

stream

DAS MAGAZIN VON VIADONAU AUSGABE 09/2018



HINGESCHAUT

AUF DER DONAU ZU NEUEN MÄRKTEN

Story ab Seite 8

BLITZLICHT: Danube Awareness Day

NACHGEFRAGT: Arbeitsplatz Binnenschiff

AM HAKEN: Lebensrettung für Sterlets

viadonau

ALLE(S) FÜR DIE DONAU

Mit Kompetenz und Leidenschaft an einem der schönsten Arbeitsplätze in Österreich. Von Aschach in Oberösterreich bis Angern an der March arbeiten unsere rund 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Schutz und Entwicklung des einzigartigen Natur- und Lebensraums Donau und für sicheren Schiffsverkehr auf der Wasserstraße. www.viadonau.org

CHRISTIAN WURZER
Betrieb Schleusen Mitte



Gemeinsame Perspektiven schaffen



HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer viadonau

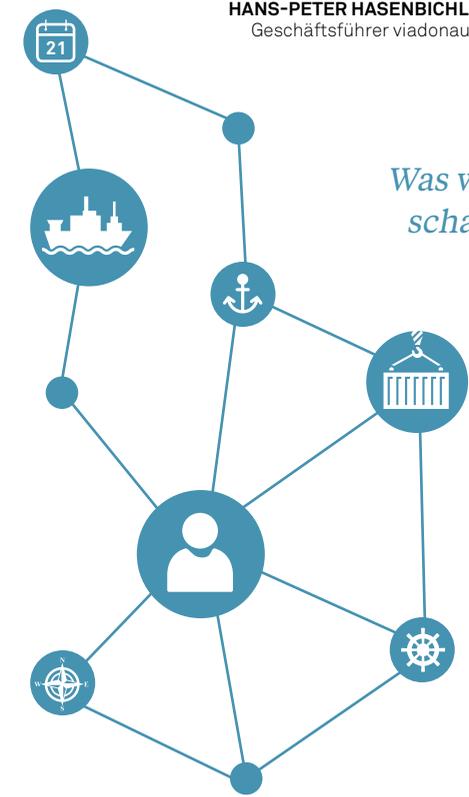
Blicken wir auf das Jahr 2018 zurück, wird einmal mehr klar: Nur mit modernen integrativen Lösungen können wir dauerhafte und lohnende Perspektiven für Mensch, Natur und Wirtschaft an der Donau kreieren. Die ausgedehnte Niederwasserperiode stellte die Binnenschifffahrt auf der Donau heuer vor außergewöhnliche Herausforderungen und beweist eindrücklich, dass die Harmonisierung der Informationsservices, aber auch der ökologischen, administrativen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen am Strom wichtiger denn je sind. Das vergangene Jahr zeigt auch, dass wir diese Ziele am besten gemeinsam erreichen.

Die diesjährige EU-Ratspräsidentschaft Österreichs bot einen würdigen und besonders motivierenden Rahmen, um mit erfolgreichen Business-Plattformen wie den Danube Business Talks den vielfältigen Nutzerinnen und Nutzern der Wasserstraße ein professionelles Forum für ihre Anliegen zu bieten

Was wir erreichen wollen, schaffen wir am besten gemeinsam.

und gemeinsam mit Wirtschaftstreibenden Wege zu neuen Märkten aufzuzeigen. Gleichzeitig treten wir in Projekten wie RIS COMEX und Danube STREAM mit internationa-

len Partnern in direkten Kontakt zu den Stakeholdern für einheitlich hohe Informations- und Instandhaltungsstandards. Das wachsende internationale Engagement ist eine klare Botschaft, dass die Zukunft der Donau nur gemeinsam gestaltet werden kann. viadonau versteht sich als lebendiges Zentrum dieser Entwicklung. Erfahren Sie in der neuen Ausgabe von stream, welche vielversprechenden Kooperationen, innovativen Lösungen und spannenden Herausforderungen hinter der aktuellen Entwicklung der Wasserstraße Donau stecken.



IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber viadonau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien
Chefredaktion Andreas Herkel **Autoren dieser Ausgabe** Andreas Herkel, Andreas Bäck, Benedikt Grath, Simon Hartl, Mario Kaufmann, Florian Filz, Rudolf Preymann, Olga Karpenko **Kreation, Layout, Bildbearbeitung & Schlussredaktion** LWmedia, Krems-Wien, www.lwmedia.at
Fotos viadonau, Johannes Zinner, Raimund Appel, Pilo Pichler, Martina Draper, Konrad-Porod, AVP, Povodí Moravy
Produktion/Druck Druckerei Janetschek GmbH



6 Blitzlicht
Bundesminister Norbert Hofer im Projektgebiet bei LIFE Auenwildnis Wachau

8 Hingeschaut
Danube Business Talks 2018 und RIS COMEX Symposium: neue Chancen auf der Wasserstraße und wie sie nachhaltig genutzt werden können.



„Unter dem Dach der Europäischen Strategie für den Donaauraum schaffen wir gute Grundlagen, um unser Ziel eines gemeinsamen RIS-Standards zu erreichen.“

DÉSIRÉE OEN
8 Hingeschaut
Anreize durch Networking und Top-Services



14 Umwelt
Für eine plastikfreie Donau



18 Sicherheit & Wirtschaft
FAIRway Danube: Flotte wächst weiter



20 Corporate Governance
Neue Arbeitswelten für die Zukunft

25 Stromkilometer 1884
Kunstvoller Hochwasserschutz



26 Gesichtet
Ein Flyer für raschen Kontakt



27 Ausgegraben
Altehrwürdige Schiffstechnik

Blitzlicht 
6 Hainburg feiert Hochwasserschutz/Danube Awareness Day/ Bühnenoptimierung Treuschütt/ Innovativer Uferverbau am Johler Arm/Bundesminister besucht Projektgebiet/Danube Business Talks 2018

Hingeschaut 
8 Auf der Donau zu neuen Märkten und internationalen Top-Service-Standards

Umwelt 
14 Von der plastikfreien Donau zur mäandernden Thaya

Sicherheit & Wirtschaft 
18 Mehr Arbeitsschiffe und Biomasse für die Donau

Corporate Governance 
20 Arbeitswelt vorausdenken

Nachgefragt 
22 Über den Aufbruch einer besonderen Berufsbranche

Am Haken 
24 Kinderstube für Mini-Störe

Stromkilometer 1884 
25 Historische Brückenkette, die mehr kann

Gesichtet 
26 Wissen, wo gebaggert wird. Handbuch „Bioenergy meets Danube Logistics“

Ausgegraben 
27 Wie Fahrtbefehle telegraphiert wurden



In Feierlaune (v. l. n. r.): Helmut Schmid (Bürgermeister Hainburg), Sektionschef Gerhard Gürtlich, Abg. z. NR Angela Baumgartner, LAbg. NÖ Gerhard Schödinger (Bürgermeister Wolfsthal), Bezirkshauptmann Peter Suchanek und viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler.

Runderneuerte Sicherheit Hainburg feiert Hochwasserschutz

Auch eine instand gesetzte Hochwasserschutzanlage will gefeiert werden. Am 16. Oktober begingen Vertreterinnen und Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) des Landes Niederösterreich, der Gemeinde, der bauausführenden Unternehmen sowie von viadonau feierlich den Abschluss des runderneuerten Hochwasserschutzes in Hainburg an der Donau. Die historische und später als Hochwasserschutzanlage adaptierte Brückenkette wurde von 2017 bis 2018 von der Donauhochwasserschutz-Konkurrenz (DHK) saniert.

Uferverbau innovativ Baumstämme und Weidenbüschel für Johler Arm

Ende Oktober errichteten Erhaltungsexperten von viadonau am Johler Arm in Hainburg eine ingenieurbiologische Ufersicherung der besonderen Art. Auf einer Länge von rund 250 Metern wurden wasserbeständige Lärchen- und Robinienhölzer zur Uferbefestigung eingebracht. Zwischen die Baustämme wurden anschließend Weidenfaschinen eingeflochten, die das Ufer künftig begrünen sollen. Das neue Ufer soll die Hollitzer Allee und die darunterliegende Abwasserleitung schützen und zugleich eine naturnähere Alternative zur harten Steinverbauung bieten. Die gewählte Konstruktion kommt in dieser Form erstmals an der Donau zum Einsatz und entstand mit Unterstützung der BOKU, des Nationalparks Donau-Auen und des WWF.



Gemeinsam für eine ökologisch nachhaltige Uferstruktur.

Mehr Aufmerksamkeit für die Donau Danube Awareness Day

Am 13. September stieg im Rahmen der EU-Ratspräsidentschaft Österreichs und des Danube STREAM Projekts im Vienna International Center der Danube Awareness Day. Top-Thema: Wie Umwelt- und Wirtschaftsinteressen an der Donau sinnvoll verbunden werden können. Internationale Expertinnen und Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik zeigten praktische Beispiele sinnvoller Verknüpfung nachhaltiger Naturschutzprojekte mit proaktivem Wasserstraßen-Management.



