zwangsläufig neue Logistikzentren entstehen; auch bestehende Einrichtungen und verfügbare Lagerflächen können entsprechende Funktionen übernehmen.

Anja Sylvester berichtete von praktischen Erfahrungen mit diesem Ansatz. In der Uckermark konnten beispielsweise regionale Produkte über bestehende Transportstrukturen zur Markthalle Neun nach Berlin gelangen. Im Odenwald wurden mithilfe von CargoSurfer verschiedene regionale Transportangebote miteinander vernetzt. Dort wurde auch die Gründung einer Genossenschaft vorbereitet, um die Zusammenarbeit langfristig zu organisieren und perspektivisch ein überregionales Netzwerk aufzubauen.

Potenziale und Voraussetzungen für die Umsetzung

Kooperative Logistik kann dazu beitragen, Transportkosten zu senken, vorhandene Fahrzeuge besser auszulasten und zusätzliche Absatzmärkte für regionale Betriebe zu erschließen. Gleichzeitig lassen sich durch die Nutzung bestehender Fahrten zusätzliche Transporte und damit verbundene Umweltbelastungen vermeiden.

Allerdings funktioniert ein solches Modell nur, wenn sich ausreichend viele Akteure beteiligen und ihre Kapazitäten zur Verfügung stellen. Zudem müssen die Lösungen an die jeweiligen regionalen Gegebenheiten angepasst werden. Dazu gehören beispielsweise unterschiedliche Abläufe der Transportunternehmen, Anforderungen an Lieferzeiten und Kühlung sowie die digitale Anbindung der beteiligten Betriebe.

Anja Sylvester betonte deshalb, dass CargoSurfer keine universelle Lösung sei, sondern **ein ergänzendes Instrument, das auf bestehenden Strukturen aufbaut und von der aktiven Mitwirkung regionaler Akteure lebt**. Langfristig könnten genossenschaftliche Organisationsformen dazu beitragen, solche Netzwerke dauerhaft zu verankern und über einzelne Regionen hinaus miteinander zu verbinden.



2.2 Bernd Uwe Kleist: Regionale Vermarktung und Logistik gemeinsam organisieren



Abb. 2: Bernd Uwe Kleist teilt Erkenntnisse, die er mit MeckSchweizer gesammelt hat.

Bernd Uwe Kleist stellte die Regionalvermarktungsinitiative **MeckSchweizer** aus der Mecklenburgischen Schweiz vor. Die Initiative verbindet regionale Erzeugerbetriebe und gewerbliche Abnehmer über eine digitale Handelsplattform mit einer eigenen Logistiklösung. Für ihr Engagement zur Stärkung regionaler Wertschöpfungsketten wurde sie mehrfach ausgezeichnet.

Die Initiative entstand aus dem Wunsch, regionale Produkte besser verfügbar zu machen und gleichzeitig die Nahversorgung im ländlichen Raum zu stärken. Ausgangspunkt war ein Dorfladen im Heimatort der Familie Kleist, einem Dorf mit rund 55 Einwohner.

Im Rahmen einer Fastenaktion entstand die Idee, sieben Wochen lang bewusst mehr regionale Lebensmittel zu konsumieren. Dafür brachte Bernd Uwe Kleist Erzeugerbetriebe und Einzelhändler aus der Umgebung zusammen. Die Aktion zeigte, dass zahlreiche regionale Produkte vorhanden waren, diese aber nur unzureichend in den Handel gelangten. Aus der Zusammenarbeit entwickelte sich schließlich eine langfristige Initiative zur gemeinsamen Vermarktung regionaler Lebensmittel.

MarktRegio: Regionale Produkte sichtbar und einfach bestellbar machen

Ein zentraler Baustein ist die **2016 gestartete digitale B2B-Handelsplattform MarktRegio**. Sie ermöglicht es regionalen Erzeugerbetrieben, ihre Produkte mit Angaben zu Preisen, Gebindegrößen und Verfügbarkeiten anzubieten. Gewerbliche Abnehmer können das regionale Sortiment an einem Ort einsehen und Produkte direkt bestellen.



