FUEL POWER ENERGY e.V.

Pressemitteilung

29. April 2016

"AIDAprima" – der neue Status

Bei ihrem Bau in Nagasaki ging vieles schief, und so lief die "AIDAprima" erst am 21. April 2016 in ihren Heimathafen Hamburg ein – mit einer Verspätung von sieben Monaten. Alles vergessen! Das neue Flaggschiff der Reederei AIDA Cruises spiegelt den Stand des technisch Machbaren wider, insbesondere unter dem Aspekt des Umweltschutzes.

Egbert Schuster, Chefingenieur auf dem 300 m langen Kreuzfahrtschiff, euphorisch-witzig: "Raumschiff Enterprise war gestern." Und Schiffsexperte Malte Siegert vom Naturschutzbund Deutschland begeistert-ungläubig: "Wenn das alles so funktioniert wie angekündigt, dann handelt es sich wirklich um das sauberste Kreuzfahrtschiff der Welt."

Abgas-Fakten:

- Schwefeloxide werden in einer Waschanlage entfernt, Stickoxide in einem Katalysator gebunden und Ruß sowie andere Brennstoffrückstände ausgesiebt.
- Die Emission von Schwefeloxiden, Stickoxiden und Rußpartikeln lässt sch so um 90 % reduzieren. Mindestens. Die Emission von unverbrannten Kohlenwasserstoffen wird um 85 % und die von Kohlenmonoxid um 70 % gesenkt.
- Die "AIDAprima" ist hafenrein. Sie wurde mit zwei Landstromanschlüssen ausgestattet plus einem Motor, der wahlweise mit normalem Schiffsdiesel oder LNG betrieben werden kann. Hintergrund: Kreuzfahrtschiffe liegen zu 40 % ihrer Betriebszeit in Häfen. (Dass LNG in allen angefahrenen Häfen tatsächlich eingesetzt werden kann, soll ein Versorgungsvertrag mit der Shell absichern.)

Revolution oder Gag? Ab einer Geschwindigkeit von 10 Knoten wird Luft unter den Rumpf der "AIDAprima" geblasen. Sie gleitet gewissermaßen über einen Teppich aus Luftblasen – und soll dadurch ca. 5 % Treibstoff einsparen.

Allzeit gute Fahrt!

"AIDAprima" & Schweröl

Auch DER SPIEGEL berichtete in seiner Ausgabe vom 23. April 2016 auf zwei Seiten über die "AIDAprima". Hier ein kurzer, aber sehr interessanter Auszug.

Auf Nord- und Ostsee verbietet sich das Verfeuern von Schweröl wegen der strengen Abgasgrenzwerte. Stattdessen muss Marinediesel eingesetzt werden, wesentlich teurer und chemisch dem Raffinat verwandt, das auch Autos bekommen. Doch ist das klug? Eigentlich sind

Schiffe ideale Abnehmer für das zähe Raffinat, das sonst kaum jemand will. Man müsste nur das Abgas sauber kriegen.

So wird die "Aidaprima" mit einem Sortiment an Reinigungsanlagen den Betrieb aufnehmen: Katalysatoren gegen Kohlenmonoxid und Stickoxide, Scrubber zum Auswaschen der Schwefelsubstanzen und Partikelfilter. "Der ganze Schornstein ist voll damit", sagt Egbert Schuster, Chefingenieur an Bord des Schiffes. Zusammen mit europäischen Behörden will er nun untersuchen, ob sich mit Schweröl genauso sauber fahren lässt wie mit Diesel.

FPE Fuel Power Energy e.V.
Bäckerstr. 11-13
21244 Buchholz i.d.N.
Tel +49 (0)41 81 / 216 165
Fax +49 (0)41 81 / 216 58 121
office@fpe-ev.de
www.fpe-ev.de

Über den Fuel Power Energy e.V.:
Der Fuel Power Energy e.V. ist die unternehmensneutrale Interessenvertretung für das Produkt Rückstandsöl als Energieträger und seine hohe Wirtschaftlichkeit insbesondere für die industrielle Wärmeerzeugung und als Treibstoff für die Schifffahrt. Auf diesem Gebiet sind wir anerkannte Spezialisten, die sich, in verschiedenen Branchen tätig, zu einem Förderkreis zusammengeschlossen haben. Aufgabe des FPE ist die kompetente Beratung beim Einsatz von Schweröl von der Planung über die Genehmigungsverfahren bis zum Betrieb einschließlich der Brennstofflagerung. Unsere Partner im Kommunikationsnetz setzen sich mit viel Kompetenz bei Ministerien und Behörden für das Produkt Rückstandsöl ein.