

Schiffsverkehr

Fracht- und Passagierschiffe sind für insgesamt 13,5 Prozent aller Treibhausgasemissionen, die der Verkehr innerhalb der Europäischen Union verursacht hat, verantwortlich (Erhebung 2018).

Schweröl, das vor allem wegen des günstigen Preises vom internationalen Containerschiffverkehr genutzt wird, enthält zusätzlich eine Unmenge an Luftschadstoffen, wie zum Beispiel Schwefeloxide, Feinstaub, Stickoxide oder Ruß.

Vorreiter für die Entwicklung von Alternativen könnte durchaus ein Binnenland, wie Österreich sein:

Verbot von Dieselantrieb/Schwerölantrieb auf der Donau

Praxistest von Wasserstoffantrieb / E-Fuelantrieb auf Donauschiffen

Auf der österreichischen Strecke soll nur mit Wasserstoff gefahren werden dürfen.

- Förderung ökologischer Wasserstoffproduktion durch Bundesförderung und EU-Förderung
- Umlenkung von EU-Fördermitteln für Kernkraftwerke in Elektrolyseforschung.
- Wasserstofftankstellen in Donauhäfen.
- Betankungsmöglichkeiten bei Staustufen. = Zeitersparnis

Ausblick

- Revolution in der internationalen Schifffahrt kann durch ökologische Argumente eingeleitet werden.
- Ökonomische Realisierung mittels Großprojekten: Projektierung von Wasserstoffproduktion an besonders geeigneten Orten
 - ◆ Stromerzeugung durch ausgedehnte PV-Anlagen in Wüsten (z.B.Sahara)
 - ◆ Aufbereitung von Meerwasser an Schnittstellen der internationalen Schifffahrtsrouten (z.B. Nordafrika – Nähe Suezkanal)
- Nächstes Klimaschutzabkommen:
 - Internationale Ächtung von Schweröl in der Schifffahrt (von Containerschiffen bis Kreuzfahrtschiffen).
 - Umsetzung durch Verbot der Betankung mit umweltschädlichen Treibstoffen auf europäischen Häfen
 - Umsetzung durch Fahrverbote in kritischen Bereichen

[Mehr \(historisches\) zur Donauschifffahrt](#)

Die Technologieerfahrungen können Vorbild sein für große Schiffe → Kreuzfahrt- und größere Frachtschiffe (mit mehr als x BRT)