



Interview Kai Miller

4. November 2022

Bert Beyers: Was ist Ihre Aufgabe bei Kuehne+Nagel?

Kai Miller: Wir kümmern uns bei Kuehne+Nagel um alle Themen, die mit Energie-Emissionen zusammenhängen. Sowohl beim konventionellen Energieverbrauch als auch bei Lösungen, diese klimaneutral zu stellen. Dafür haben wir verschiedene Abrechnungsmechanismen entwickelt, arbeiten viel mit Index-Anbietern zusammen und bieten Lösungen für unsere Kunden an.

Eine Möglichkeit des Kohlenstoff-armen Transports sind Bio-Fuels für die Schifffahrt. Woher kommen die bei Kuehne+Nagel?

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, wirklich nachhaltige Kraftstoffe zu verwenden. Sie sind alle waste based, also auf Abfall basierend. Bei Bio-Fuels, etwa im Straßenverkehr, gibt es einen gewissen Anteil von Ethanol, meist aus Getreide gewonnen. Und das finden wir nicht so gut. Wir denken, dass es im Zusammenhang mit einer nachhaltigen Lieferkette ein Rohstoff oder Feedstock sein sollte, den man sonst zu wirklich nichts anderem verwenden kann. Die EU hat eine Liste herausgegeben, in der die Grundstoffe für diese Bio-Fuels klar definiert werden. Die erste Generation basierte meistens auf Getreide, also Weizen, Raps oder Mais. Und die nächste Generation basiert auf Abfällen, etwa Talg oder Reste von Speiseöl, Sonnenblumenöl oder Nusschalen. In der nächsten Generation sollen auch Algen oder Sägespäne verwendet werden. In

Skandinavien beispielsweise gibt es sehr viele Abfälle von Sägewerken, die man weiterverwenden kann.

Sie wollen keine Biomasse, die als Nahrungsmittel verwendet werden kann – die sogenannten Teller-Tank-Problematik.

Das ist einfach unsere Maxime. Wir wollen keinen essbaren Rohstoff hier verbrennen. Das darf nicht passieren. Da würden wir, denke ich, bei dem Sustainability-Ansatz niemandem einen Gefallen tun. Unsere Treibstoffe, die wir mit Partnern anbieten, sind rein auf Abfallstoffen basiert.

Wo kommen die her? Wo werden die produziert?

Momentan verwenden wir Used Cooking Oil oder sogenanntes Brown Grease. Das unterscheidet sich ein wenig in der Einsammlung dieser Rohstoffe. Das kommt aus Restaurants oder aus Kartoffelchip-Fabriken oder Großküchen direkt aus den Fritteusen. Im nächsten Technologieschritt wird das dann mittels Fettabscheidung gewonnen, was schon in Kanalisationssystemen verwendet wird. Das ist in noch größeren Mengen vorhanden.

In welchen Mengen verwendet Kuehne+Nagel denn diese Bio-Fuels in der Seeschifffahrt?

Momentan sind das noch sehr kleine Mengen. Also die Containerschifffahrt verbraucht ungefähr 75 Millionen Tonnen Treibstoff pro Jahr. Das entspricht etwa 230 Millionen Tonnen CO₂. Und die Bio-Fuel-Technologie wird das wahrscheinlich nicht komplett ersetzen können. Aber es ist ein erster Schritt, um einzelne Mengen, die momentan transportiert werden, Kohlenstoff-neutral zu stellen. Und die Technologie entwickelt sich ja weiter. Bei den Bio-Fuels werden sich in der Produktion Economies of Scale einstellen, es werden neue feedstocks gefunden werden, es wird dementsprechend günstiger und auch in größeren Mengen vorhanden sein. Und das andere ist, dass der Gesamtkraftstoffbedarf der Containerschifffahrt mit anderen Technologien gelöst werden wird.

Ich entnehme dem, dass wir bei den aktuellen Bio-Fuels über Mengen von unter 1 Prozent sprechen.

