

An aerial photograph of a long cargo ship, likely a barge, moving through a river. The ship is long and narrow, with a dark hull and a light-colored upper section. It is leaving a white wake in the dark water. The background is a vast expanse of water with some ripples.

# stream

DAS MAGAZIN VON VIADONAU AUSGABE 17/2022

DANUBE BUSINESS TALKS 2022

**AUF DER DONAU**

**IN EINE GRÜNE ZUKUNFT**

Story ab Seite 8

**BLITZLICHT:** Klimaschutz beim Event-Highlight des Jahres

**UMWELT:** Vom Steintransporter zur „Fisch-Arche“

**NACHGEFRAGT:** Die gemeinsame Vision an March und Thaya

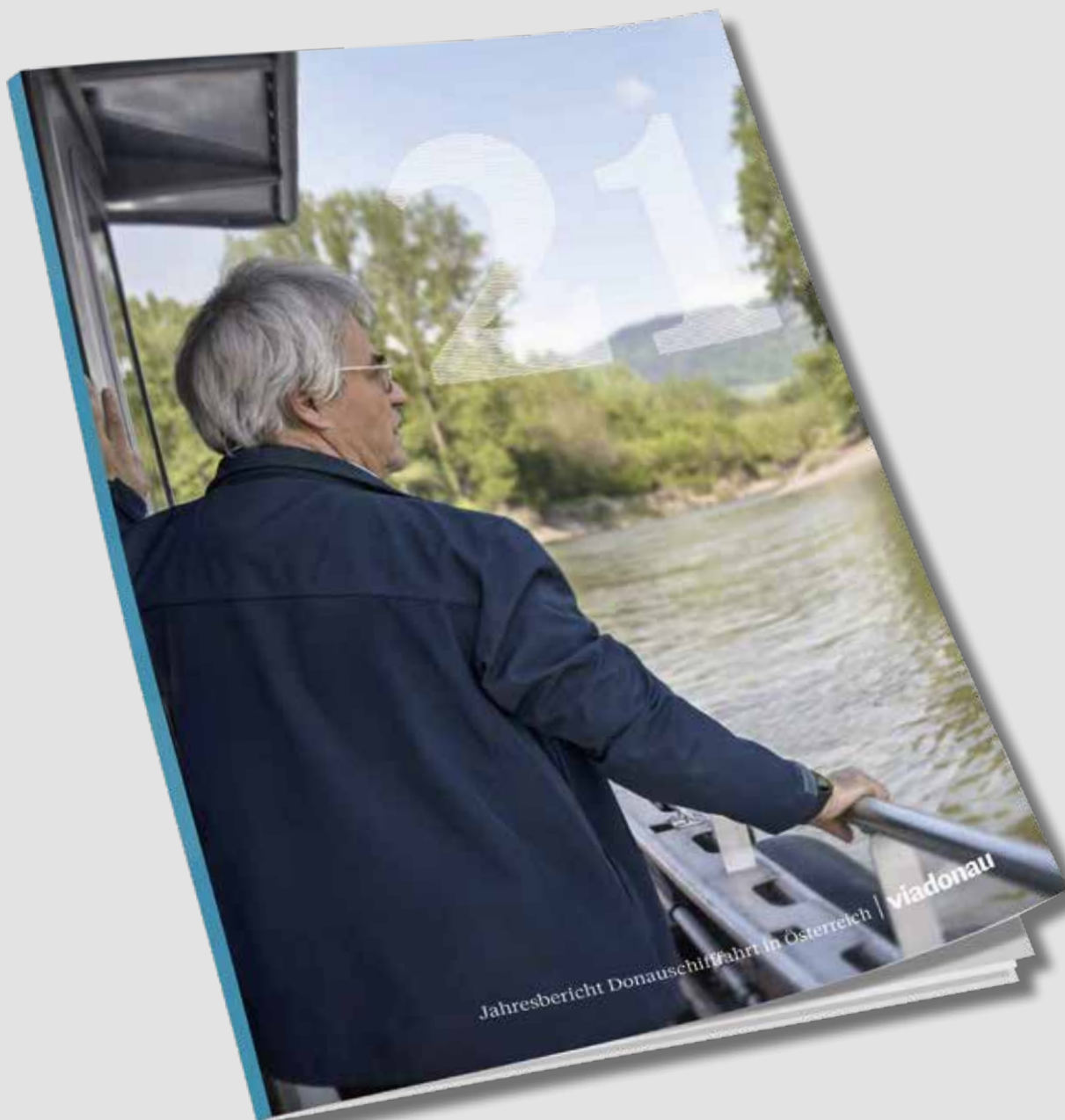
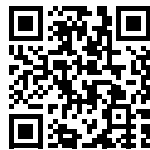
**viadonau**