Reges Interesse internationaler Donau-Stakeholder beim Danube Awareness Day im Vienna International Center.

Die Donau ins Gespräch bringen Danube Business Talks 2018

Am 10. und 11. Oktober war die Donau in Wien Gesprächsthema Nummer eins. viadonau rief zu den dritten Danube Business Talks und zahlreiche hochkarätige Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft und Politik folgten dem Ruf. Neben Fachvorträgen und Firmenpräsentationen stand für das 200-köpfige Fachpublikum vor allem Netzwerken, Kontakte knüpfen und das Ausloten zukunftsreicher Wirtschaftschancen an der Donau auf dem Programm. Dieses Jahr im Fokus: Biomasse und Bioenergie. Bundesminister Hofer und EU-Koordinatorin Désirée Oen zeigten ein offenes Ohr für die Wünsche und Anliegen der Wirtschafts- und Schifffahrtstreibenden. (Mehr dazu ab Seite 8)



v. l. n. r.: Manfred Seitz (Pro Danube International), Theresia Hacksteiner (European Barge Union), Désirée Oen (EU-Kommission) und Bundesminister Norbert Hofer bei den Danube Business Talks 2018 in Wien.

Zu Gast bei LIFE Auenwildnis Wachau Bundesminister Hofer begutachtet Projekterfolge

Erfolgreiche Renaturierungsprojekte sieht man gerne. Also lud viadonau Bundesminister Norbert Hofer am 6. August zu einem Lokalausgang in die Wachau ein, um die Wirkung der umfangreichen LIFE-Renaturierungsprojekte zu begutachten. Im Projektgebiet von LIFE+ Auenwildnis Wachau konnte die wieder auflebende Natur im Nebenarm Rührsdorf/Rossatz beobachtet werden, welcher bereits in einem Vorgängerprojekt hergestellt worden war. Weitere Optimierungen sollen hier noch folgen.



Projektbesichtigung: Bundesminister Norbert Hofer und LH-Stellvertreter NÖ Stephan Pernkopf mit viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler und Kollegen des Landesfeuerwehrkommandos NÖ.



Optimierte Buhnen nützen Schifffahrt und Umwelt.

NACHHALTIGES WASSERSTRASSEN- MANAGEMENT Optimierte Buhnen für Schifffahrt und Ökologie

Nautisch kritische Bereiche werden von viadonau laufend verbessert. Im August und September wurden in der Furt Treuschütt (Strom-km 1888,4 bis 1887,6) Buhnen optimiert, um auch in diesem Abschnitt die erforderlichen Schifffahrtsparameter gewährleisten zu können. Nach dem Prinzip des geringstmöglichen Eingriffs werden keine neuen Wasserbauwerke im Fluss errichtet, sondern bereits vorhandene optimiert – eine Aktion des viadonau-Maßnahmenkatalogs für die Donau östlich von Wien.

Top-Thema bei den Danube
Business Talks 2018:
Auf der Wasserstraße zu
neuen Märkten.

AUF DER DONAU ZU NEUEN MÄRKTEN – ANREIZE DURCH NETWORKING UND TOP-SERVICES

Energiequelle, Tourismusmagnet, Freizeitparadies und Lebensader für Natur und Wirtschaft – so vielschichtig wie die Donau sind auch die Möglichkeiten, sie sicher und nachhaltig zu nutzen. Mit nationalen und internationalen Partnern setzt viadonau im intensiven Austausch mit den vielfältigen Stakeholdern auf die Vernetzung der Interessen und High-End-Informationendienste für das europäische Wasserstraßennetz.

IM BLICKPUNKT DER POLITIK

„Heute kann man weniger denn je die Herausforderungen an der Donau alleine angehen.“ Bundesminister Norbert Hofer machte bei seinen Begrüßungsworten an das rund 200-köpfige Fachpublikum bei den Danube Business Talks in Wien am 10. Oktober klar: Die Förderung eines effizienten und nachhaltigen europäischen Verkehrsnetzes kann nur im gemeinsamen, internationalen Bemühen erfolgreich sein. Dies voranzutreiben, sei ein klares Ziel der EU-Ratspräsidentschaft Österreichs.

VIELE INTERESSEN

An keinem anderen Verkehrsträger treffen so viele Nutzungsinteressen aufeinander wie an der Wasserstraße. Die Politik hat längst erkannt: Um den hohen Mehrwert der Donau zu bewahren, muss sie vorausschauend und integrativ entwickelt werden. Besonders wichtig eben: internationale Kooperation. Unter dem Dach der Europäischen Strategie für den Donauraum als auch im Sinne des Nationalen Aktionsprogramms Donau des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurde dazu eine Reihe von Initiativen und Projekten, wie jüngst FAIRway Danube und Danube STREAM, ins Leben gerufen. Ihr Ziel: gemeinschaftlich harmonisierte Informationsservices und Instandhaltungsstandards. Auf der Pri-

oritätenliste der Europäischen Union längst oben angekommen, rücken die Wasserstraßen Europas so zunehmend in den Fokus der Entwicklung des kontinentalen Verkehrsnetzes.

TOURISMUSMAGNET

Gerade die vielfältigen Möglichkeiten zur Nutzung eines Stroms sind dabei Reiz und Herausforderung zugleich. So stellte die EU-Koordinatorin für den Rhein-Donau-Korridor, Désirée Oen, bei den Danube Business Talks in Wien fest, dass die Donau ein außergewöhnlicher Tourismusmagnet sei, der 2017 rund 1,3 Millionen Passagiere (+2,8%) anlockte. Zu bedenken sei aber, dass der Positivtrend nur anhalten könne, wenn der Strom ökologisch intakt und zugleich verkehrstechnisch funktionsfähig bleibe. Internationale

Projekte wie FAIRway Danube zur Harmonisierung der Informationsservices zu den Fahrwasserdaten sollen dazu beitragen, einen verlässlichen Kenntnisstand für Schifffahrtstreibende entlang der gesamten Donau zu gewährleisten – ein enormes Plus für die Passagier- und mehr noch für die Güterschifffahrt, die in besonderem Maße auf ausreichende Fahrwassertiefen angewiesen ist.

ZWEI SCHIFFFAHRTSWELTEN

Apropos Personenschifffahrt: Die Passagierzahlen nehmen an der Donau seit vielen Jahren kontinuierlich zu – die Branche, die erstmals bei den Danube Business Talks vertreten war, boomt kräftig. Dennoch: Regelmäßige Beobachtung und Instandhaltung der Fahrinne entlang der gesamten



Interessen-Magnet Danube Business Talks – auf der erfolgreichen Businessplattform erfuhren die 200 Teilnehmenden, was auf der Wasserstraße alles möglich ist.

21





„Mit der Vielzahl internationaler Projekte zeigt sich, dass sich vor allem in der länderübergreifenden Zusammenarbeit viel getan hat. Das bietet uns auch die Chance, die Donau gemeinschaftlich noch gezielter weiterzuentwickeln.“

HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer viadonau

› Donau könnte die solide Entwicklung sogar noch steigern und über Ländergrenzen hinweg verstetigen. Das meint etwa der Geschäftsführer der Lüftner Reisen GmbH, Wolfgang Lüftner. Das Schifffahrtsunternehmen unterhält eine stolze Flotte von 16 Passagierschiffen. Um damit das noch freie Potenzial eines touristisch so reizvollen Stroms wie der Donau optimal nutzen zu können, fordert der Unternehmer eine Intensivierung der grenzübergreifenden Zusammenarbeit. So sollen die Donau-Anrainerstaaten noch weiter dazu angespornt werden, ausreichend hohe Informations- und Instandhaltungsstandards umzusetzen. Viel gravierender als im Personenschiffsverkehr ist die Kluft zwischen möglichen Kapazitäten und tatsächlich durchführbarem Transportverkehr aber in der Güterschifffahrt. Um diesen Unterschied zu neutralisieren, müsste der Güterverkehr laut Otto Schwetz von Pro Danube Austria robuster gemacht werden. Neben harmonisierten verlässlichen Daten müssten vor allem Innovationen wie die Umstellung auf LNG-Treibstoffe vorangetrieben und ein einheitliches Ausbildungsangebot realisiert werden.

WIE GESCHAFFEN FÜR DEN FLUSS

Auch die dritten Danube Business Talks in Wien folgten einem bewährten Prinzip: im Dialog mit den Nutzungsinteressenten neue Wirtschaftsperspektiven ausloten, zugleich ein offenes Ohr für die Anliegen der Branchen haben, aber auch aufzeigen, was die Wasserstraße schon jetzt stemmen kann. Denn, dass in der Güterschifffahrt Luft nach oben besteht, liegt nicht nur an wechselnden Verhältnissen in der Fahrtrinne. Vor allem gilt es, Awareness für eine leistungsfähige und umweltfreundliche Transportalternative zu erzeugen. Um gezielt Anreize für die Transportwirtschaft zu schaffen, initiierte viadonau gemeinsam mit den Häfen und Schifffahrtstreibenden Schwerpunktinitiativen zu Gütergruppen, die sich für den Transport über die Donau besonders eignen: Baustoffe, Schwer- und Übermaßgüter, Recycling-Produkte und – ganz aktuell – Biomasse. Das EU-geförderte Projekt ENERGY BARGE baut auf Erkenntnissen früherer Schwerpunktinitiativen auf und hat das Ziel, Biomasse zur nachhaltigen Energieerzeugung in der Donauregion stärker zu nutzen und Biomassetransporte vermehrt auf die Wasserstraße zu verlagern. Bei den Danube Business Talks konnten die österreichischen Donauhäfen bereits eine positive Entwicklung präsentieren.



