



## LNG zum Dritten

Während die RoRo-Fähre »Münsterland« noch im Borkumverkehr unterwegs ist, wird auf der Koninklijke Niestern Sander Werft in Delfzijl bereits an einem neuen Achterschiff mit komplett neuer Technik gebaut

Nach rund einem Monat auf See vor Anfang August der Spezial-Gastank der Firma Wärtsilä auf der Werft eingetroffen und wurde nur zwei Wochen später im künftigen Achterschiff verbaut, um die Ausfallzeit möglichst gering zu halten. »Dieses ist ein wichtiger Meilenstein im Bauprojekt«, erklärt Michael Baumfalk, Projektleiter der AG Ems.

Der Flüssiggastank vom Typ C entspricht dem, der bereits auf der »Ostfriesland« im Einsatz ist. Die Behälter bestehen aus einem inneren Tank und einem weiteren äußeren, der zum Schutz dient. Dazwischen sorgt eine Vakuumisolierung für gleichbleibende Umgebungsverhältnisse, denn das Flüssiggas lagert bei  $-162^{\circ}\text{C}$  und 5 bar Druck im Tank. Neu ist die Größe des Spezialtanks, denn anders als bei der »Ostfriesland«, wo ein geometrisches Raumvolumen von  $45\text{m}^3$  gegeben ist, fasst der Tank der »Münsterland«  $53\text{m}^3$ . Das größere Volumen wurde durch einen vergrößerten Innendurchmesser des inneren Tanks und eine verbesserte Isolation und dadurch geringere Schichtbreite ermöglicht. Die GVU (Gasventileinheiten) konnten nun im Tankaufstellraum untergebracht werden, so dass dieser Platz im Maschinenraum frei geworden ist.

»Mit der »Ostfriesland« haben wir viele und sehr gute Erfahrungen gemacht«, er-

klärt AG-Ems-Vorstand Bernhard Brons. Die Flüssiggasfähre war das erste Umbauprojekt dieser Art in Europa und wegweisend für den LNG-Einsatz.

Durch die Corona-Pandemie hat sich das Umbauprojekt verzögert, weil Lieferungen wichtiger Bauteile verspätet eintrafen. »Damit hat keiner gerechnet«, meint Brons. Während die »Münsterland« nun für den Werftaufenthalt vorbereitet wird, übernimmt die »Westfalen« den Verkehr nach Borkum. Die »Münsterland« wird das insgesamt dritte LNG-Schiff in der Flotte der AG Ems. Das leicht angepasste Maschinenkonzept basiert auf einem diesel-gas-elektrischen Antrieb (Dual Fuel) mit um  $360^{\circ}$  drehbaren elektrischen Pods, die für

ein Höchstmaß an Manövrierfähigkeit sorgen. »Mit einer optimierten Version setzen wir erneut Maßstäbe im Bereich der Umweltfreundlichkeit«, erklärt Claus Hirsch, Technischer Inspektor der AG Ems. Durch den Umbau wird der  $\text{CO}_2$ -Ausstoß um 20% gesenkt, Stick- und Schwefeloxide werden sogar um 90% und mehr reduziert, Feinstaub fast gänzlich eliminiert.

Durch das um 15 m verlängerte Achterschiff gewinnt die Reederei nach eigenen Angaben Platz für rund 15 Pkw-Stellplätze sowie zwei neue Salonbereiche und ein größeres Sonnendeck. Das Auftragsvolumen des Bauprojektes beträgt 17,5 Mio. €. Der Umbau wird erstmals vom Bund gefördert. *KF*



© AG Ems