Damit adressiert MarktRegio ein grundlegendes Problem regionaler Vermarktung: Häufig wissen potenzielle Abnehmer nicht, welche Produkte in ihrer Umgebung überhaupt verfügbar sind. Die Plattform schafft Transparenz und erleichtert insbesondere kleineren Betrieben den Zugang zu neuen Absatzmärkten.

Zu den wesentlichen Funktionen gehören die Bündelung verschiedener Angebote in einem gemeinsamen Warenkorb, eine Gesamtrechnung mit automatisierter Verteilung der Umsätze auf die beteiligten Betriebe sowie unterschiedliche Lieferoptionen. Neben der Abholung oder Lieferung durch die Erzeugerbetriebe kann auch der Logistikservice der MeckSchweizer genutzt werden. Ein Mindestbestellwert ist nicht vorgesehen.

Die MeckSchweizer verstehen sich dabei nicht als klassische Zwischenhändler, sondern als Vermittler zwischen Erzeugung und Absatz. Die Produkte werden weiterhin von den jeweiligen Betrieben angeboten und vermarktet. Die Plattform übernimmt die digitale Abwicklung und erleichtert die Zusammenarbeit.

Bernd Uwe Kleist berichtete, dass inzwischen über 100 Erzeugerbetriebe mit mehr als 1.500 regionalen Artikeln vertreten seien. Ursprünglich für die Mecklenburgische Schweiz entwickelt, wird die Plattform mittlerweile auch in anderen Regionen Deutschlands genutzt, unter anderem in Franken und Niedersachsen. Während der COVID-19-Pandemie wurde das System auf Initiative der Landesregierung auf ganz Mecklenburg-Vorpommern ausgeweitet. Auch die Region Bern in der Schweiz hat den Ansatz übernommen.

Eine Herausforderung bleibt die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Plattformbetriebs. Neben der technischen Pflege und regulatorischen Anforderungen besteht das Risiko, dass sich Erzeugerbetriebe und Abnehmer über MarktRegio kennenlernen, ihre Geschäfte anschließend jedoch direkt miteinander abwickeln. Nach Einschätzung von Bernd Uwe Kleist betrifft dies einen erheblichen Teil der vermittelten Kontakte. Er betonte jedoch, dass auch solche Geschäftsbeziehungen zum übergeordneten Ziel beitragen, die regionale Lebensmittelwirtschaft zu stärken.

Eigene Elektroflotte: Transporte bündeln und Lieferwege effizient organisieren

Eng mit MarktRegio verbunden ist die **Logistiklösung der MeckSchweizer**, die seit 2017 über eine eigene Gesellschaft organisiert wird. Sie übernimmt die gebündelte Abholung und Auslieferung regionaler Produkte und ergänzt damit die individuellen Liefermöglichkeiten der Erzeugerbetriebe.

Zum Einsatz kommt eine **elektrisch betriebene Fahrzeugflotte**, die mit Strom aus einer eigenen Photovoltaikanlage versorgt wird. Die Fahrzeuge sind teilweise mit Kühltechnik ausgestattet, sodass auch temperaturempfindliche Lebensmittel transportiert werden können.

Die Logistik basiert auf festen Abhol- und Liefertagen sowie abgestimmten Routen. Über regionale Umschlagpunkte werden Waren gebündelt. Die Fahrzeuge treffen sich zudem an einem zentralen Punkt, um Produkte untereinander und mit Partnerbetrieben aus benachbarten Regionen auszutauschen. Dadurch können auch Erzeugnisse angeboten werden, die in der jeweils eigenen Region nicht verfügbar sind.

Die gemeinsame Organisation der Transporte ermöglicht es, **kleine Warenmengen verschiedener Betriebe wirtschaftlicher zu befördern** und gleichzeitig die Zahl einzelner Lieferfahrten zu reduzieren. Auch die Fahrzeuge selbst werden möglichst vielseitig genutzt: Außerhalb der regulären Lieferzeiten kommen sie unter anderem für Fahrdienste zum Einsatz.