Mehr Biomasse auf das Binnenschiff durch ENERGY BARGE.

So berichtete Gerhard Gussmagg von Rhenus Donauhafen Krens von jährlich rund 30.000 Kubikmetern verladene Biomasse und Zellstoffe. Die Infrastruktur des Hafens werde kontinuierlich ausgebaut. Gestartet Anfang 2017, läuft das Projekt ENERGY BARGE gemeinsam mit 15 Partnern aus dem Donaulogistiksektor und der Bioenergieindustrie bis Mitte 2019 und wird zu 85% aus dem Europäischen Fonds für Regionalentwicklung kofinanziert.



„Vielversprechende Transportperspektiven, wie sie der Biomasse-sektor bietet, wollen wir mit aktuellen, maßgeschneiderten Informationsplattformen unterstützen.“

SIMON HARTL
Teamleiter Transportentwicklung viadonau

„Die zentrale Frage auf dem Transportweg Wasserstraße ist doch: Kommt mein Schiff oder meine Ladung rechtzeitig an, und wenn nicht, wann genau?“ Manfred Seitz von Pro Danube International stellte damit beim RIS COMEX Symposium am 24. Oktober in Wien das drängendste Anliegen der Transportwirtschaft an den europäischen Wasserstraßen unmissverständlich in den Mittelpunkt. Wie steht es aktuell mit der Verfügbarkeit der Wasserstraße? Welche logistischen Möglichkeiten gibt es entlang der Transportroute vor allem dann, wenn die Planung eines Transports kurzfristig geändert werden muss? Verlässliche Nutzung heißt bessere Planbarkeit heißt höhere Wettbewerbsfähigkeit. Beim RIS COMEX Symposium waren sich Vertreterinnen und Vertreter von Wirtschaft und Politik einig: Auch an der Wasserstraße ist dafür die wichtigste Währung Information.

GROSSE HERAUSFORDERUNG: NIEDRIGE WASSERSTÄNDE

Das Jahr 2018 zeigt überdeutlich: Niedrige Wasserstände, wie sie seit Mitte des Jahres auf der Donau vorherrschen, stellen die Binnenschifffahrt vor große Herausforderungen. Umso wichtiger ist es, aktuelle und verlässliche Fahrwasserdaten bereitzustellen,

DATEN-TUNING AN DER WASSERSTRASSE

Seit Anfang 2016 sorgt das von der Europäischen Union unterstützte Projekt RIS COMEX für einen Digitalisierungs- und Harmonisierungsschub an den europäischen Wasserstraßen. Die Stoßrichtung der 13 Partnerländer ist klar: ein gemeinsames High-Level-Informationssystem für Europas Binnenschifffahrt.

die dabei helfen, den steten Wandel einer Wasserstraße im Blick zu haben und vorausschauend in multimodale Transportplanungen mit einzubeziehen. Was die Projekte FAIRway Danube und Danube STREAM dazu auf der Netzwerkebene gemeinsam mit Partnern und Stakeholdern leisten, geht das ebenfalls von viadonau geleitete Projekt RIS COMEX von der technisch-innovativen Seite an. Der neuartige Ansatz: Corridor Management.

STARKE ANREIZE DURCH TOP-INFOTOOLS

„Das Prinzip des Corridor Managements bei RIS COMEX ist so einfach wie effizient“, erklärte der Experte für River Information Services (RIS) und viadonau-Projektleiter Mario Kaufmann beim Stakeholder Symposium im Oktober in Wien. Das von viadonau veranstaltete Forum bot die ideale Plattform, um sich mit rund 80 interessierten Stakeholdern über den aktuellen Entwicklungsstand in Sachen harmonisierte Informationsdienste auszutauschen und zugleich das Herz von RIS COMEX zu präsentieren. „Mithilfe der jeweiligen nationalen Ressourcen setzen die Projektpartner zwischen Rotterdam und Schwarzem Meer in ihren Wasserstra-

ßen-Korridoren Donau, Rhein, Elbe, Mosel, Amsterdam-Antwerpen-Liege, Amsterdam-Antwerpen-Brüssel sowie Dunquerque-Scheldt bis 2020 gemeinsam abgestimmte Modernisierungsschritte um.“ Auf diese Weise sollen sich die einzelnen Korridore fortschreitend angleichen und schließlich das gemeinsame Ziel eines einheitlich hohen Informationsstandards zu Infrastruktur-, Verkehrs- und Logistikdaten erreichen. Bereits in zahlreichen früheren Projekten im Rahmen von RIS wurden eine Reihe nützlicher Dienste bereitgestellt, wie Inland EC-DIS, der Informationsdienst „Notices to Skippers“, und die Möglichkeit, Gefahrgut elektronisch zu melden. Die internationale Verfügbarkeit spielt dabei eine ebenso wichtige Rolle wie der Umfang der Informationsservices. „Derzeit werden zum Teil noch sehr unterschiedliche Plattformen, Systeme und Interfaces genutzt, auch die Service-Verfügbarkeit und vor allem die Datenqualität variieren stark zwischen den Korridoren und den einzelnen Ländern. Mit dem Ansatz von RIS COMEX geben sich die Partnerländer eine Lösung zur Harmonisierung an die Hand, die die spezifischen Gegebenheiten der jeweiligen Korridore berücksichtigt“, führt Kaufmann aus.

GRENZEN ÜBERWINDEN

Eine der wichtigsten Herausforderungen für die Projektpartner ist, Bereitschaft für die konsequente Implementierung von RIS zu erzeugen. Bewusstseinsbildung für neue Chancen an der Wasserstraße ist der entscheidende „Türöffner“ für den internationalen Erfolg von RIS COMEX. So meinte Catherine Rivoallon, Vorstandsvorsitzende von Port de Paris: „Bei solchen



„Auch an unseren Flüssen müssen wir anfangen, gemeinschaftlich und modern zu denken, dann kommen wir vorwärts.“

DÉSIRÉE OEN
EU-Koordinatorin für den Rhein-Donau-Korridor

Vorhaben muss es auch darum gehen, eine Community zu schaffen, für die die Nutzung einer gemeinsamen Plattform selbstverständlich ist. Dazu muss man offen sein für Neues.“ Vorteile müssten wahrgenommen und so zugleich Anreize zur verstärkten Nutzung der Wasserstraße kreiert werden. Den praktischen Nutzen eines europaweiten RIS-Standards klar zu erkennen, könnte vor allem für die Güterschifffahrt ein starker Trigger sein, um einen neuen einheitlichen Standard konsequent einzusetzen. So betonte Manfred Seitz von Pro Danube International eindringlich: „Planbarkeit von Transporten ist das wichtigste Kriterium. Dafür braucht es vor allem stets aktuelle und jederzeit

zugängliche Verkehrsinformationen wie grenzunabhängige Positionsdaten.“ Indem Transporte so besser planbar werden, entstünde ein wirtschaftlicher Vorteil und die Bereitschaft Schifffahrtstreibender, ihre Verkehrsdaten bereitzustellen, würde steigen. Neben Awareness-Steigerung und technischer Umsetzung sind für den Erfolg von RIS COMEX noch empfindliche Hürden zu nehmen. Nik Delmeire, Generalsekretär des European Shippers Council, gab zu bedenken, dass im Zuge der Digitalisierung bestehende Abläufe in der Abwicklung von Schiffs-transporten entsprechend angepasst werden müssten. Zudem sind die teils unterschiedlichen Modalitäten für den Grenzverkehr von Güterschiffen in den Wasserstraßen-Anrainerstaaten eines der beständigsten Hindernisse bei der Harmonisierung der wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Bedingungen. Die Beseitigung administrativer Barrieren ist daher eine wichtige Wegmarke für RIS COMEX. Und schließlich gilt es, den neuen Standard auch rechtlich zu würdigen. Vera Hofbauer, Abteilungsleiterin Schifffahrt des bmvit: „Dass wir für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wasserstraßen einen gemeinsamen Informations- und Instandhaltungsstandard brauchen, ist klar. Diesen auch gesetzlich zu verankern, ist allerdings nationale Angelegenheit.“

GEMEINSCHAFTLICH DENKEN

Die unterschiedlichen Ambitionen müssen also gemeinschaftlich gestärkt und kanalisiert werden. Die Europäische Kommission sieht sich als wichtiger Motivator, um diesen Prozess zu beschleunigen. „Unter dem Dach der Europäischen Strategie für den Donauraum und mit Projekten wie RIS COMEX und FAIRway Danube schaffen wir gute Grundlagen, um unser Ziel eines gemeinsamen RIS-Standards zu erreichen“, stellte Désirée Oen, EU-Koordinatorin für den Rhein-Donau-Korridor,

klar und appellierte pointiert: „Auch an unseren Flüssen müssen wir anfangen, gemeinschaftlich und modern zu denken, dann kommen wir vorwärts.“