## ALLES FÜR DIE DONAU

### AKTUELL UND TRANSPARENT

Schifffahrt kompakt – der Jahresbericht Donauschifffahrt 2021 informiert umfassend über Entwicklungen in Sachen Verkehr, Transportaufkommen, Fahrwasserverhältnisse und vieles mehr.

Jetzt einfach unter [www.viadonau.org/publikationen](http://www.viadonau.org/publikationen) downloaden – für klare Sicht mit DEM Kompendium zur Binnenschifffahrt auf der Donau in Österreich.







**HANS-PETER HASENBICHLER**  
Geschäftsführer viadonau

## Erfolgjahr bestätigt Kurs

Die ökologische Verbesserung des Donauraums, moderner und verlässlicher Hochwasserschutz und ein sicherer Schifffahrtsbetrieb sind unser Kerngeschäft. Unsere Währung sind Projekterfolge. Und gemessen an den vielen mit zahlreichen Partnern erzielten Fortschritten an der Donau war 2022 ein besonders gewinnbringendes Jahr. So führten wir große Renaturierungs- und Naturschutzvorhaben wie LIFE Auenwildnis Wachau erfolgreich über die Ziellinie. Mit der Fertigstellung des „Verbesserten Hochwasserschutzes Wien“ durch die Stadt Wien konnte ein nun vollständig sanierter und modernisierter Hochwasserschutz von der Bundeshauptstadt bis zur österreichisch-slowakischen Staatsgrenze der Bevölkerung übergeben werden. Und mit dem Abschluss des internationalen Projekts RIS COMEX brachten wir im Rahmen einer vielfältigen Länderpartnerschaft entlang des Rhein-Donau-Korridors leistungsstarke digitale Informations- und Meldeplattformen auf den Weg.

*„Diese Erfolge machen  
uns stolz, begeistern  
und motivieren  
uns für die Zukunft.“*

Diese Erfolge machen uns stolz, begeistern und motivieren uns für die Zukunft des Donauraums, streben wir sie doch immer in der Gewissheit an, bei aller Vielfalt unserer Ziele stets die Menschen, die Natur und

nachhaltige wirtschaftliche Perspektiven im Blick zu haben. Apropos Nachhaltigkeit: 2022 war auch ein weiteres Jahr steigenden Energie- und Klimabewusstseins. Dass Klimaschutz längst fester Bestandteil der Werte und Ziele vieler Unternehmen im Donauraum ist, zeigten die viadonau Danube Business Talks im Herbst in Linz. Über 150 Teilnehmer:innen erfuhren von hochkarätigen Expert:innen aus Politik,

Wirtschaft und Infrastrukturunternehmen, wie wir gemeinsam an einem Strang ziehen wollen und müssen, um Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen. Schon mit dem Motto des Events „Green Deal – Green Danube“ gaben wir gemeinsam mit den unterschiedlichsten Akteur:innen des Donauraums ein klares, selbstbewusstes Statement ab: Der Weg in eine klimaschonende Zukunft eines multimodalen europäischen Transportnetzes muss über die Wasserstraße führen. Darüber und über viele weitere wichtige Wegmarken entlang unseres konsequenten ganzheitlichen Entwicklungskurses lesen Sie ausführlich auf den kommenden Seiten. Viel Vergnügen beim abwechslungsreichen Schmökern!