Bernd Uwe Kleist betonte, dass die MeckSchweizer ihre Logistik nicht als Konkurrenz zu anderen regionalen Lösungen verstehen. Vielmehr sieht er Potenziale für eine Zusammenarbeit, beispielsweise mit CargoSurfer. Denn selbst bei effizient geplanten Routen bleiben mitunter freie Ladeflächen, die für zusätzliche Transporte genutzt werden könnten.

RegioData: Produktdaten einmal erfassen und mehrfach nutzen

Als dritten Baustein stellte Bernd Uwe Kleist die Plattform **RegioData** vor. Sie wurde entwickelt, um den hohen Aufwand bei der Erfassung und Pflege von Produktinformationen für regionale Erzeugerbetriebe und Handelsunternehmen zu reduzieren.

Gerade kleinere Betriebe stehen vor der Herausforderung, für unterschiedliche Vertriebswege umfangreiche Produktdaten bereitzustellen. Dazu gehören beispielsweise Angaben zu Inhaltsstoffen, Allergenen, Nährwerten und Verpackungseinheiten. Werden diese Informationen für jeden Vertriebskanal einzeln erfasst, entsteht ein erheblicher administrativer Aufwand.

RegioData bietet hierfür einen **zentralen Datenpool für Artikelstammdaten**. Erzeugerbetriebe pflegen ihre Produktinformationen einmalig ein. Über digitale Schnittstellen können Händler, Onlineplattformen, Kassensysteme und weitere Abnehmer die Daten anschließend übernehmen.

Das System orientiert sich an vergleichbaren Lösungen des Naturkostgroßhandels, ist jedoch speziell auf die Anforderungen kleinerer regionaler Betriebe zugeschnitten. Gemeinsam mit dem Bundesverband der Regionalbewegung setzen sich die MeckSchweizer dafür ein, RegioData als gemeinsamen Standard für den Regionalhandel zu etablieren.

Zentrale Erkenntnis: Logistik beginnt nicht erst beim Transport

Das Beispiel der MeckSchweizer verdeutlichte, dass funktionierende regionale Logistik weit über die Organisation von Lieferfahrten hinausgeht. Damit regionale Produkte erfolgreich vermarktet werden können, müssen sie **sichtbar, einfach bestellbar und zuverlässig lieferbar** sein. Gleichzeitig braucht es digitale Strukturen, die den Aufwand für Erzeugerbetriebe und Abnehmer möglichst gering halten.

Entscheidend für den Erfolg des Modells war nach Einschätzung von Bernd Uwe Kleist insbesondere, dass von Beginn an eine Gemeinschaft engagierter Betriebe hinter der Initiative stand. Denn sowohl digitale Handelsplattformen als auch gemeinschaftliche Logistiklösungen benötigen eine ausreichende Zahl beteiligter Erzeugerbetriebe und Abnehmer, um langfristig wirtschaftlich tragfähig zu sein.

2.3 Gespräch: Welche regionalen Logistik-Lösungen funktionieren in der Praxis?

Im anschließenden Gespräch vertieften **Anja Sylvester** und **Bernd Uwe Kleist** die Funktionsweise ihrer Logistikmodelle bzw. technischen Lösungen und diskutierten die Voraussetzungen für deren erfolgreiche Umsetzung.

Anja Sylvester erläuterte, wie **CargoSurfer unterschiedliche Transportangebote digital miteinander verknüpft**. Anbieter können freie Ladeflächen, bestehende Routen, mögliche Zwischenstopps und



individuelle Transporttarife hinterlegen. Die Plattform berücksichtigt dabei auch Anforderungen wie Kühlung oder zulässige Abweichungen von bestehenden Fahrstrecken. Entscheidend sind zudem geeignete **Umschlagpunkte (Mikro-Hubs)**, an denen Waren gebündelt und übergeben werden können. Dafür lassen sich je nach Region unterschiedliche bestehende Einrichtungen nutzen, vom kleinen Dorfladen bis zum größeren Verteilzentrum. Die konkrete Umsetzung erfordert jedoch eine enge Abstimmung mit Verkehrsunternehmen, Wirtschaftsförderungen und weiteren regionalen Akteuren.