WAS DIE ZUKUNFT FORDERT

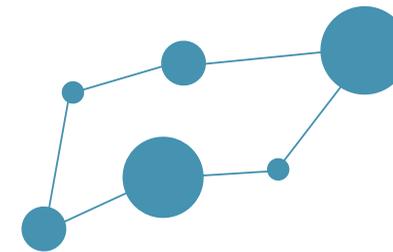
Die Danube Business Talks und RIS COMEX stehen für zwei wesentliche Grundelemente in der Entwicklungsarbeit von viadonau: Information und Service. Die erfolgreichen regelmäßigen Foren ermöglichen es, auf aktuelle Anliegen der vielfältigen Interessengruppen maßgeschneidert und treffsicher einzugehen und schon heute jene Weichen zu stellen, um auf der Wasserstraße in eine sichere und nachhaltige Zukunft zu fahren. Das Zusammenrücken der Donauländer in den vergangenen Jahren und die Bereitschaft Wirtschaftstreibender, am Strom wichtige Entwicklungsakzente zu setzen, hat die Bedeutung der Donau über die Ländergrenzen hinweg entscheidend erhöht. Im gegenseitigen Austausch bei den Business Talks und dem Stakeholder Symposium zu RIS COMEX waren sich die Nutzungs-



„Bei RIS COMEX geht es uns darum, nationales Engagement für ein internationales Anliegen zu mobilisieren – nämlich endlich harmonisierte Fahrwasser- und Verkehrsinformationsdienste für das europäische Wasserstraßennetz.“

MARIO KAUFMANN
Projektleiter viadonau

interessenten der Wasserstraße einig: Auf dem Weg zum topentwickelten und prosperierenden Lebens- und Wirtschaftsraum Donau braucht es noch weitere Impulse, die vor allem die nationale und internationale Politik geben kann. So überreichten Manfred Seitz (Pro Danube International) und Theresia Hacksteiner (European Barge Union) ein „Draft Finding Paper“ an Désirée Oen und Norbert Hofer mit den Wünschen der Wirtschaftstreibenden an der Donau und Deklarationen der Dachverbände European Barge Union, European Skippers' Organisation sowie Pro Danube International und Pro Danube Austria. Der Auftrag ist klar: auf den Erfolgen von heute gemeinsam die Zukunft der Donau bauen.



SUMMARY

New markets and data tuning for European waterways

Energy source, tourist magnet, leisure paradise and lifeline for nature and economy – like the Danube, the solutions have also to be multi-layered in order to take advantages of the possibilities offered by the river in a safe and sustainable way. Together with national and international partners, viadonau is focusing on connecting interests and high end information services.

The Danube Business Talks on 10th and 11th October in Vienna also followed an established principle: Exploring new economic perspectives in dialogue with the interested potential users and at the same time lending an ear to the concerns of various sectors and also showing what has already been achieved in terms of waterway. That there is still potential left in the area of goods transport is not only due to the changing fairway conditions. Above all, it is important to create awareness for an efficient and environmen-

tally friendly waterway. With various initiatives focusing on certain groups of goods, viadonau was already able in cooperation with ports and shipping companies to create targeted incentives for the transport industry regarding building materials, high and heavy cargo, recycling products and – currently ongoing – bio mass. The EU funded project ENERGY BARGE is built on the findings of previous priority initiatives and aims at an increased use of biomass for a sustainable energy production in the Danube region and also a shift of the biomass transport to the waterway. Economic incentives must be built on reliable information on the waterway. Therefore the key factor is data harmonisation along the entire Danube. The contribution at the network level of the projects FAIRway Danube and Danube STREAM in cooperation with partners and stakeholders is supported

on the technical-innovative side by the RIS COMEX project also managed by viadonau. Since the beginning of 2016 the EU funded project provides an increase in digitalisation and harmonisation at European waterways. The goal of the 13 partner countries is clearly defined: a common high level information system for European inland navigation. The novel approach is corridor management. With the particular national resources the project partners located between Rotterdam and Black Sea are implementing modernisation steps jointly agreed in their waterway corridors Danube, Rhine, Elbe, Moselle, Amsterdam-Antwerp-Liege, Amsterdam-Antwerp-Brussels and Dunquerke-Scheldt until 2020. In that way, the various corridors should converge and uniformly high information standards regarding infrastructure, traffic and logistics data should be achieved.



RIS-Standards vom Atlantik zum Schwarzen Meer – Projektleiter Mario Kaufmann zeigt beim Stakeholder Symposium in Wien das Zukunftspotenzial von RIS COMEX.

Starkes Signal für saubere Donau

Die Verschmutzung von Flüssen und Ozeanen durch Plastik ist inzwischen ein gemeinschaftlich europäisches Anliegen, das auch in der sogenannten Plastic Strategy der Europäischen Kommission deutlich wird. Im von der EU geförderten bilateralen Projekt PlasticFreeDanube setzt sich viadonau gemeinsam mit österreichischen und slowakischen Partnern für nachhaltige gemeinsame Lösungen zur Vermeidung von Kunststoffabfällen in der Donau ein.



Ein großer Teil des Kunststoffs an und in der Donau gelangt durch Abschwemmung, Windverfrachtung, Abwasser oder einfach durch Wegwerfen in den Fluss.

Kunststoffe zählen zu den vielseitigsten Materialien überhaupt und begegnen uns heute in beinahe allen Bereichen des Alltags. Ihr großer Erfolg als Allzweckstoff macht sie zugleich aber zu einem wesentlichen Teil des Müll- und Müllentsorgungsproblems – auch an und auf der Donau. So hat zum Beispiel das Umweltbundesamt in einer Studie über Plastik in der Donau aus dem Jahr

2015 für die Messstelle Hainburg eine Plastikfracht von bis zu 40 Tonnen pro Jahr errechnet. Etwa 90 Prozent der in den untersuchten Proben gefundenen Kunststoffe gelangten durch Abschwemmung, Windverfrachtung, Abwasser und durch Wegwerfen in den Fluss. Die restlichen rund 10 Prozent sind industriellen Ursprungs und stammen aus Produktion, Verarbeitung und Logis-

tik. Während ein Teil des Plastikmülls insbesondere im Umfeld der Staustufen wieder anlandet und dabei die Flussufer verschmutzt, leitet der Strom große Mengen des Kunststoffs schließlich bis ins Schwarze Meer. Auf diese Weise wirken Flüsse als bedeutende „Lieferanten“ für die zunehmende Kunststoffbelastung der Meere und die wachsenden, ziellos über die Ozeane treibenden Müllinseln.

AKTIONSPLAN FÜR KUNSTSTOFFABFÄLLE

Voraussetzung für wirkungsvolle Maßnahmen sind umfassende und verlässliche Daten. „PlasticFreeDanube zielt daher vor allem darauf ab, das Wissen über Eintragsquellen, Transportverhalten und mögliche Umweltgefahren durch die fortschreitende Kunststoffbelastung der Donau zu erweitern“, führt viadonau-Projektmanagerin Iris Kempfer aus. Mithilfe der Analysedaten sollen standardisierte Methoden entwickelt werden, um die Verschmutzung durch Makro-Kunststoffe (Teile größer als 5 mm) von Flussökosystemen zuverlässig beobachten und bewerten zu können. „Die Daten bilden eine wichtige Basis sowohl für Monitoring-Konzepte als auch für eines unserer zentralen Anliegen: ein Aktionsplan für Kunststoffabfälle und punktgenaue Pilotmaßnahmen gegen die Verschmutzung durch Kunststoffe in und entlang der Donau.“

ENGAGEMENT FÜR AWARENESS

Ein wichtiger Ansatzpunkt des Projekts ist konsequente Bewusstseinsbil-

dung – auch durch den persönlichen Einsatz im Dienste einer saubereren Donau. So hat das Projektteam bereits zahlreiche Sammelaktionen koordiniert und rund 375 Kilogramm des gesammelten Kunststoffs sortiert. viadonau-Projektmitarbeiterin Julia Kneifel berichtet: „Einen großen Anteil mit etwa 30 bis 55 Prozent machen dabei – wenig überraschend – PET-Flaschen und anderer Verpackungsmüll aus. Auch geschäumte Kunststoffe wie Styropor sowie Haushaltsabfälle und Abfälle von Sport- und Freizeitaktivitäten sind stark vertreten.“ Um mehr Aufmerksamkeit für das Thema zu schaffen, bot der Danube Day am 16. Juni in Bratislava und am 20. Juni in Wien eine ideale Bühne. Mehr als 1.000 Kinder machten sich schlau über das Müllproblem an und in Gewässern und erfuhren zum Beispiel, wie lange eine Plastikflasche braucht, um sich im Wasser zu zersetzen. „Das ist wichtige Aufklärungsarbeit, die schon der jungen Generation nahebringen soll, warum Kunststoffe eine Belastung für die Natur sind“, so Kneifel.