### IMPRESSUM

**Medieninhaber und Herausgeber** viadonau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien **Chefredaktion** Andreas Herkel **Autor:innen dieser Ausgabe** Andreas Herkel, Hedwig Sulzbacher, Günther Schattauer, Sarah Höfler, Claus Putz **Layout, Bildbearbeitung & Schlussredaktion** LWmedia, Krems–Wien, [www.lwmedia.at](http://www.lwmedia.at) **Fotos** viadonau, Robert Tögel, Johannes Zinner, Pilo Pichler, F. Kermann/emas.de, Florian Pollak, BML/Paul Gruber, Dirk Michael Deckbar, Martin Skopal, SKYOPTIK, Povodí Moravy s.p. **Druck** Wograndl Druck GmbH



**6 Blitzlicht**  
Die Donau aktuell



**8 Hingeschaut**  
Danube Business Talks  
„Green Deal – Green Danube“



**14 Umwelt**  
MS Negrelli wird  
zum „LIFE Boat 4 Sturgeon“



**16 Umwelt**  
Bilaterale Erfolge an der Thaya



**18 Sicherheit & Umwelt**  
Fadenbach tiefergelegt

## Blitzlicht

**6** Danube Business Talks 2022 / Abschluss LIFE+ Auenwildnis Wachau / Hochwasserschutz östlich von Wien komplett / Abschluss RIS COMEX / „LIFE Boat 4 Sturgeon“ gestartet / Umweltmanagement-Preis 2022 für viadonau

## Hingeschaut

**8** Danube Business Talks 2022 – auf der Donau in eine grüne Zukunft

## Umwelt

**14** Vom Steintransporter zur „Fisch-Arche“

## Umwelt

**16** Ein Grenzfluss, der verbindet

## Sicherheit & Umwelt

**18** Sicherheit mit Natursinn



„Das Motto der diesjährigen Danube Business Talks – Green Deal – Green Danube – soll zeigen, dass wir an der Donau unsere Hausaufgaben machen und für das erklärte Ziel des European Green Deal, bis 2050 tatsächlich der erste klimaneutrale Kontinent zu sein, einen starken Beitrag auch und gerade mit der Wasserstraße Donau leisten.“

**LEONORE GEWESSLER**  
Klimaschutzministerin BMK



**25 Stromkilometer 1933**  
Donaujuwel im Jugendstil



**27 Ausgegraben**  
In Hunderterschritten entlang des Stroms

## Sicherheit

**20** EuRIS & CEERIS – ein europäisches Erfolgsduo

## Nachgefragt

**22** Die gemeinsame Vision an March und Thaya

## Am Haken

**24** Sicher festgemacht – Schiffsländen von morgen

## Stromkilometer 1933

**25** Unser Jugendstiljuwel an der Donau

## Gesichtet

**26** EuRIS – harmonisierte Datenbasis auf Rhein und Donau / CEERIS übernimmt „Papierkram“

## Ausgegraben

**27** Alle hundert Meter an der Donau





Mit rund 180 Teilnehmer:innen und hochkarätigen Expert:innen machten die viadonau Danube Business Talks Linz zum Hotspot für Trends, Networking und Zukunft im Donauraum.

## „Green Deal – Green Danube“ Klimaschutz beim Event-Highlight des Jahres

Am 12. und 13. Oktober überzeugten sich rund 180 Teilnehmer:innen der viadonau Danube Business Talks im Palais des Kaufmännischen Vereins in Linz davon, dass der Donauraum auch als Wirtschaftsfaktor lebendiger, dynamischer und aktueller denn je ist. Topthema: Klimaschutz und wie Unternehmen, Politik und Infrastrukturbetreiber die Donau als Wasserstraße endgültig in der ersten Reihe der Verkehrsträger für ein umweltschonenderes Transportnetz in Europa positionieren wollen. (Mehr über das Donau-Top-Event des Jahres ab Seite 8)

Feierlicher Abschluss für LIFE+ Auenwildnis Wachau in Rührsdorf v. l. n. r.: Josef Edlinger (Landtag NÖ), Vera Hofbauer (BMK), Franz Kiwek (Präsident der Österreichischen Fischereigesellschaft gegr. 1880), Bernhard Karl (viadonau), Karl Gravogl (Landesfischereiverband NÖ), Hans-Peter Hasenbichler (Geschäftsführer viadonau) und Erich Polz (Bürgermeister Rossatz-Arnsdorf)