Als wesentliche Herausforderung wurde diskutiert, **wie Betriebe für die Beteiligung an gemeinschaftlichen Logistiklösungen gewonnen werden können**. Viele organisieren ihre Transporte bislang selbst oder greifen auf etablierte Paketdienste zurück. Der Mehrwert kooperativer Modelle liegt jedoch nicht allein in geringeren Kosten, sondern auch in der eingesparten Arbeitszeit, der besseren Auslastung bestehender Fahrzeuge und der Möglichkeit, zusätzliche Kund:innen zu erreichen. Anja Sylvester berichtete hierzu von Erfahrungen aus dem Odenwald, wo längere Umwege nach dem Einsturz einer Brücke die Belieferung einzelner Betriebe erheblich erschwerten.

Bernd Uwe Kleist unterstrich die Bedeutung einer **ausreichend großen Gemeinschaft beteiligter Betriebe**. Die MeckSchweizer hätten davon profitiert, dass bereits vor dem Aufbau der digitalen Plattform ein Netzwerk engagierter Erzeugerbetriebe und Händler bestand. Zugleich verwies er auf die besonderen Anforderungen bei Frische- und Tiefkühlprodukten, für die klassische Paketdienste häufig keine geeignete Alternative darstellen.

Beide waren sich einig, dass **kooperative Logistik bestehende Transportstrukturen sinnvoll ergänzen kann**, statt sie zu ersetzen. Gerade die Verbindung verschiedener regionaler Lösungen bietet Potenzial, freie Ladeflächen besser zu nutzen, Transportwege zu reduzieren und zusätzliche Absatzmöglichkeiten für regionale Produkte zu schaffen.

2.4 Erfahrungen aus den Öko-Modellregionen und Unterstützungsmöglichkeiten der Industrie- und Handelskammern

Im Anschluss an die Impulsvorträge diskutierten Vertreter:innen der Brandenburger Öko-Modellregionen, inwieweit kooperative Logistikmodelle wie CargoSurfer und MeckSchweizer zur Lösung ihrer regionalen Herausforderungen beitragen können. Dabei standen insbesondere die Bündelung kleiner Warenmengen, die Zuverlässigkeit der Transporte und die Gewinnung regionaler Partner im Mittelpunkt. Ergänzend wurden Unterstützungsmöglichkeiten durch die Industrie- und Handelskammern (IHKs) erörtert.



Abb. 3: Henrik Stamer, Timo Kaphengst, Anja Sylvester, Rahel Volz und Bernd Uwe Kleist diskutieren darüber, welche Logistiklösungen in der Bioregion Havelland und der Öko-Modellregion Prignitz-Ruppin funktionieren könnten und was es für deren Umsetzung bräuchte.

2.4.1 Die Bioregion Havelland

Rahel Volz, Projektkoordinatorin der **Bioregion Havelland**, berichtete über die besonderen Anforderungen der regionalen **Frischelogistik**. Die Bioregion arbeitet insbesondere mit kleineren Obst- und Gemüsebaubetrieben, Solidarischen Landwirtschaften (SoLaWis) und Betrieben im Aufbau zusammen. Während größere Unternehmen häufig über eigene Vermarktungs- und Logistikstrukturen verfügen, sind kleinere Betriebe stärker auf gemeinschaftliche Lösungen angewiesen.

Welche Vorteile die Zusammenarbeit bieten kann, zeigte Rahel Volz am Beispiel einer regionalen **Gemüse-Abokiste**. Während sich die Belieferung durch einen einzelnen Betrieb wirtschaftlich kaum lohnte, konnte das Angebot durch die Beteiligung von inzwischen drei Betrieben deutlich tragfähiger gestaltet werden. Die Auslieferung erfolgt bislang mit einem eigenen Fahrzeug.