Wir sind ganz am Anfang der Technologie, auch der Akzeptanz im Markt, Tendenz steigend. Diese Technologie kann auf jeden Fall noch weiter ausgebaut werden. Und dann ist es auf jeden Fall ein Faktum, dass es in der Zukunft nicht nur eine Sorte Treibstoff in der Containerschiffahrt geben wird. Verschiedene Trade Patterns werden auch verschiedene Energieträger unterstützen – auch bei der landseitigen Infrastruktur. Da wird es gewisse Cluster geben, die auf die eine oder andere Technologie setzen. Es hängt aber auch von der Größe der Schiffe ab. Ein ganz großes Containerschiff werden Sie nicht mit einer Batterie fahren können. Für kleinere Containerschiffe über sehr kurze Strecken kann das eventuell eine Lösung sein.

Bleiben wir noch mal bei den Bio-Fuels. Sind die tatsächlich klimaneutral? Wie definieren Sie das?

Das ist alles sehr detailliert in der Gesetzgebung festgehalten. Die Vorgabe der EU, die Fuel EU Maritime, gibt sehr enge Rahmenbedingungen vor, wie so ein Treibstoff produziert werden kann und auch, wie die CO₂-Ersparnis berechnet wird. Das Einsammeln von Used Cooking Oil oder Sonnenblumenöl, das verbraucht natürlich fossile Energie. Der LKW fährt zum Restaurant, sammelt das ein, bringt es zu einer Raffinerie. Dort wird Energie verbraucht, um das Ganze zu säubern und wieder zu einem nutzbaren Kraftstoff zu verarbeiten. Normalerweise hat man dabei 85 bis 90 Prozent CO₂-Ersparnis. Denn der Energieträger ist ja kein fossiler Brennstoff, aber was an Energie verbraucht wird, um das herzustellen, wird ganz genau berechnet und in der Dokumentation an unsere Kunden weitergegeben.

Kuehne+Nagel bietet ja nicht nur Bio-Fuels an, sondern auch Kompensation für konventionelle Treibstoffe. Wie groß ist das Interesse der Kunden an CO₂-freiem oder -reduziertem Transport?

Wir sind überrascht über die Nachfrage. Wir hatten gewisse Mengen Bio-Fuels eingekauft und die waren in kürzester Zeit ausverkauft. Vor allem Unternehmen aus der Konsumgüterindustrie sehen da einen

großen Vorteil, um mit ihren Kunden zu kommunizieren. Die Gesellschaft fragt ja klimaneutrale Lösungen nach. Einzelne Hersteller haben sich jetzt schon gewisse Kommunikationsmöglichkeiten ausgedacht, etwa über Social Media oder über Logos, die auf die Verpackungen gedruckt werden, oder in der direkten Kommunikation über das Internet. Dabei wird dann zum Beispiel kommuniziert: Dieses Produkt ist in sich klimaneutral und auch in seinem Transport in der ganzen Lieferkette ist das eine rundum ökologische Lösung. Es gibt zum Beispiel Autohersteller, die sagen: Unser E-Mobil soll nicht nur mit Hilfe einer Batterie fahren, sondern alle Zulieferer werden dazu verpflichtet, ihrerseits alles zu tun, um ein wirklich CO₂-neutrales Fahrzeug herzustellen. Dann kommt der eine oder andere natürlich auch in Zugzwang, die entsprechende klimaneutrale Transportlösung zu nutzen.

Wieviel Prozent Ihrer Kunden wollen diesen klimaneutralen Transport?

Es ist Branchen-abhängig. Bei der Automobilindustrie oder auch in der Konsumgüterindustrie sind es hohe zweistellige Zahlen, auch mit steigendem Wachstum, das wir so nicht erwartet hätten. In anderen Bereichen, bei Produkten mit niedrigen Preisen oder großen Volumina, ist die Nachfrage geringer. Aber da, wo man nahe am Endkunden ist, steigt die Nachfrage stetig und bewegt sich im höheren zweistelligen Bereich.

