

# Pressemitteilung

31. Mai 2022

## Prien am Chiemsee

### **Urbaner Wirtschaftsverkehr – innovativ, nachhaltig, e-mobil und autonom: Vertreter aus Wirtschaft und Wissenschaft, aus Verbänden und der Politik diskutierten auf dem 12. Symposium LOGISTIK INNOVATIV über Ideen und Impulse, über vernetztes Denken und lösungsorientiertes Handeln.**

Am 24. und 25. Mai 2022 fand in Prien am Chiemsee das 12. Symposium LOGISTIK INNOVATIV statt. Zwei Tage lang diskutierten rund 175 Vertreter aus Industrie und Logistikdienstleistern, der Wissenschaft und von Verbänden gemeinsam mit der Politik über das zentrale Thema des Symposiums „Neue Lösungsansätze für nachhaltige Lieferketten und für die Gestaltung der Güterverkehre der Zukunft“. Veranstalter und Organisator des Symposiums ist das in Prien am Chiemsee ansässige Logistik-Kompetenz-Zentrum (LKZ Prien GmbH), das in diesem Jahr ihr 25-jähriges Bestehen feierte.

Die stetige Zunahme des Gütertransports, insbesondere des Straßengüterverkehrs, stellt eine Belastung für die Umwelt, für die Infrastruktur und für alle an der Wertschöpfungskette Beteiligten dar. Mit ähnlichen Problemen, wie der grenzüberschreitende Güterverkehr sie zu bewältigen hat, sieht sich auch der urbane Wirtschaftsverkehr konfrontiert. Zahlreiche Einschränkungen wie fehlende Ladezonen und Umschlagsflächen, Nacht-Lieferverbote und das ehrgeizige Ziel, im Jahr 2040 klimaneutral zu transportieren, erfordern einen genaueren Blick auf den innerstädtischen Wirtschaftsverkehr. Auch hier bedarf es eines aufeinander abgestimmten Handelns und der Transparenz über die gesamte Supply Chain. Welche innovativen Lösungsansätze gibt es hier bereits? Können diese auch nachhaltig, also dauerhaft und CO<sub>2</sub>-emissionsfrei durchgesetzt werden? Auf welcher Stufe des Autonomen Fahrens befinden wir uns dabei gerade?

Eine der Vortragsreihen des zweitägigen Symposiums war daher ganz diesen Themen unter dem Titel „**Urbaner Wirtschaftsverkehr – innovativ, nachhaltig, e-mobil und autonom**“ gewidmet.

Mit oben genannten Fragestellungen beschäftigten sich unter der Moderation von Prof. Dr.-Ing. Uwe Clausen vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik die Diskutanten des zweiten Tages. In seinem Impulsvortrag skizzierte Professor Clausen die fünf Stufen vom assistierten Fahren über das teilautomatisierte bis hin zum vollautomatisierten Fahren. Für die Logistikwirtschaft seien die Stufen der fahrerbasierten bis hin zur betreiberbasierten Automatisierung interessant. Sowohl der Güterfernverkehr als auch der individuelle Werksverkehr auf Firmengeländen, insbesondere aber der kleinteilige urbane Verkehr böten hier hohes Anwendungspotential.

„Gerade der zunehmende Grad an Urbanisierung stellt eine der großen Herausforderungen an die Gestaltung der Logistik des 21. Jahrhunderts dar: Die Logistikbranche sieht sich mit steigenden Anforderungen an verschiedene Verkehrssysteme, mit steigenden Energiekosten bei gleichzeitigem hohem Flächenverbrauch durch den motorisierten Verkehr und die damit einhergehenden Belastungen durch Lärm sowie umwelt- und gesundheitsgefährdender Stoffe konfrontiert“, so Clausen. Hier biete beispielsweise die Entflechtung des Verkehrsaufkommens und dessen teilweise Verlagerung auf die Tages-Randzeiten einen Lösungsansatz. Des Weiteren führt die Bündelung von urbanem, kleinteiligem Güterverkehr und dessen konsolidierter Transport in sogenannte Mikro-Depots zu

einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens und damit auch der Emission von Schadstoffen.