Projekt „Plastikfrei“

Das von der EU im Rahmen des Interreg SK-AT Programms geförderte bilaterale Projekt „PlasticFreeDanube“ wird von fünf Partnern aus Österreich und der Slowakei sowie 18 strategischen Partnern umgesetzt. Die fünf Partner: Universität für Bodenkultur Wien (Institut für Abfallwirtschaft & Institut für Wasserwirtschaft, Hydrologie und konstruktiver Wasserbau), viadonau, RepaNet o.z., PISAS – Polymer Institute der Slowakischen Akademie der Wissenschaften und Nationalpark Donau-Auen.



SUMMARY

Projects – Environment

The plastic pollution of rivers and oceans has become a collaborative European concern that is also visible in the so-called Plastic Strategy of the European Commission. In the EU-funded bilateral project PlasticFreeDanube viadonau campaigns in cooperation with Austrian and Slovakian partners for sustainable joint solutions to avoidance of plastic waste in the Danube. Focal points are the action plan for plastic waste and precise pilot actions to reduce pollution caused by plastic in and along the Danube. It is also significant to raise awareness for a responsible treatment of the water bodies.

Plastikflaschen sind beliebt – entsprechend häufig sind sie am Flussufer zu finden.

Von der määndernden Thaya

Wo vor dreißig Jahren noch Grenzwachposten in die Flusslandschaft der Thaya spähten, findet heute bilaterale Kooperation statt. Gemeinsam mit der tschechischen Wasserbauverwaltung verbindet viadonau die Thaya wieder mit wertvollen Mäandern und lässt ein kostbares Naturjuwel des Donauraums aufleben.



Altarme der Thaya werden wieder mit dem Hauptstrom vernetzt (im Bild der österreichische Mäander Nr. 18).

GEWÄSSERVERNETZUNG

Der Artenreichtum an den Ufern der Thaya ist außergewöhnlich und auch heute noch größer als an vielen anderen Flüssen Ostösterreichs. Gerade hier aber sind die für die Flussökologie so bedeutenden Mäander teilweise verlandet und können kaum noch das umliegende Gebiet mit Wasser versorgen. Um die einzigartige Biodiversität zu stärken und für die Zukunft

zu bewahren, muss das Wasser der Thaya also wieder in ihren Naturraum gelangen können. Genau dazu wurde 2016 das grenzübergreifende Projekt Thaya2020 auf den Weg gebracht. Das bilaterale Renaturierungsvorhaben setzt auf die sogenannte Vollintegration wertvoller Mäander an der Thaya. Zwei abgetrennte Flussschlingen, eine auf österreichischer und eine auf tschechischer Seite, sollen

wieder komplett angebunden und in ihrem Auslauf teilweise umgestaltet werden. Im Herbst 2018 wurden die ersten Mäander wieder mit der Thaya vernetzt.

WIEDER AUF ALTEN PFADEN

Bereits im August 2018 hatten im Raum Bernhardsthal emsige Baggerarbeiten damit begonnen, die Ufer-Idylle an der Thaya zu durch-



Ist der Mäander schließlich angebunden, darf das Wasser seinen Weg wieder selbst bestimmen.

brechen. Der Aufmarsch des schweren Geräts machte klar: Hier wird geklotzt und nicht gekleckert. „Rund 8.500 Kubikmeter Material wurden in diesem Bereich entfernt, damit die Thaya den hier liegenden Mäander künftig wieder durchströmen kann“, berichtet viadonau-Projektleiter Franz Steiner. Obwohl die Thaya als bedeutender Migrationspfad für viele Tierarten auch heute noch Heimat einer eindrucksvollen Pflanzen- und Tierwelt ist, kennt der Experte für den March-Thaya-Raum das enorme noch freie Umweltpotenzial des Flusses. „Die Thaya verfügt mit der March über eine der größten zusammenhängenden und ökologisch wertvollsten Auenlandschaften Mitteleuropas. Die Durchstiche in den 1970er- und 80er-Jahren verkürzten die Lauflänge der Thaya um knapp 3,2 Kilometer. Mit der Wiederanbindung ökologisch besonders wertvoller Altarme wollen wir der Thaya ein Stück ursprüngliche Flussnatur zurückgeben.“ Schon Ende September war es schließlich

so weit. Nach dem entscheidenden Baggerdurchstich nahm das Wasser der Thaya bei Bernhardsthal erstmals wieder seinen alten Weg durch den ausgebagerten Seitenarm.

THAYA2020 MIT MEHRWERT

Durch die Anbindung des jeweils längsten Mäanders auf österreichischer und tschechischer Seite soll die Thaya rund 900 Meter Länge wieder zurückgewinnen. Um den Erfolg des Projekts Thaya2020 sicherzustellen, werden die Aktivitäten eng mit den Kolleginnen und Kollegen auf tschechischer Seite abgestimmt – ein besonderer Mehrwert für alle Beteiligten. „Die Thaya wieder mit ihren Mäandern zu vernetzen und die Verbesserung der Gewässerökologie im Bereich der beiden Thaya-Nationalparks sind gemeinsame Ziele. Das grenzüberschreitende Gewässermanagement bietet dabei die ideale Gelegenheit, Know-how und wertvolle Erfahrung auszutauschen“, so Steiner – Grenzen überwinden für das gemeinsame Ziel einer intakten Natur.

SUMMARY

Projects – Environment

Where 30 years ago sentries peeked in the river landscape of the Thaya River, today bilateral cooperation is happening. Together with the Czech waterway engineering authority viadonau is connecting the Thaya River with valuable tributaries and reviving a precious jewel of nature in the Danube region. Through the waterway linkage almost a third of its original rivercourse length and consequently its typical characteristics are returned to the Thaya River. The construction work has started on 1 August 2018 and is expected to be completed in February 2019.

Fluss mit Charakter

Durch die Gewässervernetzung erhält die Thaya nahezu ein Drittel ihrer ehemaligen Lauflänge und somit ihrer typischen Charakteristik als Tieflandfluss zurück. Die Bauarbeiten wurden am 1. August 2018 aufgenommen und werden voraussichtlich im Februar 2019 abgeschlossen sein.

Straße der Chancen

Um den „Grip“ auf der gesamten Donau langfristig zu erhöhen, setzen die Anrainerstaaten auf die Erfolge des internationalen Projekts FAIRway Danube. Das stärkt Transportpotenziale, die auch genutzt werden wollen. Das Projekt ENERGY BARGE zeigt: Auch in Sachen Biomasse kann die Donau ihre Muskeln spielen lassen.

„2018 sind wir mit FAIRway Danube in eine starke Umsetzungsphase getreten“, weiß viadonau-Projektleiter Andreas Bäck. Nachdem in Kroatien schon im Frühjahr das Messschiff „Connecting Europe 1“ seinen Dienst aufnehmen konnte (stream berichtete), folgte Mitte Oktober in Vukovar bereits der erste Bojenleger. Ein weiteres Arbeitsschiff ist schon seit Anfang Oktober – getauft im bulgarischen Ruse – auf der Unteren Donau in Aktion. Insgesamt wurden vier Arbeitsschiffe beauftragt, die bis April 2019 in Betrieb gehen. Die wachsende Flotte auf der Donau kennzeichnet eine regelrechte Ser-

vice-Offensive und stärkt den von FAIRway Danube angestrebten Leistungsstandard entlang des gesamten Stroms. Erfolge, die optimistisch stimmen. So meint Bäck: „Die hohe ‚Schlagfrequenz‘ des von der EU im Rahmen der Connecting Europe Facility kofinanzierten Projekts FAIRway Danube zeigt die zunehmende Bereitschaft der beteiligten Länder und Wasserstraßenverwaltungen, wirklich an einem Strang ziehen zu wollen, wenn es um gemeinsame Informations- und Managementstandards geht.“ Der Projektleiter weiß: Die greifbaren Fortschritte des Projekts sind ein wichtiges Signal vor allem an die