## Sieben Jahre für eine vielfältige Wachau LIFE-Projekt in Rührsdorf feierlich abgeschlossen

Nach sieben Jahren Gewässervernetzung, Uferrückbau, Auwald-Aufforstung und vielfältiger Artenschutzmaßnahmen am Donaubogen zwischen Rührsdorf und Rossatz feierte das EU-geförderte Projekt LIFE+ Auenwildnis Wachau am 3. Juli in Rührsdorf seinen Abschluss. Ein flusslandschaftlicher Feinschliff mit eindrucksvollen Zahlen: 300.000 Kubikmeter Schotter und Erdreich wurden bewegt, 5.000 Schwarzpappeln gepflanzt, ein 1.600 Meter langer Nebenarm mit der Donau vernetzt und zum Beispiel 50 neue Tümpel für Amphibien geschaffen. Zur nachhaltigen ökologischen Entwicklung einer der schönsten Flusslandschaften Europas erreichte viadonau gemeinsam mit den Projektpartner:innen des Vereins Welterbemeinden Wachau-Dunkelsteinerwald und der Marktgemeinde Rossatz-Arnsdorf zahlreiche Naturschutzziele.

## „Verbesserter Hochwasserschutz Wien“ Hochwasserschutz östlich von Wien komplett

Von 2014 bis 2019 wurde das im Eigentum der Donauhochwasserschutz-Konkurrenz (DHK) stehende Hochwasserschutzsystem Marchfeldschutzdamm durch viadonau nach dem Stand der Technik generalsaniert. Mit der Fertigstellung der Arbeiten am Teilabschnitt zwischen Eckartsau und Stopfenreuth im Sommer 2021 durch die Stadt Wien (Wiener Gewässer Management) wurde das große Sanierungsvorhaben für den Hochwasserschutz Donau östlich von Wien in den vergangenen zwei Jahren komplettiert. Am 15. Juli übergaben Klimaschutzministerin Leonore Gewessler, Landeshauptfrau Johanna Mikl-Leitner, LH-Stv. Stephan Pernkopf und die für die Gewässer in Wien zuständige Stadträtin Ulli Sima die runderneuerte Sicherheits-Infrastruktur symbolisch der Bevölkerung.

V. l. n. r.: LH-Stv. NÖ Stephan Pernkopf, Landeshauptfrau NÖ Johanna Mikl-Leitner, Klimaschutzministerin Leonore Gewessler und die Wiener Stadträtin Ulli Sima feiern den fertiggestellten Hochwasserschutz Marchfeldschutzdamm



## RIS COMEX – Meilensteine für die Schifffahrt

### Wasserstraße auf digitalem Erfolgskurs

RIS COMEX steht für sechs Jahre erfolgreiche Zusammenarbeit an der Rhein-Donau-Transportachse. Am 29. September 2022 ging das internationale von viadonau koordinierte Projekt in Berlin bei einem vom deutschen Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) organisierten Abschluss-Event mit 13 beteiligten Ländern offiziell über die Ziellinie. Die Meilensteine: die internationalen Systeme CEERIS – eine in mehreren Ländern betriebene Informationsplattform zum elektronischen Reporting – und EuRIS – eine europaweite RIS-Plattform, die in harmonisierter Form zum Beispiel sämtliche schifffahrtsrelevanten Fahrwasserdaten aus 13 Ländern liefert. (Mehr zu den zukunftsweisenden Erfolgen von RIS COMEX ab Seite 20)

Beim Abschluss-Event von RIS COMEX in Berlin wurden die neuen Services EuRIS und CEERIS auch gleich live demonstriert.



## LIFE Boat 4 Sturgeon

### „Arche“ für vier Störarten



Start von LIFE Boat 4 Sturgeon v. l. n. r.: BOKU-Rektorin Eva Schulev-Steindl, Innovationsstadträtin Ulli Sima, Landwirtschaftsminister Norbert Totschnig und Klimaschutzministerin Leonore Gewessler

Der vielseitige viadonau-Schiffsveteran MS Negrelli tritt eine weitere spannende Etappe seines langen Donau-Lebens an. Im Rahmen des Projekts „LIFE Boat 4 Sturgeon“ stellt viadonau das ehemalige Steintransportschiff als Aufzuchtstation für vier Störarten in den Dienst des Artenschutzes und der ökologischen Vielfalt. Das Projekt folgt auf das 2022 abgeschlossene Projekt „LIFE-Sterlet“, bei dem die Universität für Bodenkultur Wien eine Sterletaufzuchtstation auf der Wiener Donauinsel aufgebaut und insgesamt 240.000 Sterlets in die Donau ausgewildert hatte. Am 11. Oktober erfolgte am Donaukanal der offizielle Startschuss für das neue Artenschutzprojekt. (Mehr zur schwimmenden Aufzuchtstation „Negrelli“ ab Seite 14)