In der anschließenden Diskussionsrunde bestätigte Prof. Dr. Ralf Bogdanski von der Technischen Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm, dass für „rund 30 Prozent des Sendungsaufkommens in der Paketbranche mit Mikro-Depotkonzepten und per Lastenrädern nachhaltig und ökologisch transportiert werden könnten“. Allerdings stellten hier die temporären Genehmigungen zur Nutzung von Parkplatz-Flächen sowie die insgesamt fehlenden Flächen für den Aufbau von Mikro-Depots limitierende Faktoren dar. Auch die anderen Teilnehmer der Diskussionsrunde, Johann Bögl von der Firmengruppe Max Bögl, Dr. Christian Jacobi von der agiplan GmbH sowie Marco Prüglmeier von der NOYES Technologies GmbH waren sich einig, dass hier neue Konzepte gefunden werden müssen. Der gemischte Transport von Personen und Gütern durch den ÖPNV in Randzeiten wurde beispielsweise diskutiert, wobei der Vorlauf von KEP-Dienstleistern, der Hauptlauf über die ÖPNV-Anbieter und der Nachlauf sowie die Zustellung zum Endkunden per Lastenrad erfolgen könnten.

Eine weitere Möglichkeit stellt die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur in Form von Haltestellen als „mobile Mikro-Depots“ dar. Zu welchen Zeiten sind öffentliche Flächen frei für standardisierte Wechselbehälter? Wie hoch ist die Akzeptanz seitens der KEP-Dienstleister und seitens der Endkunden? Dies sind nur einige der Fragen, die es hierzu noch zu klären gelte. „Es werden dabei nur diejenigen Städte erfolgreich sein, die den Stakeholder-Ansatz wählen und sowohl die KEP-Dienstleister als auch die Anbieter von Logistikflächen und -Immobilien und den Endkunden in ihren Überlegungen berücksichtigen“, betonte Dr. Christian Jacobi. Zudem stellt sich die Frage nach einem Betreiber, der diesen Lösungsvorschlag wirtschaftlich umsetzen kann. Johann Bögl erläuterte an dieser Stelle, dass auch die Überbauung vorhandener Infrastruktur mit Logistikansiedlungen oder aufgeständerte Systeme wie beispielsweise eine Magnetschwebbahn Alternativen darstellten. Die Vorteile der Überbauung vorhandener Infrastruktur lägen in der Kostenersparnis einerseits und bei der Aufständigung in Form einer Magnetschwebbahn in der Lärmreduzierung andererseits.

Marco Prüglmeier verwies auf das überproportionale Wachstum des sogenannten Q-Commerce-Marktes, wobei Q für Quick steht und der Markt sich durch extrem schnelle Abwicklungs-, Abholungs-/Zustellungsfenster zwischen 0,5 und zwei Stunden auszeichnet. Der Hype des Marktes sei aber schon wieder vorbei, da dieses Modell sehr personal- und kostenintensiv ist und inzwischen – nach anfänglicher ausschließlicher Orientierung am schnellen Wachstum – auch wieder auf die Profitabilität geachtet werden müsste und eine Rückbesinnung auf traditionelle logistische Prozesse wie Konsolidierung von Warenkörben erfolgt.

Nichtsdestotrotz würden aber hohe Wachstumsraten den Markt insbesondere im Lebensmittelsektor kennzeichnen. Hier spielte auch die Einschränkung der Bewegungsfreiheit durch die Corona-Pandemie eine entscheidende Rolle: Während Online-Bestellungen für Lebensmittel vor Corona lediglich 0,5 Prozent der gesamten Lebensmitteleinkäufe ausmachten, ist dieser Wert auf zwei Prozent während Corona gestiegen.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass es bereits einige gute theoretische Lösungsvorschläge zur Bewältigung des steigenden urbanen Verkehrs gibt, die es jetzt prototypisch umzusetzen gilt, so das Fazit der Diskutanten auf der Bühne.