Für die Nutzung kooperativer Logistikplattformen wie CargoSurfer ist aus ihrer Sicht vor allem die **Zuverlässigkeit der Lieferungen** entscheidend. Gerade bei frischen Produkten müssen vereinbarte Lieferzeiten eingehalten werden. Eine spontane Nachlieferung von Salat oder die Anlieferung von Gemüse zu einer festgelegten Uhrzeit muss verlässlich funktionieren. Feste Lieferrouten, wie sie die MeckSchweizer anbieten, schaffen hier aus ihrer Sicht Vertrauen.

Anja Sylvester erläuterte dazu, dass CargoSurfer die technische Vermittlung und Organisation von Transporten ermöglicht, die Verlässlichkeit des Systems jedoch von der Beteiligung der regionalen Akteure abhängt. **Kooperative Logistik sei ein Mitmach-System**, dessen Erfolg eine ausreichend große Gemeinschaft von Transportanbietern und Nutzer voraussetze. Nach ihren Erfahrungen werden für den Aufbau eines funktionierenden regionalen CargoSurfer-Netzwerks etwa **20 regelmäßig aktive Anbieter von**



Ladeflächen benötigt. Entscheidend sei deshalb, frühzeitig gemeinsame Erwartungen zu klären und möglichst viele Betriebe für die Zusammenarbeit zu gewinnen.

Bernd Uwe Kleist ergänzte, dass der Aufbau solcher Strukturen auch die Unterstützung durch Wirtschaftsförderungen, Industrie- und Handelskammern und weitere regionale Institutionen erfordere. Zugleich verwies er auf die Chancen kleiner Hof- und Dorfläden, die sich durch die Aufnahme von Produkten benachbarter Betriebe als regionale Nahversorger positionieren und damit ein eigenständiges Angebot gegenüber dem klassischen Lebensmitteleinzelhandel schaffen können.

2.4.2 Die Öko-Modellregion Prignitz-Ruppin

Auch in der Öko-Modellregion Prignitz-Ruppin stellt die Logistik eine zentrale Herausforderung dar. **Henrik Stamer, Projektleiter der Öko-Modellregion**, berichtete, dass die Erzeugerbetriebe über ein großes Gebiet zwischen Rheinsberg und Wittenberge verteilt sind. Insbesondere der **Transport kleiner Warenmengen über weite Entfernungen** erschweren die gemeinsame Vermarktung.

Aktuell wird geprüft, wie eine **gemeinschaftliche Logistikhaltung unter Nutzung bestehender Transportkapazitäten** aufgebaut werden könnte. Dazu steht die Öko-Modellregion bereits mit Anja Sylvester und den MeckSchweizern im Austausch. Ein möglicher Ansatz ist die Einbindung von **Personentransportunternehmen**, deren Fahrzeuge zwischen regulären Fahrten freie Kapazitäten haben. Beispielsweise könnten Leerzeiten zwischen Krankenfahrten oder dem Transport von Menschen mit Behinderungen für die Beförderung regionaler Waren genutzt werden. Anja Sylvester verwies auf das erhebliche Potenzial solcher Kooperationen: Bereits ein einzelnes Taxiunternehmen könne jährlich mehrere Tausend Fahrten durchführen, von denen ein Teil für zusätzliche Warentransporte genutzt werden könnte.

Weitere Möglichkeiten bieten Kooperationen mit **Bahnunternehmen sowie Verlags- und Vertragslogistikern**, die bereits über Transportstrecken und Umschlagpunkte verfügen. Anja Sylvester berichtete von Gesprächen mit einem Eisenbahnunternehmen und einem Pilotansatz, bei dem regionale Waren auf bestehenden Bahnverbindungen mittransportiert und an Bahnhöfen übergeben werden sollen. Auch Fahrzeuge, die nach nächtlichen Auslieferungen leer zurückfahren, könnten zusätzliche Transportkapazitäten bereitstellen.

Henrik Stamer sieht die größte Herausforderung allerdings darin, **genügend Betriebe für eine gemeinschaftliche Lösung zu gewinnen**. Viele Landwirt:innen organisieren ihre Transporte bislang selbst und verfügen nur über begrenzte zeitliche Ressourcen, um sich mit neuen Systemen auseinanderzusetzen. Hinzu kommt, dass in der Region bereits verschiedene Logistikprojekte angestoßen wurden, die sich nicht dauerhaft etablieren konnten, was es erschwere, erneut Vertrauen und Bereitschaft zur Mitwirkung aufzubauen.