Was kostet klimaneutraler Transport bei Kuehne+Nagel den Kunden?

Es wird auf jeden Fall eine Prämie sein zu dem momentanen Standard an Energiekosten. Der Benchmark momentan ist der Preis für Very Low Sulphur Fuel Oil, also Schiffsdiesel mit sehr niedrigem Schwefelgehalt. Das war die erste Regulierung, die 2020 implementiert wurde. Und ich würde mal sagen, zum standardmäßig verfügbaren Treibstoff reden wir über eine Verdoppelung oder vielleicht auch Verdreifachung der Spritkosten. Das kann jeder nachlesen in den üblichen Indizes, die im Ölgeschäft genutzt werden. Das ist also ein sehr transparenter Markt und dieser uptake kann dann auf den einzelnen Container runtergebrochen werden.

Könnten Sie das vielleicht an einem Beispiel für einen Containertransport erläutern?

Es ist natürlich immer schwierig, einen fixen Betrag zu nennen in einem sehr volatilen Markt. Das Ölgeschäft hängt ja am Tagespreis. Wir nutzen momentan eine bestimmte Menge an Bio-Fuel, die von der niederländischen Regierung subventioniert wird. Um ein Beispiel zu nennen: Bei einem Transport von Bremerhaven oder Hamburg nach New York fallen zusätzlich 100 US-Dollar an, zu dem regulären Treibstoff, der als Benchmark dient.

Pro Container?

Ja, für eine 20-Fuß-Einheit.

Bio-Fuels sind das eine, E-Fuels, also strombasierte Treibstoffe, sind das andere. Da sind derzeit zwei Technologien im Rennen: Methanol-basierte Treibstoffe und Ammoniak. Wie sehen Sie das?

Jede Technologie, die bei der Reduzierung von Treibhausgasen hilft, ist willkommen. Dabei geht es ja nicht nur um die Technologie auf dem Schiff, sondern auch um die landseitige Infrastruktur. Es gibt verschiedene Lösungsansätze für verschiedene Schiffsgößen mit verschiedenen Energieträgern. Und es gibt nicht nur Ammoniak oder Methanol, es gibt auch die Batterielösungen. Es gibt die Windtechnologie, also Segel, die wieder installiert werden. Das funktioniert vielleicht bei Massengutschiffen besser als bei Containerschiffen. In der Zukunft kommt es auf die Mischung an. Es wird nicht die eine Technologie geben. Über die Zeit werden sich verschiedene Technologien in verschiedenen Handels- oder Fahrtgebieten etablieren. Und wir wollen alle unsere Reederpartner bei all diesen Technologien unterstützen. Wir sind in der Lage, ein relativ transparentes Preismodell für komplette Supply-Chain-Lösungen darzustellen. Und unser Kunde kann dann wählen, ob er auf der einen oder auf der anderen Technologie verladen möchte.

Was ist denn die Zielsetzung bei Kuehne+Nagel in Sachen Klimaschutz?

Als Unternehmen streben wir bis 2030 33 Prozent CO₂-Reduktion unserer Gesamtemissionen an, inklusive Lieferanten und Kunden. Das ist unsere Zielsetzung als Dienstleister. Und wir nutzen ja die Tonnage von unseren Reederpartnern und wollen alles dafür tun, dass auch die Investitionen in neue Technologien transparent kommuniziert werden. Damit der Kunde dann mit einem guten Gefühl einen eventuellen Aufpreis bezahlt. Der Kampf gegen den Klimawandel wird mit Sicherheit nicht umsonst passieren. Und wir wollen auf unserer Plattform [Seaexplorer](#) transparente Lösungen anbieten. Heute können das Bio-Fuels sein und in der Zukunft alternative Energieträger, die dazu beitragen, dass sich diese Technologien am Markt etablieren.