

Keine Probleme: »AIDAnova« fährt zu 100% mit LNG

hansa-online.de/2019/02/featured/119195/keine-probleme-aidanova-faehrt-zu-100-mit-lng

26. Februar 2019

Seit fast drei Monaten ist die mit LNG angetriebene »AIDAnova« nun schon für die Rostocker Reederei AIDA Cruises im Einsatz. Bislang gab es keine technischen Schwierigkeiten mit dem innovativen Kraftstoff-System.

Derzeit befindet sich der von der HANSA als »Ship of the Year« ausgezeichnete Kreuzliner auf einer siebentägigen Rundreise auf den Kanarischen Inseln mit einem Abstecher nach Funchal auf der Atlantik-Insel Madeira. Alle zwei Wochen muss das Schiff nachgetankt werden, und das ist der einzige Moment, in dem der Passagier erkennt, dass kein Diesel sondern Flüssigerdgas (LNG) betankt wird. Denn wenn das Tankschiff »Coral Methane«, das im Auftrag des internationalen Ölkonzerns Shell unterwegs ist, längsseits der »AIDAnova« geht, gelten für die Gäste auf Deck 5 im Umfeld der Zapfstelle besondere Sicherheitsaspekte.

Da es derzeit noch kein LNG-Tanklager auf den Kanarischen Inseln gibt, musste AIDA mit dem Shell-Konzern ein Logistik-Konzept entwickeln, bei dem nun alle zwei Wochen das Flüssigerdgas von Rotterdam nach Teneriffa gebracht wird. Zum Einsatz hierfür kommt die 2009 in Polen erbaute und erst im letzten Jahr zum LNG-Tanker umgebaute »Coral Methane«, die über eine Tankkapazität für 7.500 m³ verfügt, wobei der Tanker selber auch LNG als Treibstoff nutzt.



Der Maschinenraum der »AIDAnova« (Foto: Eckardt)

Isolierte Gastanks als Premiere

Eine Premiere in der Kreuzfahrtindustrie war die Installation der isolierten Gastanks an Bord eines Kreuzfahrtschiffes. Die drei Mittschiffs installierten Tanks, die über drei Decks reichen, verfügen über ein Volumen von insgesamt rund 3.500 m³. Zwei Tanks sind 35 m lang und haben einen Durchmesser von 8 m. Ein kleinerer, rund 28 m langer Tank verfügt über ein Volumen von 500 m³. Diese versorgen die vier Dual-Fuel-Hauptmotoren von Caterpillar-MaK vom Typ M 46 DF mit einer Maschinenleistung von insgesamt 61.760 kW. Eine vollständige Tankladung würde für drei Wochen ausreichen, zur Sicherheit wird derzeit aber schon alle 14 Tage nachgetankt.

Im Maschinenkontrollraum der »AIDAnova« laufen alle wichtigen Schiffsinformationen, die an über 25.000 Meßstellen erfasst werden, zusammen. Der zuständige Chief Engineer Sven Blohm gehört mit zu dem Team von AIDA Cruises, das sich schon seit 10 Jahren

mit dem Thema LNG beschäftigt und sieht die Indienststellung der »AIDAnova« als Meilenstein in der maritimen Wirtschaft. Noch nie zuvor wurde ein Kreuzfahrtschiff mit einem LNG-Antrieb ausgestattet. Zur Sicherheit kann der Schiffsbetrieb auch jederzeit von LNG auf Marinediesel gewechselt werden, der in zwei Tanks noch mitgeführt wird. Dies würde nach Auskunft von Blohm nur ein paar Millisekunden dauern, doch bislang war ein Wechsel überhaupt nicht notwendig, der Betrieb mit dem Flüssigerdgas lief bislang störungsfrei.



Foto: Eckardt

Der aktuelle Kapitän der »AIDAnova«, Vincent Cofalka, zeigt sich zufrieden mit dem Einsatz von LNG und konnte jetzt berichten, dass das Schiff seit der Übernahme am 12. Dezember an der Columbuskaje in Bremerhaven zu 100 % nur mit Flüssigerdgas gefahren wurde. Eine Leistungsverminderung bei den Fahrteigenschaften konnte er bislang nicht feststellen. Das für den Notfall mitgeführte Marine-Diesel wurde bislang noch nicht verwendet.

Auch der Naturschutzbund Deutschland (NABU) sieht den Einsatz von LNG für einen großen Gewinn – besonders durch die verminderten Luftbelastungen für die Anwohner in den Häfen. Zumal die »AIDAnova« das Flüssigerdgas auch während der Hafenziegezeit verbrennt. Daher landete die „AIDAnova“ im aktuellen Nabu-Kreuzfahrtranking auf dem ersten Platz als das aktuell sauberste Kreuzfahrtschiff weltweit. Jedoch merkt der NABU an, dass LNG auch weiterhin ein fossiler Kraftstoff ist und nur als Übergangslösung zu sehen ist.

Industrie setzt auf LNG

Die neun von dem amerikanischen Kreuzfahrtkonzern Carnival Corp. bei der Meyer Werft fest bestellten Schiffe der so genannten Helios-Klasse, die bis 2023 für vier unterschiedliche Tochterunternehmen in Fahrt kommen sollen, darunter in den Jahren 2021 und 2023 noch zwei Schwesterschiffe für AIDA Cruises, haben weitestgehend die gleichen Abmessungen. Auch diese Schiffe sollen mit Flüssigerdgas betrieben werden. Doch nicht nur Carnival und deren Tochterunternehmen setzen derzeit bei den Neubauten auf den LNG-Antrieb. So entstehen zwischen 2024 und 2026 für TUI Cruises auf der italienischen Fincantieri-Werft in Monfalcone zwei LNG-Neubauten. Auch die Reederei MSC Cruises hat in Frankreich vier LNG-Neubauten der World-Class-Baureihe bestellt. Chantiers de Atlantique wird die bisher größten Kreuzfahrtschiffe mit LNG für bis zu 6.800 Passagiere zwischen 2022 und 2026 abliefern.

Quelle: HANSA-online.de