

Duisburg Automotive Logistics

Kongress nennt Lösungswege in CO2-freie Logistik

Mehr als 200 Spitzenmanager der Autoindustrie und von Energiekonzernen kamen am **11. und 12. September** zur ersten Duisburg Automotive Logistics. Zentrales Thema war der Weg in die CO2-freie Logistik. Nach den Plänen der EU-Kommission sollen schwere Nutzfahrzeuge ab dem Jahre 2030 in der EU 45 Prozent weniger CO2-Emissionen verursachen gegenüber dem Jahr 2019. Bis zum Jahr 2040 sollen die CO2-Emissionen um 90 Prozent gesenkt werden. Das sind riesige Herausforderungen für die Logistikbranche. Die Fahrzeuge müssen marktfähig sein, die Lade- und Wasserstoff-Infrastruktur muss errichtet werden und die hohen Kosten der Umstellung müssen geschultert werden. Genau diese Herausforderungen fokussiert im Eröffnungsgespräch die Präsidentin des Verbandes der Autoindustrie (VDA), **Hildegard Müller**.

Im Gegensatz zum Pkw, beim dem der batterieelektrische Antrieb das Auto von morgen prägen wird, gibt es beim LKW keinen Königsweg, betonte der Vorstandsvorsitzende des weltgrößten Nutzfahrzeugherstellers, Martin Daum, von Daimler Truck. Daum machte deutlich, dass bei Nutzfahrzeugen drei Antriebsformen den Truck von morgen prägen werden: Einmal der batterieelektrische Antrieb, zum Zweiten der Brennstoffzellen-Antrieb und zum Dritten der Verbrennungsmotor mit grünen Wasserstoff. Damit sind hohe Entwicklungskosten bei den Nutzfahrzeugherstellern programmiert, denn sie müssen gleich in mehrere Antriebe investieren.

Keine „Wünsch Dir Was“-Veranstaltung

Die Transformation zur CO2-freien Logistik, das macht schon die Vielfalt der zukünftigen Antriebe bei den Nutzfahrzeugherstellern deutlich, ist keine „Wünsch Dir Was“ Veranstaltung, sondern mit sehr hohen gesellschaftlichen Kosten verbunden. Die Fahrzeuge sind um ein Vielfaches teurer als konventionelle Diesellaster. Hinzu kommen erhebliche Kosten für den Aufbau der Wasserstoff-Tankinfrastruktur und der LKW-Schnelllader. Dabei ist bis heute nicht geklärt woher der „grüne“ Strom und der „grüne“ Wasserstoff kommen sollen. In einer Einschätzung, die **CAR Direktor Ferdinand Dudenhöffer** und **CAR-Managerin Joyce Franke** vorstellten, kommt das CAR-Institut bei den heutigen Preisen der Fahrzeuge auf Zusatzkosten von 1,3 Milliarden Euro nur für die Nutzfahrzeuge für die Lebensmittelbranche in Deutschland, um das 40-Prozent-Ziel der EU-Kommission im Jahr 2030 zu erreichen. Dabei sind die hohen Kosten für den Aufbau der Lade- und Tankinfrastruktur nicht enthalten.

Die Herausforderungen sind gewaltig, so **Markus Bangen**, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG. Der Duisburger Hafen, der größte Binnenhafen der Welt, will mit an der Spitze bei der Transformation zur CO2-freien Logistik stehen. Daher werden die Duisburg Automotive Logistics – gemeinsam veranstaltet vom CAR-Institut, dem Duisburger Hafen, der Wirtschaftsentwicklung Duisburg Business & Innovation (DBI) und der Niederrheinischen IHK zu Duisburg – jährlich fortgesetzt. Die zweite Duisburg Automotive Logistics findet am **29. und 30. Oktober 2024**.

Ansprechpartner

Joyce Franke, Telefon: 0174 4821741, E-Mail: joyce.franke@car-future.com

Prof. F. Dudenhöffer, Telefon: 0174 4821741, E-Mail: ferdi.dudenhoeffer@car-future.com