## „Beste EMAS-Umwelterklärung“

### viadonau erhält Umweltmanagement-Preis

Am 11. Oktober wurde im Rahmen der Umweltmanagement-Konferenz an der Universität Salzburg der Umweltmanagement-Preis 2022 verliehen. viadonau erhielt dabei den Preis für die „Beste EMAS-Umwelterklärung“. In dem jährlich erscheinenden Werk kommen die vielfältigen naturschutzorientierten Ziele und Erfolge des Unternehmens sowie das große Engagement der Mitarbeiter:innen für den gemeinsamen Umweltschutz transparent, umfassend und in modernem Design zum Ausdruck. Der Preis wird vom Klimaschutzministerium in Zusammenarbeit mit Deutschlands Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz vergeben.



Freude und Stolz beim Umweltmanagement von viadonau. Die viadonau-Expertinnen Iris Kempter und Nina Persch (Bildmitte) nehmen den Umweltmanagement-Preis 2022 für die beste EMAS-Umwelterklärung entgegen.





Green Deal – Green Danube.  
Als natürlicher Verkehrsträger  
ist die Donau der ideale Weg  
in eine grünere Transportzukunft  
Europas.



# DANUBE BUSINESS TALKS 2022 – auf der Donau in eine grüne Zukunft

Chancen, Trends und Zukunft der Wasserstraße endlich wieder auf großer Bühne. Am 12. und 13. Oktober überzeugten sich rund 180 Teilnehmer:innen der viadonau Danube Business Talks im Palais des Kaufmännischen Vereins in Linz davon, dass der Donaauraum auch als Wirtschaftsfaktor lebendiger, dynamischer und aktueller denn je ist. Topthema: Klimaschutz und wie Unternehmen, Politik und Infrastrukturbetreiber die Donau als Wasserstraße endgültig in der ersten Reihe der Verkehrsträger für ein umweltschonenderes Transportnetz in Europa positionieren wollen. Entsprechend auch das Motto des Events, das gleichsam ein Signal zum Aufbruch in diese Zukunft ist: Green Deal – Green Danube.

Nach Jahren der pandemiebedingten Einschränkungen waren die Danube Business Talks 2022 für viele Wirtschaftsakteur:innen, Logistiker:innen und Interessierte der Schifffahrt im Donaauraum das Event-Comeback des Jahres. Denn schließlich machen sie als vielfältige Expert:innen mit ihrem Engagement für die Entwicklung des internationalsten Stroms der Welt traditionell den Charme und das schlagende Herz der zweitägigen Fachkonferenz aus. Erstmals seit 2018 öffnete viadonau wieder die Tore zu einer der wichtigsten Plattformen für Information, Diskussion und Networking zur Donau in altbekannter Form und bot dabei aktuellen Daten und Ausblicken hochrangiger Vertreter:innen aus Wirtschaft und Politik ebenso ein angemessenes Forum wie den brennendsten Anliegen und Fragen von Wirtschafts- und Schifffahrtstreibenden am Strom.

## **TRANSPORTE VERLAGERN, KLIMAFITTE INFRASTRUKTUR SCHAFFEN**

Die nachhaltige Entwicklung der Donau ist vor dem Hintergrund des Europäischen Green Deal und der damit angepeilten Klimaneutralität bis 2050

längst keine Randnotiz verkehrspolitischer Verantwortung mehr, sondern wesentliches Kriterium für die Klimazukunft. Das machten Vertreter:innen nationaler und internationaler Politik, wie Klimaschutzministerin Leonore Gewessler in ihren Willkommensworten oder auch CINEA-Direktor Dirk Beckers (European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency), schon zu Beginn der Neuaufgabe der Danube Business Talks klar. Besonders wichtig: mehr Aufmerksamkeit für die Donau als leistungsstarke Transportoption, klare Vorgaben zur Förderung der Transportverlagerung vor allem übergroßer Ladungen, wie die seit 2022 geltende Neuregelung von Sondertransporten in Österreich, aber auch ein innovatives internationales Projektumfeld, wie die Plattform PLATINA 3, die sich der Entwicklung umweltverträglicherer Antriebskonzepte und der Bereitstellung sogenannter Zero-Emission-Services widmet. Klar ist auch: Die Modernisierung der Binnenschifffahrt muss ihre infrastrukturellen Rahmenbedingungen mit einbeziehen. Handfeste und aktuelle Beispiele dazu lieferte viadonau-Strategie