Für die Öko-Modellregion steht daher zunächst der **Aufbau eines tragfähigen Netzwerks mit einer ausreichenden Zahl beteiligter Betriebe und Transportanbieter** im Vordergrund.



2.4.3 Unterstützung durch die Industrie- und Handelskammern

Guido Noack, Verkehrsreferent der **Industrie- und Handelskammer (IHK) Ostbrandenburg**, erläuterte, wie die IHKs regionale Logistikinitiativen unterstützen können. In Brandenburg gibt es drei IHKs – Ostbrandenburg, Cottbus und Potsdam –, die über regionale Netzwerke und Ausschüsse verfügen und die Interessen der Unternehmen gegenüber Politik und Verwaltung vertreten.

Guido Noack ermutigte die Teilnehmenden, **mit konkreten Herausforderungen und Projektideen aktiv auf ihre zuständige IHK zuzugehen**. Die Kammern könnten dazu beitragen, Unternehmen und potenzielle Kooperationspartner zusammenzubringen, regionale Bedarfe sichtbar zu machen und gemeinsame Lösungsansätze anzustoßen. Darüber hinaus könnten sie sich auf politischer Ebene für den Abbau bürokratischer Hürden einsetzen, die innovative Logistikmodelle im ländlichen Raum erschweren.

Als positives Praxisbeispiel nannte er das Personentransportunternehmen **relaXcar aus Kyritz**, das neben Krankenfahrten freie Fahrzeugkapazitäten für den Transport regionaler Waren nutzt. Das Beispiel zeigt, wie sich bestehende Dienstleistungen durch zusätzliche Logistikangebote ergänzen lassen, ohne dafür vollständig neue Transportstrukturen aufbauen zu müssen.

Gleichzeitig betonte Guido Noack, dass **gemeinschaftliche Logistikmodelle wirtschaftlich tragfähig sein müssen**. Auch wenn vorhandene Fahrzeuge besser ausgelastet werden können, müssen die entstehenden Kosten gedeckt und die Interessen der beteiligten Unternehmen und Beschäftigten berücksichtigt werden. Entscheidend sei daher, neben der Bereitschaft zur Kooperation auch tragfähige Geschäftsmodelle zu entwickeln.

3 Angebot und Nachfrage zusammenbringen

Im zweiten Teil der Veranstaltung stand die Frage im Mittelpunkt, **wie regionale Bio-Produkte besser in bestehende Wertschöpfungs- und Logistikstrukturen eingebunden werden können**. Thomas Marbach stellte dazu den **Hybriden Foodhub Leipzig** als Praxisbeispiel vor.

In der anschließenden Abschlussrunde diskutierten die Teilnehmenden, **welche nächsten Schritte für Brandenburg notwendig sind**, um bestehende Logistikangebote besser zu vernetzen, regionale Kooperationen zu stärken und tragfähige Lösungen zu entwickeln.



3.1 Thomas Marbach: Wie regionale Bündelung und Logistik organisiert werden können



Abb. 4: Thomas Marbach stellt den Hybriden Foodhub Leipzig vor.

Thomas Marbach, gelernter Koch und Initiator der **ANSTALT für Koch- und Lebensmittelkultur** und maßgeblich am Aufbau des **Hybriden Foodhubs Leipzig** beteiligt, stellte vor, wie regionale Bio-Produkte besser in die Gemeinschaftsverpflegung gelangen können.

Der Hybride Foodhub setzt darauf, **bestehende Handels-, Verarbeitungs- und Logistikstrukturen zu nutzen**, statt neue aufzubauen. Regionale Produkte werden gezielt in die Lieferketten etablierter Gemüsegroßhändler eingebunden, die bereits Großküchen beliefern und die erforderliche Vorverarbeitung übernehmen können. In Leipzig konnten so bereits sechs bis zehn regionale Produkte in bestehende Lie-

ferstrukturen integriert werden. Entscheidend ist dabei, **das regionale Angebot sichtbar zu machen und gleichzeitig die Nachfrage der Küchen zu aktivieren**.

