

# „Kein Teufelszeug“

Im Interview mit der SUT-Redaktion spricht Christoph Greifeneder, Serviceleiter Binnenschifffahrt bei Zeppelin Power Systems, über die Unsicherheit beim Thema zukünftige Antriebe und die Chancen der Digitalisierung.



Zeppelin Power Systems

**Christoph Greifeneder ist Serviceleiter Binnenschifffahrt bei Zeppelin Power Systems.**

**SUT:** Herr Greifeneder, Sie arbeiten seit über 20 Jahren in dieser Branche. Welches Thema treibt Sie aktuell am meisten um?

**Christoph Greifeneder:** Welche alternativen Antriebe sind die Zukunft in der Binnenschifffahrt und wie stellen wir uns als Zeppelin Power Systems darauf ein? Wir sind natürlich an der Entwicklung verschiedener Alternativen zum Dieselmotor wie Batterie, Wasserstoff und Methanol dran. Denn als stiftungsgeführtes Unternehmen ist es uns besonders wichtig, unsere Ziele mit Themen wie Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen. Darüber hinaus sind Partnerschaften mit Unternehmen, allen voran mit Caterpillar, immens wichtig. Es herrscht jedoch eine große Verunsicherung auf dem Markt, was sich am Ende durchsetzen wird. Derzeit gilt: Was ich gestern gesagt habe, ist heute wieder anders, und was ich heute sage, trifft morgen unter Umständen nicht mehr zu. Das bedeutet für uns, dass wir uns auf alles einstellen müssen, was mit hohen Investitionen für uns verbunden ist.

**SUT:** Woran liegt das?

**Christoph Greifeneder:** Unter anderem daran, dass die Politik keine langfristigen Vorgaben fest schreibt. Dadurch werden eine vorausschauende Planung und Investitionen sowohl bei unseren Kunden als auch bei uns enorm erschwert und sind – zumindest derzeit – mit einem gewissen Risiko verbunden. Dazu kommt aus meiner Sicht eine Wettbewerbsverzerrung, da die Vorgaben in anderen Ländern teilweise weniger streng sind als bei uns in Deutschland.

**SUT:** Glauben Sie denn, dass der Diesel eine Zukunft hat?

**Christoph Greifeneder:** Der Dieselmotor ist ein höchst effizienter Motor, den wir nicht von heute auf morgen abschreiben sollten. Er kann zudem als Hybrid in Kombination mit einer Batterie eine interessante Möglichkeit sein, um CO<sub>2</sub> einzusparen. Deshalb sind wir seit einigen Jahren „hybrid ready“ und rüsten neue Schiffsbauten auf Kundenwunsch mit dieser Lösung aus. Gleichzeitig dürfen wir aber die Bestandsflotte nicht vergessen. Ein Binnenschiff ist eine Investition über mehrere Jahrzehnte, die unsere Kunden nicht mal eben ohne Not durch ein neues Schiff mit Batterie- oder Wasserstoffantrieb ersetzen können. Wir brauchen also Lösungen, um den CO<sub>2</sub>-Abdruck im bestehenden Equipment zu reduzieren.

**SUT:** Welche Rolle könnte HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) für die Bestandsflotte spielen?

**Christoph Greifeneder:** Das ist aus unserer Sicht in jedem Fall eine Option, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Bestandsflotte zu reduzieren. Unsere Schiffe können bereits seit 2003 mit diesem nicht fossilen Diesel betrieben werden. Allerdings liegt die Anzahl der Schiffe, die HVO tatsächlich tanken, im niedrigen einstelligen Prozentbereich, was sicherlich an den etwas höheren Preisen im Vergleich zum fossilen Diesel liegt. Vor etwa sechs Jahren haben wir außerdem mit dem Thema Gas-to-Liquids, kurz GTL, angefangen. Auch hier sehen wir ein großes Potenzial zur Verbesserung des CO<sub>2</sub>-Footprints, was verschiedene Studien belegen. Unabhängig vom Antrieb unterstützt uns die Digitalisierung dabei, die Binnenschifffahrt nachhaltiger zu gestalten.