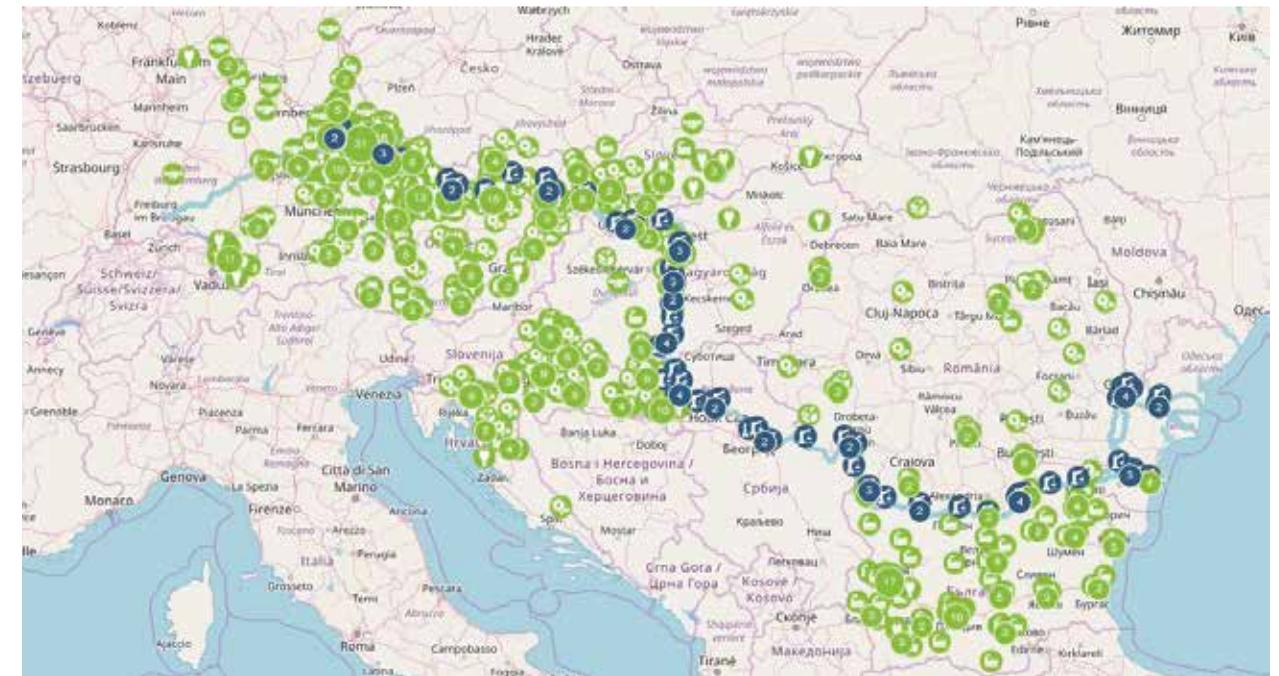
Güter- und Personenschifffahrt für mehr Daten- und somit Nutzungssicherheit entlang der gesamten Donau.

ENERGIE IM FLUSS

Während FAIRway Danube sich für die Verbesserung der Rahmenbedingungen auf der Donau engagiert, zielt das Interreg-Projekt ENERGY BARGE auf konkrete Perspektiven für eine verstärkte Nutzung der Wasserstraße ab. Im Fokus: Biomasse und Bioenergie. Entlang der Donau ist Biomasse in großen Mengen verfügbar – das Potenzial, die Energiesicherheit und nachhaltige Energieerzeugung zu erhöhen, ist beträchtlich. Aber:



Die Flotte wächst weiter – Anfang Oktober wurde im Rahmen von FAIRway Danube im bulgarischen Ruse der erste Bojenleger getauft.



ENERGY BARGE will die Biomasse-Logistik enger mit der Donau vernetzen.

„Mangels zuverlässiger, effizienter und umweltfreundlicher Logistikkonzepte wird Biomasse derzeit oftmals nur auf lokaler Ebene verarbeitet. Mit ENERGY BARGE nutzen wir die Synergien zwischen dem Bioenergie- und dem Donaulogistiksektor und rücken dabei auch die EU-Klimaziele für 2020 in den Fokus“, erklärt viadonau-Projektleiter Simon Hartl.

MIT DER DONAU VERNETZEN

Dabei sollen gemeinsam mit 15 Partnern aus dem Donaulogistiksektor und der Bioenergieindustrie die Anforderungen für Transport, Umschlag und Lagerung von Biomasse als Rohstoff ausgelotet und vielversprechende Biomasseprodukte für die Binnenschifffahrt identifiziert werden. Die Voraussetzung für den Erfolg sieht der Experte in der sektoralen Vernetzung. „Wir müssen umweltfreundliche und verlässliche Logistikkonzepte entwickeln und diese im Bioenergiesektor bewerben, um einen effizienten Modal Shift hin zum Binnenschiff zu erreichen“, so Hartl. Auf diese

SUMMARY Projects – Safety and Economy

In the framework of FAIRway Danube the fleet of service vessels along the Danube continues to grow. In the mid of October the first buoy handling was put into service in Vukovar. Another service vessel in the Lower Danube is already in operation since the beginning of October – it was baptised in the Bulgarian Ruse. While FAIRway Danube is committed to the improvement framework conditions on the Danube, the Interreg project ENERGY BARGE is exploring in cooperation with partners from the Danube logistics sector and the bioenergy industry requirements for transport, handling and storage of biomass as a raw material.

Weise könnten sich die Donauhäfen schließlich noch stärker als leistungsfähige Drehscheiben für die Verarbeitung und den Umschlag von Biomasseprodukten positionieren. ENERGY BARGE ist ein – auch auf EU-Ebene – viel beachtetes Gemein-

Vereintes Wissen

Im Rahmen von ENERGY BARGE wurde eine kostenfreie Bioenergie-Logistik-Online-Plattform eingerichtet. Das Portal vereint nützliches Wissen zum Biomassesektor mit Informationen zum Donaulogistiksektor. Jetzt einfach ausprobieren unter: www.energy-barge.eu

schaftsprojekt. So wurde ihm im Juni 2017 als eines von neun Projekten der Status eines „strategischen Projekts“ der EU-Strategie für den Donaunraum (EUSDR) verliehen. „Ein besonderes Gütesiegel, das das Engagement aller Projektpartner würdigt und jenen Projekten zugesprochen wird, die einen herausragenden Beitrag zur Umsetzung der Donaunraumstrategie leisten“, erklärt Hartl.

Neu denken heißt Vorausdenken

Unsere Arbeitswelt verändert sich stetig – sei es durch neue Aufgaben, geänderte Raumsituationen oder durch den Einsatz neuer Technologien. Für eine moderne, leistungsfähige und mitarbeiterorientierte Arbeitswelt fragt viadonau schon heute, welchen Anforderungen das Büro der Zukunft gerecht werden muss.



Arbeitsplätze sind bei viadonau auch Lebensräume.

Ein erfüllendes Arbeitsumfeld ist mehr als nur der Ort, wo Arbeitsprozesse stattfinden. Es ist ein Ort der Begegnung, der sozialen Interaktion und des professionellen Austauschs mit Kolleginnen und Kollegen. „Im Wandel der Technologien und gesellschaftlicher Prozesse müssen Arbeitsplatzkonzepte dabei immer wieder neu gedacht und an die neuen Anforderungen angepasst werden“, ist viadonau-Liegenschaftsexperte Harald Beutl überzeugt. Neu denken heißt bei viadonau auch Vorausden-

ken. So widmet sich das Unternehmen ganz gezielt den vielfältigen Herausforderungen, die die Zukunft für die Arbeitswelt viadonau bereithält.

SICHTBARES SYMBOL MODERNER ARBEIT

Lebendiger Ausdruck dieses zukunftsorientierten Geistes bei viadonau ist das komplett neu errichtete Servicecenter Oberes Donautal in Aschach an der Donau. Der im Frühjahr 2018 fertiggestellte lang gezogene und ebenerdige Holzbau liegt direkt

am Donauufer und bietet viel Raum für Tageslicht und Bewegungsfreiheit. Die moderne Konstruktion folgt einem nachhaltigen Energiekonzept, ist hochwassersicher geplant und eröffnet für die Profis von viadonau und der Schifffahrtsaufsicht Engelhartzell vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für gemeinsames, fachübergreifendes Arbeiten. Inmitten der malerischen Flusslandschaft der Oberen Donau ist der Neubau aber lediglich das sichtbarste Zeichen eines konsequenten Modernisierungsgedankens, der

in allen Bereichen des Unternehmens Einzug hält.

MODERNISIEREN – SINNVOLL UND MASSGESCHNEIDERT

Heute können sich organisatorische, wirtschaftliche und technische, aber auch kulturelle Anforderungen in einer dynamischen Arbeitswelt rasch ändern. Immer häufiger werden neuartige Arbeitsplatzkonzepte diskutiert, die den neuen Bedingungen angemessen Rechnung tragen. „Vor allem der rasante Wandel eingesetzter Technologien treibt die Modernisierung der Arbeitswelt voran. Flexibilität und geringere Ortsgebundenheit spielen dabei eine wachsende Rolle“, weiß viadonau-Personalexpertin Sylvia Gombotz. Die besondere Herausforderung bei viadonau: die enorme Vielfalt unterschiedlicher Aufgabenbereiche. „Um die Arbeitswelten bei viadonau auf künftige Anforderungen hin auszurichten, müssen wir die speziellen Rahmenbedingungen der einzelnen Büroarbeitsplätze und Tätigkeiten genau untersuchen.“ Dazu wurde bei viadonau 2018 ein eigenes Modernisierungsprojekt gestartet. Im intensiven Austausch mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern werden dabei Potenzial und treffsichere Maßnahmen zur Weiterentwicklung ausgelotet. Dabei gehe es laut Sylvia Gombotz aber nicht nur um technische oder organisatorische Modernisierung. „Unbedingte Basis jeder Entwicklung in unserem Unternehmen sind unsere Werte. Verantwortung für Mensch und Umwelt, Effizienz, Transparenz, Respekt und Anerkennung, Eigeninitiative und unternehmerisches Denken und Handeln müssen sich in einer motivierenden Arbeits-