Dafür kombiniert der Foodhub **digitale Werkzeuge mit persönlichen Austauschformaten**. Ein regionalisierter Saisonkalender unterstützt die Menüplanung, während ein digitaler Großanzeigen-Marktplatz kurzfristig verfügbare Warenmengen vermittelt. So konnten kürzlich beispielsweise zwei Tonnen Pastinaken und 300 Kilogramm Edamame vermarktet werden. Küchen-Speed-Datings und Köche-Safaris fördern den Austausch zwischen Erzeugerbetrieben und Küchen. Mit den sogenannten **KEINREZEPTE**n erhalten Köch:innen Anregungen für die Zubereitung regionaler Gerichte, ohne feste Rezeptvorgaben.

Ein besonders erfolgreiches Instrument sind die **„WERTvoll“-Aktionsgerichte**, bei denen mehrere Großküchen zeitgleich regionale Bio-Produkte einsetzen. Innerhalb von 35 Aktionstagen wurden von 18 teilnehmenden Küchen mit über 100 Ausgabestellen insgesamt **11,5 Tonnen regionale Produkte** verarbeitet. Einige Küchen haben das Konzept inzwischen dauerhaft übernommen. Ergänzend macht das **„Goldene uHu“-Siegel** Gerichte mit Zutaten aus einem Umkreis von weniger als 100 Kilometern sichtbar.

Zentrale Erfolgsfaktoren sind laut Thomas Marbach die langfristige Zusammenarbeit auf Augenhöhe, die frühzeitige Einbindung der Küchen und die Nutzung vorhandener Strukturen. Das Leipziger Beispiel zeigt, wie sich durch die gezielte Verknüpfung von Angebot und Nachfrage regionale Absatzmöglichkeiten schaffen lassen, ohne zusätzliche Logistikinfrastruktur aufbauen zu müssen.



3.2 Abschlussdiskussion: Welche nächsten Schritte braucht Brandenburg?



Abb. 5 und 6: In der Abschlussrunde fand ein gemeinsamer Ausblick statt, wie die Logistikstrukturen in Brandenburg verbessert werden könnten.

Zum Abschluss reflektierten die Teilnehmenden die zentralen Erkenntnisse des Tages und mögliche nächste Schritte für die Weiterentwicklung regionaler Logistikstrukturen in Brandenburg. Dafür hielten sie zunächst individuell auf Moderationskarten fest, welche Erkenntnisse sie mitnehmen, mit welchen Personen sie im Nachgang ins Gespräch kommen möchten und welche konkreten Schritte sie selbst anstoßen wollen. Anschließend wurden ausgewählte Gedanken im Plenum diskutiert.

Ein wichtiges Anliegen war, **das Wissen über gemeinschaftliche Logistiklösungen zu stärken**. Anja Sylvester betonte, dass vielen Unternehmen und Entscheidungsträger noch nicht ausreichend bekannt sei, wie bestehende Transportkapazitäten gemeinsam genutzt werden können. Praxisnahe Weiterbildungs- und Austauschformate, beispielsweise für Wirtschaftsförderungen, Industrie- und Handelskammern, Unternehmen und politische Akteure, könnten dazu beitragen, Potenziale sichtbar zu machen und die Entwicklung entsprechender Projekte zu erleichtern.

Zudem wurde die Notwendigkeit einer **klaren Verantwortlichkeit für den Aufbau regionaler Logistiknetzwerke** hervorgehoben. Dafür brauche es engagierte Initiativgruppen oder koordinierende Akteure, etwa Wertschöpfungskettenentwickler:innen, die Betriebe zusammenbringen, Bedarfe bündeln und gemeinsame Lösungen vorantreiben. Anja Sylvester empfahl, zunächst mit wenigen motivierten Unternehmen zu beginnen, die als Vorbilder und Multiplikator:innen weitere Betriebe gewinnen können. Eine enge Zusammenarbeit mit Kommunen und Landkreisen könne die regionale Verankerung stärken.