**SUT:** Inwiefern?

**Christoph Greifeneder:** Je mehr Daten wir über das Schiff zur Verfügung haben, desto besser können wir den Schiffsführer bei der Optimierung seiner Fahrweise unterstützen und damit den Kraftstoffverbrauch senken. Wir können die Daten, beispielsweise über den Betriebszustand des Motors, aber auch dafür nutzen, den Zustand der Technik zu analysieren und zu kontrollieren. Das hilft unseren Kunden, potenzielle Schäden und Wartungsfälle frühzeitig zu erkennen, und uns, schnell

darauf zu reagieren und unter Umständen sogar Ausfälle zu verhindern. Das erleichtert die Abwicklung von Notfällen immens. All diese Vorteile bestätigen uns in unserer Strategie, in die Digitalisierung zu investieren. Inzwischen haben wir in Hamburg ein eigenes Fleet Operations Center (FOC) mit sieben Kolleginnen und Kollegen, die die Daten von mehr als 350 aufgeschalteten Motoren überwachen

und analysieren. Noch sträuben sich einige Schiffsführer von Reedereien gegen die Digitalisierung und sehen sie als „Teufels-





zeug“, aber der Weg führt aus meiner Sicht früher oder später nicht daran vorbei.

**SUT:** Und wie sehen die Next Steps bei der Digitalisierung aus?

**Christoph Greifeneder:** Wir arbeiten stetig daran, das Ganze weiter zu optimieren, auch gemeinsam mit Partnern wie dem Fraunhofer Institut und Caterpillar. Wir wollen – natürlich anonymisiert – weitere Schiffe in unser System einbinden, damit wir noch mehr Daten sammeln und auswerten können. Das unterstützt uns dabei, bestimmte Algorithmen zu entwickeln, mit welcher Wahrscheinlichkeit oder zu welchem Zeitpunkt beispielsweise bestimmte Reparaturen anstehen. Im Idealfall geht es nicht nur darum, die Maschinen zu digitalisieren, sondern das komplette Schiff mit allen anderen Gewerken. Dies könnte die Branche auch bei Themen wie dem autonomen Fahren weiter voranbringen. Wahrscheinlich wird es aber noch etwas dauern, bis alle die Vorteile einer solchen Zusammenarbeit erkennen und bereit sind, zu unterstützen.

**SUT:** Seit August 2024 haben Sie mit Eva-Maria Graf eine neue Geschäftsführerin bei Zeppelin Power Systems an der Spitze. Welchen Einfluss hat diese Personalie auf die Strategie?

**Christoph Greifeneder:** Eva-Maria Graf arbeitet schon seit über zehn Jahren im Unternehmen und hatte bereits seit einem Jahr interimsmäßig den Vorsitz der Geschäftsführung inne. Sie ist also nicht neu, technisch extrem versiert und kennt das Geschäft sehr gut. An der Rolle des Bereichs Binnenschifffahrt innerhalb von Zeppelin wird sich also nichts ändern. Wenn wir Themen haben, dann können wir diese jederzeit offen und direkt platzieren. Das trifft übrigens auch auf Caterpillar zu, bei denen wir regelmäßig Impulse aus dem deutschen Markt einbringen.

**SUT:** Eine letzte Frage: Wie blicken Sie auf die Zukunft?

**Christoph Greifeneder:** Ich rechne damit, dass es weniger Investitionen in Neubauten gibt, zumindest bei den einzelnen Partikulierern, weil sie nicht wissen, wohin die Reise bei den



Zeppelin Power Systems

**Im Fleet Operations Center in Hamburg überwacht und analysiert ein siebenköpfiges Team die Daten von mehr als 350 aufgeschalteten Motoren.**

Antriebsformen gehen wird. Außerdem fürchte ich, dass viele notwendige Wartungen und Reparaturen aus Kostengründen verschieben und am Ende dann tatsächlich einen Ausfall des Schiffs riskieren. Das ist aber das Schlimmste, was man machen kann. Man muss jetzt sein Material am Leben halten und vernünftig warten. Sonst kommt irgendwann der Tag, an dem alles „auseinanderfällt“ – und dann wird es wirklich teuer.

**Annika Beyer**

Anzeige

**STRAUBING-REGION DER NACHWACHSENDEN ROHSTOFFE**

**HAFEN STRAUBING-SAND**

[www.hafen-straubing.de](http://www.hafen-straubing.de)