Von der positiven Arbeitsatmosphäre sollen auch Kundinnen und Kunden profitieren.

atmosphäre eines neuen Bürokonzepts widerspiegeln“, so die Expertin. Um gemeinsam das optimale Bürokonzept für die Anforderungen der Zukunft zu gestalten, wird viadonau von externen Expertinnen und Experten unterstützt, die Firmen dabei helfen, nachhaltige und identitätsstiftende Objekte zu entwickeln – eine Kooperation, die bereits heute zum Horizont in Sachen Unternehmensentwicklung blickt. Für Sylvia Gombotz ist dabei auch wichtig, den vielfältigen Charakter von viadonau zu bewahren, und sie macht deutlich: „Unser Unternehmen vereint Menschen unterschiedlichster Talente, Fähigkeiten und Interessen, die durch persönliches Engagement und die Bereitschaft zur Teamarbeit die Voraussetzung für die optimale Leistungsentfaltung des Unternehmens bilden.“

SUMMARY Projects – Corporate Governance

In order to ensure a modern, efficient and employee-oriented working world, viadonau is already dealing with the future office workplace requirements. The special challenge at viadonau is the enormous variety of different fields of functions. In order to prepare the working world of viadonau for the future requirements, the specific framework conditions of the office workstations and functions are analysed in an own project.

Leinen los für Europas Schiffsleute'

Aufbruch einer besonderen Berufsbranche

Geht es um Handelsströme und Tourismus, wird auch die Donau immer internationaler. Dem müssen Ausbildungsstandards angemessen Rechnung tragen. Während Ausbildungsplätze rar sind, ist gut ausgebildetes Schiffspersonal gefragter denn je. Was tut sich in Österreich, aber auch auf europäischer Ebene, um einer gefährdeten Berufsgattung neuen Auftrieb zu verleihen?



Florian Filz: Guter Ruf mit schnellen Aufstiegsmöglichkeiten.

GUTER RUF, GUTE CHANCEN

FLORIAN FILZ
Projektmanager viadonau

Der Bedarf an gut ausgebildeten Binnenschifferinnen und -schiffen ist europaweit hoch. Absolventinnen und Absolventen der dreijährigen Berufslehre eilt guter Ruf mit schnellen Aufstiegsmöglichkeiten voraus.

Mit Inkrafttreten der EU-Richtlinie 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anerkennung von Berufsqualifikationen Anfang 2018 soll der Lehrberuf Binnenschiffahrt zukünftig ein Qualitätssiegel erhalten. So soll die nationale Berufslehre ab Januar 2022 ein im Sinne der EU-Richtlinie anerkanntes Ausbildungsprogramm darstellen. Absolventinnen und Absolventen erlangen mit dem Lehrabschluss ein ‚Unionsbefähigungszeugnis‘ und verfügen somit über einen Nachweis einer international anerkannten Berufsqualifikation als Bootsfrau bzw. Bootsmann.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen der Nationalstaaten regeln Kompetenzen und Qualifikationen im Binnenschiffahrtsektor derzeit noch unterschiedlich, die Anerkennung zwischen den Mitgliedsstaaten ist bisher nur für die Qualifikationsebene der oder des Schiffsführenden sichergestellt. Die Ausstellung von ‚Unionsbefähigungszeugnissen‘ erfolgt auf Grundlage von verbindlichen Mindeststandards der für den Betrieb von Schiffen erforderlichen Befähigungen. Ausbildungsprogramme, die das Erwerben von Befähigungszeugnissen ermöglichen, unterliegen einer Zulassung durch die zuständigen nationalen Behörden und erfüllen Qualitätsstandards.

Die notwendigen Anpassungen der Ausbildungsprogramme und ihres rechtlichen Rahmens werden durch das

EU-kofinanzierte Projekt Danube SKILLS unterstützt. Im Zuge dessen bestätigt sich die Qualität der nationalen Berufslehre in der Binnenschiffahrt, ein Großteil der verbindlichen EU-Befähigungsstandards für die Betriebsebene wird bereits abgedeckt. Gleichzeitig wird die Chance ergriffen, die Kenntnisse und Fertigkeiten der jungen Menschen zu verbessern, allen voran in Sachen Sicherheit oder Sozialverhalten. Um auch in Zukunft ein hohes Fertigniveau zu gewährleisten, ist die wichtigste Herausforderung aber, geeignete Ausbildungsbetriebe auch im Bereich der Güterschiffahrt zu finden. Zu den Profiteuren zählen nicht nur die Lehrlinge selbst. Der gesamte Donauraum möchte dem bestehenden Arbeitskräftemangel durch die erleichterte Mobilität von qualifiziertem Personal gegensteuern.

AUCH NACHHOLBEDARF

RUDOLF PREYMANN
Kapitän CroisiEurope



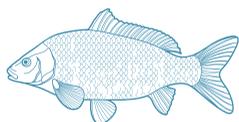
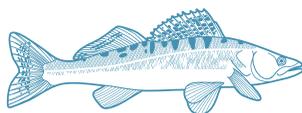
Rudolf Preymann: Einsetzung internationaler Ausbildungsstandards ist das A und O.

Wer sich für einen Beruf auf einem Binnenschiff interessiert, findet in Österreich bereits gute Rahmenbedingungen für eine maßgeschneiderte Ausbildung. Wie in anderen Lehrberufsausbildungen in Österreich gilt auch für angehende Binnenschifferinnen und Binnenschiffer, sich Wissen, Tätigkeiten und Verantwortung im künftigen Berufsalltag im dualen Ausbildungssystem von Berufsschule einerseits und Praxis in den jeweiligen Ausbildungsbetrieben andererseits umfassend anzueignen. Es gibt aber auch Besonderheiten zu beachten: So besuchen Auszubildende meist nicht wöchentlich das ganze Jahr über die Berufsschule. Aufgrund der oft überregionalen Tätigkeit der Schiffe absolvieren sie ihren Unterricht in Form von Blockveranstaltungen außerhalb der intensiven Tourismus-Saison von Oktober bis April. Auf dem Lehrplan

stehen neben den allgemeinbildenden Gegenständen vor allem nautische Unterrichtsfächer. Die Lernenden müssen sich mit schiffahrtstechnischen Grundlagen, Tourismusmanagement und handwerklichem Arbeiten auf einem Schiff auseinandersetzen und sich bei ihrer verantwortungsvollen Tätigkeit schließlich auch auf Englisch zurechtfinden können – Stichwort: „Riverspeak“.

Während das Ausbildungsangebot in Österreich Interessierten ein exzellentes Rüstzeug verleiht, um einen abwechslungsreichen und spannenden Beruf auf hohem Niveau auszuüben, gibt es in Sachen Awareness und Angebotsvielfalt auch Nachholbedarf. So gibt es derzeit keine österreichischen Fracht- oder Tankschiffreedereien, die Lehrlinge für die Binnenschiffahrt

ausbilden, während die Personenschiffahrt auf freie Ausbildungskapazitäten verweisen kann. Länderübergreifende Ausbildungsakzente gewinnen an Bedeutung. Weiters bestehen internationale Ausbildungsverbände wie zwischen der DDSG Blue Danube und der französischen Reederei CroisiEurope – entscheidend für die weitere Professionalisierung der Donauschiffahrt in den kommenden Jahren. Denn, um die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße Donau zu bewahren und nachhaltig weiterzuentwickeln, sind internationale Standards wichtig. Die neue EU-Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschiffahrt schon in der Lehrausbildung zu berücksichtigen, kann ein wirkungsvoller Katalysator für diese Entwicklung sein.



IM KINDERGARTEN FÜR STERLETE

viadonau unterstützt ein Projekt, das es sich zur Aufgabe gemacht hat, das Überleben des Sterlets, einer kleinen Störart, in Österreich zu sichern.

Seit 2016 setzen sich Expertinnen und Experten des Instituts für Hydrobiologie & Gewässermanagement der Universität für Bodenkultur, der Stadt Wien und des Instituts für Zoologie der Slowakischen Akademie der Wissenschaften im Projekt „LIFE Sterlet“ für den Wildbestand des Sterlets an der Donau ein. Dazu wurde auf der Wiener Donauinsel eine Aufzuchtstation eingerichtet.