experte Gert-Jan Muilerman: Das Upgrade der Trockengüterlande in Linz 2021 und die Errichtung der Lände in Wildungsmauer im Rahmen des EU-kofinanzierten Projekts „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“ seien wichtige Erfolge, die die kontinuierliche Verbesserung der Schifffahrtsinfrastruktur an der Donau sichtbar machten. Erleichterte Verlade- und Boardingabläufe und die Einbindung in das Landstromnetz an den neuen Anlegestellen sorgten für mehr Sicherheit und Nachhaltigkeit auch bei der stehenden Schifffahrt.

## **DIGITALER FORTSCHRITT UND TREFFSICHERE BILDUNGS-ANGEBOTE**

Infrastrukturelles und digitales Upgrading gehen an der Donau Hand in Hand. Kapitän:innen navigieren heute nicht nur mit elektronischer Präzision, auch administrative Erfordernisse werden digital abgewickelt. Karin De Schepper von Inland Navigation Europe (INE) strich die große Bedeutung neuer, europaweit einheitlicher Systeme in Sachen Wasserstraßen-Informationssdienste hervor: EuRIS – eine RIS-Plattform, ➤

› die in 13 Ländern sämtliche schiffahrts-relevanten Fahrwasserdaten liefert – und das neue elektronische Meldesystem CEERIS sind herausragende Meilensteine des 2022 beendeten, von viadonau koordinierten Projekts RIS COMEX. Gleichzeitig schärfte die Europäische Union auch finanziell den Fokus für nachhaltigen Schifffahrtsbetrieb. Mit der Förderinitiative AFIF (Alternative Fuels Infrastructure Facility) sollen im trans-europäischen Transportnetz zum Beispiel der Ausbau des Stromladernetzes ebenso wie die Errichtung von Wasserstoff- und LNG-Tankstellen für die Binnenschifffahrt unterstützt und der Umstieg auf emissionsärmere Antriebe durch sogenanntes Retrofitting erleichtert werden.

Der Fortschritt in der Binnenschifffahrt ist vor allem digital und verändert fortwährend eine Arbeitswelt, die seit jeher besondere Anforderungen an Transportwirtschaft und Logistik stellt.

Weit oben auf der Liste der wichtigsten Maßnahmen zur Modernisierung der Binnenschifffahrt sieht Vera Hofbauer, Sektionschefin im BMK, daher vor allem auch die Ausweitung spezieller Bildungsangebote für die Berufswelt Binnenschiff. Wie es gehen kann, zeigt die Bildungsplattform REWWay, die vom Logistikum Steyr gemeinsam mit viadonau aufgebaut wurde und bei den Danube Business Talks bereits ihr zehnjähriges Bestehen feierte. REWWay ist heute eine der gefragtesten Online-Anlaufstellen für den stetig wachsenden Bedarf an wasserstraßenspezifischem Lehr- und Lernmaterial und hat starke Vorbildwirkung für weitere entstehende Angebote im gesamten Verkehrssektor.

#### „BIG PLAYER“ AUF GRÜNEM KURS

Der Klimawandel zwingt zu grundlegenden Veränderungen in Wirtschaft und Gesellschaft. Green Deal, UN-Nach-

haltigkeitsziele und verantwortungsbewusster Wirtschaftsethos sind fest in die Werte und Ziele zahlreicher „Big Player“ an der Donau integriert. So ist auch für die OMV Klimaneutralität bis 2050 ein erklärtes Ziel. Seit über 80 Jahren setzt das Unternehmen auf den Schiffstransport als wesentlichen Bestandteil der Wertschöpfungskette. Rund 1 Mio. Tonnen Mineralölprodukte würden laut Jana Gavril, Senior Expert für Strategic Logistics der OMV Downstream GmbH, jährlich über die Donau transportiert. Den EU-Klimazielen fühle man sich gerade auch als Erdöl-, Erdgas- und Chemiekonzern verpflichtet. Daher gelte es, den ökologischen Fußabdruck des Unternehmens deutlich zu verkleinern und zum Beispiel die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Unternehmens bereits bis zum Ende des Jahrzehnts um bis zu 30 Prozent zu reduzieren.