Insgesamt boten die zwei Symposiumstage LOGISTIK INNOVATIV viele neue Ansatzpunkte und Lösungsvorschläge sowie genügend Zeit zum gegenseitigen Austausch und für bilaterale Gespräche.

Der Kombinierte Verkehr stand im Vordergrund sowie die Digitalisierung als Daueraufgabe, um die Supply Chains transparenter zu gestalten. Vorhandene Kapazitäten müssen besser genutzt sowie neue aufgebaut werden, um die zukünftigen Herausforderungen zu bewältigen und die Klimaziele zu erreichen. Dazu ist es entscheidend, neue Antriebskonzepte zu entwickeln und diese wirtschaftlich einzusetzen und zu betreiben. Hier ist neben der Industrie und den

Logistikdienstleistern auch die Politik gefordert, um mit geeigneten Stellhebeln die Unternehmen in ihren Bemühungen um nachhaltiges Wirtschaften zu unterstützen und so die Verkehrswende zu realisieren

Das Symposium LOGISTIK INNOVATIV findet seit dem Jahr 2000 alle zwei Jahre in Prien am Chiemsee statt. Das nächste Symposium LOGISTIK INNOVATIV ist turnusgemäß für den 7. bis 8. Mai 2024 geplant.

**Foto:**



**Bildunterschrift:**

Wie eine nachhaltige urbane Logistik der Zukunft aussehen kann, wurde unter Moderation von Prof. Dr.-Ing. Uwe Clausen (in der Bildmitte), Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML), auf dem 12. Symposium LOGISTIK INNOVATIV diskutiert. Weitere Diskutanten v.l.n.r.: Marco Prüglmeier (NOYES Technologies GmbH), Prof. Dr. Ralf Bogdanski (Technische Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm), Prof. Dr.-Ing. Uwe Clausen (Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik), Dr. Christian Jacobi (agiplan GmbH) und Johann Bögl (Firmengruppe Max Bögl).

**Bildrechte: LKZ Prien GmbH**

**Bei Fragen wenden Sie sich bitte an:**

LKZ Prien GmbH  
Bettina Fischer  
Referentin für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Joseph-von-Fraunhofer-Straße 9  
83209 Prien am Chiemsee  
bettina.fischer@lkzprien.de  
Tel. +49 8051 901 0  
M. +49 151 56770281

**Das Logistik-Kompetenz-Zentrum Prien (LKZ)**

Das LKZ, gegründet 1997, ist ein Innovationszentrum für Logistik, Verkehr und Mobilität mit interdisziplinärer Zusammenarbeit von Wirtschaft und Wissenschaft und internationaler Ausrichtung. Die LKZ Prien GmbH entwickelt, steuert und koordiniert umfassendes Logistik-Know-how als innovativer Projektentwickler. Das Expertenteam bringt alle Beteiligten der logistischen Kette an einen Tisch, konzipiert und optimiert Prozesse.

Gesellschafter der LKZ Prien GmbH sind der Landkreis Rosenheim und die Marktgemeinde Prien. Geschäftsführer sind Karl Fischer und Dr. Petra Seebauer.

Die Schwerpunkte der LKZ Prien GmbH liegen in den Bereichen nachhaltiger Güterverkehr, Kombierter Verkehr, alpenquerender Güterverkehr, Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, innerbetriebliche Logistikprozesse, Vernetzung von Verkehrsträgern, urbane und städtische Mobilitätslösungen, Regionalentwicklung, Prozesse im Baugewerbe, Versorgungsprozesse in Kliniken, bei Rettungsdienst und Katastrophenschutz, u.v.m.

Außerdem werden Projekte für an das LKZ angeschlossene Partner – vom Erstkontakt bis zur Umsetzung – akquiriert und umgesetzt. Mit dieser zielgerichteten, übergreifenden Zusammenarbeit wird die Wettbewerbsfähigkeit von Firmen und Regionen im Zukunftsfeld Logistik gestärkt sowie Arbeitsplätze und Standorte sowohl bei den Kunden als auch im LKZ-Netzwerk gesichert.

Weitere Informationen: [www.lkzprien.de](http://www.lkzprien.de)