Was von außen wie ein gewöhnlicher Container auf dem Gelände der Inselinfo – dem Infocenter der Wiener Donauinsel – scheint, steckt in Wahrheit voller Leben. Voller Fisch-

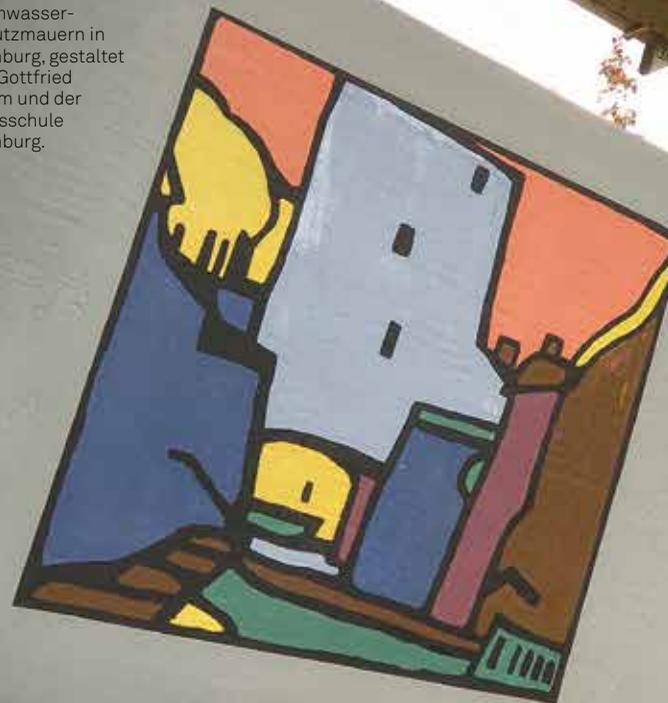
leben, genau gesagt. Komplizierte Pumpsysteme sorgen dabei für beste Bedingungen in der „Kinderstube“, wo wenige Wochen alte Jungfische in ihren Aufzuchtbecken zu Hunderten gierig nach der Freiheit schnappen. Die winkt unter anderem nur einen Steinwurf entfernt am Donauufer der Wiener Donauinsel, wo regelmäßig Jung-Sterlete in die Unabhängigkeit entlassen werden und in Richtung Freiheit schwimmen.

Die wichtigsten Abschnitte zur Auswilderung der kleinen Störart liegen jedoch in den letzten frei fließenden Strecken der österreichischen Donau im Nationalpark Donau-Auen und in der Wachau sowie an der March als Zubringergewässer. 2017 wurden schon 25.000 im Rahmen des LIFE-Projekts aufgezogene Jung-Sterlete an der Donau in die Freiheit entlassen. Bis 2021 sollen jährlich rund 30.000 folgen. Also bei einem Ausflug an die Donau einfach mal Ausschau halten nach dem schnittigen Gesellen mit markanter Stupsnase!



In der Sterlet-Kinderstube werden die Mini-Störe fit gemacht fürs Flussleben.

Ungewöhnliche Leinwand: Die Hochwasserschutzmauern in Hainburg, gestaltet von Gottfried Wurm und der Volksschule Hainburg.



Sicherheit, Kunst, Verkehr und ein 100 Jahre altes Gemäuer

Eine Hochwasserschutzanlage, die zugleich Bahntrasse und Kunstobjekt ist, kriegt man nicht alle Tage zu Gesicht. In Hainburg an der Donau schon!

Entlang der malerischen Kulisse der freien Donaufließstrecke östlich von Wien verläuft die Eisenbahntrasse der ÖBB bei Hainburg direkt am Donauufer. Bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts errichtet, bildet die Brückenkette eine gewaltige Barriere zwischen Stadtgebiet und den Wassermassen des Donaustroms. Logisch, dass die Brücke schließlich auch als Hochwasserschutz ausgebaut wurde.

So wurden die zwischen den Pfeilern verlaufenden Zwischenmauern von der Donauhochwasserschutz-Konkurrenz (DHK) als Hochwasserschutzmauern errichtet. Die Mauern sind abschnittsweise mit Durchgängen versehen, die mit mobilen Elementen verschlossen werden können und so ein Bollwerk gegen drohende Fluten bilden. Von 2017 bis 2018 wurde die Schutzanlage umfassend saniert.

Buchstäblich unterstrichen wurde der ungewöhnliche Mehrzweck-Charakter der Hainburger Brückenkette von Künstler Gottfried Wurm und Schülern der Volksschule Hainburg. Diese nutzten kurzerhand ein paar der neu abgedichteten Hochwasserschutzmauern als Leinwände, die nun stimmungsvolle, bunte Impressionen der Stadt Hainburg präsentieren und das romantische Fluss-Ambiente am Hainburger Donauufer kreativ bereichern.

FACTS

Die Stadt Hainburg und ihr Umfeld ist reich an faszinierenden Orten wie dem Braunsberg, der in seiner ungewöhnlichen Vulkanform rätselhaft über der Stadt thront. Auf dem Plateau der 346 Meter hohen Erhebung befinden sich die Überreste einer bedeutenden keltischen Siedlung.

Wissen, wo gebaggert wird

Die DoRIS-Website zeigt's

Um die Fahrrinne in Schuss zu halten, ist hin und wieder der Einsatz von Baggern notwendig. Damit vor allem Schifffahrtstreibende noch besser darüber Bescheid wissen, was so passiert in Sachen Erhaltungsarbeiten an und auf der österreichischen Donau, informiert die DoRIS-Website unter „Seichtstellen“ ab sofort über aktuelle Baggeraktivitäten.

Einfach Ausschau halten nach dem Baggersymbol: www.doris.bmvit.gv.at/fahrwasserinformation/seichtstellen



ALS ANTRIEBSBEFEHLE TELEGRAFIERT WURDEN

In den alten Lagerbeständen und Magazinen von viadonau schlummert so manches Kleinod alterwürdiger Schifffahrtstechnik, wie ein Maschinentelegraf des Motorzugschiffs Gernot (1940). Vor allem in Zeiten als Schiffe noch von Dampfmaschinen angetrieben wurden und von digital gestützter Navigation noch lange keine Rede war, waren die Hebelapparate absolutes Hightechgerät.



Maschinentelegrafen waren eigentlich keine Steuerinstrumente, sondern dienten der Kommunikation. Der jeweils durch die Hebelstellung vorgegebene Befehl wurde von der Brücke über dünne Metallseile zu einem entsprechenden Gegenstück im Maschinenraum übermittelt. Um auf einen neuen Befehl aufmerksam zu machen, wurde dieser im oft lauten Maschinenraum meist durch ein deutliches Klingeln signalisiert. Da Schiffsantriebe inzwischen durch moderne Fahrstufenregler direkt von der Brücke gesteuert werden, sind Maschinentelegrafen, deren Bedienung eher an einen einarmigen Banditen erinnert, nicht mehr notwendig. Auf historischen Schiffen sind einige aber auch heute noch im Einsatz.

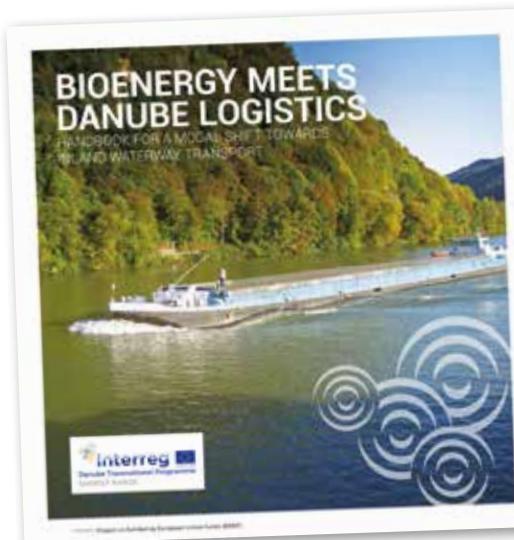
Auf historischen Schiffen finden klassische Maschinentelegrafen immer noch Verwendung, wie auf dem Raddampfschiff „Schönbrunn“ (1912), aber auch auf Hochsee-Seglern mit Maschinenanlage, wie dem deutschen Segelschulschiff „Gorch Fock“ (1958).

FÜR MEHR BIOENERGIE AUF DER WASSERSTRASSE

Bioenergy meets Danube Logistics

Ab sofort bietet das neue Handbuch „Bioenergy meets Danube Logistics“ die wichtigsten Infos zum Transport von Biomasse und Bioenergieprodukten auf der Donau – von den zahlreichen Donaulogistikern bis zu den verschiedenen infrastrukturellen Gegebenheiten für Transporte entlang der Donau. Mit nützlichen Informationen zu technischen, administrativen und logistischen Rahmenbedingungen auf der Wasserstraße ist das Handbuch der ideale Begleiter bei der Planung effizienter Transporte von Biomasse und Bioenergieprodukten auf der Donau.

Download: www.energy-barge.eu/pdf/energybarge_2018_SCREEN.PDF



Danube Logistics Promotion Centres

Flyer mit Top-Infos



Kompakt und übersichtlich bietet der neue Flyer zu den Danube Logistics Promotion Centres ab sofort die wichtigsten Kontaktdaten von acht Donauanrainerstaaten – für die einfache Planung Ihres Transports.

Jetzt runterladen unter:



VIADONAU BEI DER ARBEIT

Integrativ für die Schifffahrt. 2018 wurde die Donaustation Hainburg um rund 400 Meter stromauf versetzt. Durch die Verlegung der Schiffsanlegestelle kann die Fahrinne besser genutzt und Erhaltungsbaggerungen können reduziert werden – mehr Verkehrssicherheit für die Schifffahrt und bessere Bedingungen für die Natur.