Die Wasserstraße ist ein besonders umweltfreundlicher Verkehrsträger,



Die Danube Business Talks bringen Wirtschaft und Politik zusammen. Klimaschutzministerin Gewessler hieß das Publikum per Videobotschaft herzlich willkommen.





*„Das Motto der diesjährigen Danube Business Talks – Green Deal – Green Danube – soll zeigen, dass wir an der Donau unsere Hausaufgaben machen und für das erklärte Ziel des European Green Deal, bis 2050 tatsächlich der erste klimaneutrale Kontinent zu sein, einen starken Beitrag auch und gerade mit der Wasserstraße Donau leisten.“*

**LEONORE GEWESSLER**  
Klimaschutzministerin BMK

dessen großes Klimaschutzpotenzial vor allem schiffahrts- und energie-technisch noch gesteigert werden kann. Rund 16.000 Schiffe bewegen sich laut Sascha Gill von Viking River Cruises über Europas Flüsse, für die „Greening“-Anreize zum Wechsel zu klimaschonenderen Treibstoffen oder Nachrüsten auf modernere Antriebe zu schaffen sind. Mit dem breit angelegten EU-Programm NAIADES III würde dafür von Europa ein klarer Kurs vorgegeben. Um die Zero-Emission-Ziele bis 2050 zu erreichen, sieht Gill im konsequenten Ausbau der Landstrom-Infrastruktur besonders große CO<sub>2</sub>-Einsparungsmöglichkeiten von bis zu 45 Prozent. Ein Modernisierungsschritt, den auch Radu Comanici von River Cruises Romania für die untere Donau fest im Blick hat. Trotz guter Tourismuszahlen im Donau-Delta sei man jedoch kontinuierlich mit dem Unsicherheitsfaktor schwanken

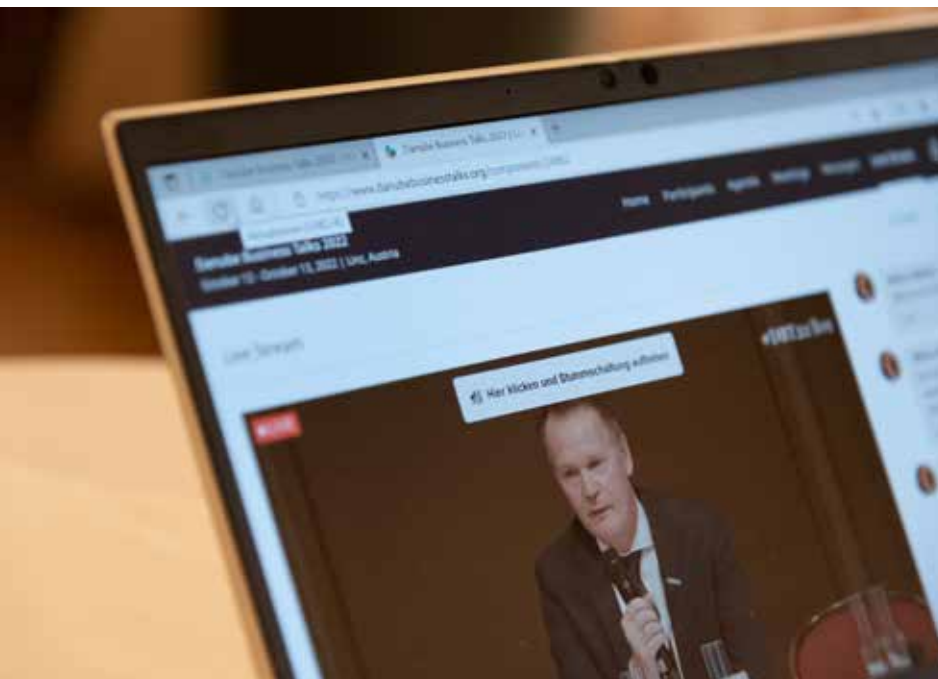


Forum für lebendigen Austausch. Expert:innen standen Rede und Antwort zu aktuellen Themen und Anliegen.