Ein weiterer Schwerpunkt war die **Vernetzung bestehender Logistikangebote**. Statt voneinander unabhängige Insellösungen aufzubauen, sollten vorhandene Strukturen besser genutzt und über geeignete digitale Schnittstellen miteinander verbunden werden. Dabei müssten die unterschiedlichen Anforderungen der Regionen berücksichtigt werden: Während im Berliner Umland andere Warenströme und Absatzmöglichkeiten bestehen, erfordert die Logistik in dünn besiedelten Regionen wie der Prignitz angepasste



Lösungen. Als mögliche Ansatzpunkte wurden unter anderem die Zusammenarbeit mit bestehenden Logistikinitiativen und die Erschließung neuer Absatzmärkte genannt.

Schließlich wurde deutlich, dass der **Aufbau tragfähiger Logistikstrukturen auch politische und institutionelle Unterstützung** benötigt. Genannt wurden die stärkere Einbindung von Kommunen und Landkreisen, der Abbau bürokratischer Hürden sowie die Unterstützung durch Wirtschaftsförderungen und Interessenvertretungen. Gleichzeitig wurde betont, dass neue Ansätze nur dann langfristig bestehen können, wenn ausreichend Betriebe mitwirken und die entstehenden Kosten gedeckt werden.

Als zentrale Erkenntnis der Abschlussrunde lässt sich festhalten, dass Brandenburg nicht bei null anfangen muss: Vielmehr gilt es, bestehende Logistikangebote und engagierte Akteure gezielt zusammenzubringen, regionale Bedarfe zu bündeln und die Umsetzung gemeinschaftlicher Lösungen aktiv zu koordinieren.



4 Anhang

4.1 Programm



Marktfogespräch

Effiziente Logistikstrukturen für Bio-Produkte

Datum: 08.07.2026, 10 – 14:00 Uhr

Ort: Oranienwerk (Kultursaal), Kremmener Str. 43, 16515 Oranienburg

Moderation: Timo Kaphengst & Julia Jägle

Zeit	Inhalte
09:30 Uhr	Ankommen und Begrüßungskaffee Nutzen Sie dieses Zeitfenster gerne für einen Kaffee und fürs Ankommen, so dass wir pünktlich starten können.
10:00 Uhr	Begrüßung und Vorstellung der Teilnehmenden durch die Moderation
Teil 1: Regionale Bio-Logistik – Herausforderungen, Lösungsansätze und Perspektiven für Brandenburg	
10:20 Uhr	Vorstellung: Zwei Ansätze für regionale Bio-Logistik Anja Sylvester, SyMoLoG consulting Bernd Uwe Kleist, Meck-Schweizer GmbH
10:30 Uhr	Welche regionalen Logistik-Lösungen funktionieren in der Praxis? Gespräch mit Anja Sylvester und Bernd Uwe Kleist
11:00 Uhr	Kommentar aus zwei Öko-Modellregionen: Was können wir für Brandenburg mitnehmen? Henrik Stamer, Öko-Modellregion Prignitz-Ruppin Rahel Volz, BioRegion Havelland
11:15 Uhr	Kaffeepause mit Smoothies & Gruppenfoto



Teil 2: Angebot und Nachfrage zusammenbringen – Praxisbeispiel eines regionalen Foodhubs

11:35 Uhr	Wie regionale Bündelung und Logistik organisiert werden können Thomas Marbach, Kochanstalt und Hybrider Foodhub Leipzig
11:50 Uhr	Rückfragen & Diskussion zum Impuls
12:10 Uhr	Abschlussdiskussion: Welche nächsten Schritte braucht Brandenburg? Gemeinsame Diskussion und Austausch mit allen Teilnehmenden
12:45 Uhr	Zusammenfassung und Verabschiedung
13:00 Uhr	Mittagessen und Ausklang Gelegenheit zur Vernetzung und zum Austausch
14:00 Uhr	Ende der Veranstaltung



4.2 Dokumentation der Abschlusss Diskussion