der Wasserstände konfrontiert. Dem müsse nach dem Prinzip „Ein Fluss – eine gemeinsame Datenbasis“ begegnet werden, woran die Donauanrainerstaaten seit vielen Jahren intensiv arbeiten. Gleichzeitig gelte es, administrative Barrieren weiter abzubauen. Hierzu gelang unter Koordination von viadonau mit den harmonisierten DAVID-Grenzkontrollformularen und ihrer Einführung an allen Grenzkontrollpunkten an und außerhalb der Schengen-Außengrenze im Donauraum ein großer Wurf. Gleichwohl müssen Flussreisen auch durch die ökologischen Gesichtspunkten attraktiver werden. Die Schifffahrtsexperten sind überzeugt: Klimabewusstes Reisen und nachhaltige Tourismusangebote würden heute auch von Kund:innen konkret eingefordert. Verantwortungsvolles Wirtschaften müsse also ein selbstverständliches Element qualitativvoller Services und Angebote sein. Comanici bestätigt: In sämtlichen neuen Schiffsprojekten von Danube Cruises Romania seien sowohl antriebstechnische als auch schiffselektronische Lösungen das zentrale Kriterium für die langfristige Ökologisierung der Flotte.

### **BEST PRACTICES ZUR NUTZUNG DER WASSERSTRASSE**

Die Wasserstraße ist nicht nur Ort der umweltorientierten Modernisierung, sondern befördert diese auch buchstäblich. Die essenziellen Knotenpunkte dafür sind die Häfen. Mobilitätsexpertin Marjan Beelen vom Hafen Antwerpen – dem größten Umschlagplatz für RoRo-Güter (Roll-on-Roll-off) in Europa – und Jürgen Plauensteiner vom Rhenus Donauhafen Krems, wo seit vielen Jahren mit dem Umschlag zum Beispiel von Bauelementen für Windenergieanlagen die optimale Nutzung der Wasserstraße demonstriert wird, setzen mit positiven Wirtschaftsimpulsen sowie dem stetigen Ausbau der Superstruktur einmal mehr ein Ausrufezeichen hinter den wirtschaftlichen Aufbruch an der Wasserstraße. Mit hochmoderner und spezialisierter Verladetechnik bedienen die europäischen Binnenhäfen heute die außergewöhnlichsten Anforderungen der Transportwirtschaft. Stichwort: High-and-Heavy. Wie eine zeitgemäße, komplementäre Nutzung von Straße, Schiene und Wasserstraße „hands-on“ aussieht und auch die



Zeitgemäß – dank moderner Kommunikationstechnologie erreichten die Fachbeiträge, wie von viadonau-Experte Gert-Jan Muilerman, über Live-Streaming auch Online-Teilnehmer:innen.

➤ größten und schwersten Ladungen wie übergroße Maschinenteile sicher und effizient den Verkehrsträger wechseln, zeigte Peter Stöttinger von Felbermayr. Mit 77 Standorten in 19 Ländern, Schwerguthäfen in Linz, Albern sowie im deutschen Krefeld ist das Unternehmen einer der Motoren für die nachhaltige Transportverlagerung auf den Wasserweg.

#### **GREEN AWARD – ZERTIFIZIERTES KLIMABEWUSSTSEIN**

Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit sind heute weit mehr als zeitgeistige Trendworte. Als wichtiges Prädikat verantwortungsbewussten Wirtschaftens integrieren immer mehr Unternehmen nachhaltige Lösungen als wettbewerbsbestimmenden Faktor. Die Organisation Green Award widmet sich in 30 Ländern der Zertifizierung umweltbewusster Schifffahrt und Unternehmen. Orientiert an den Zielen des europäischen Green Deals, den

UN-Nachhaltigkeitszielen und einem umfangreichen Anforderungskatalog, wurden bereits mehr als 2000 Schiffe und Hunderte Betriebe zertifiziert. Laut Organisationsleiter Jan Fransen spielen dabei Motorenteknik und Kraftstoffe ebenso eine Rolle wie innovative Lösungen zur Einsparung von Treibhausgasen oder effizienzsteigernde Betriebskonzepte. Wichtig seien vor allem konkrete Anreize wie reduzierte Hafengebühren und andere Vorteile, die von rund 40 Häfen, Gemeinden, Finanzdienstleister:innen und Lieferant:innen bereitgestellt werden. Ziel sei es nicht nur, die Schifffahrt damit umweltfreundlicher zu machen, sondern mit dem Green Award als Zertifikat für nachhaltige Entwicklung das Greening der Schifffahrt sichtbar zu machen und Unternehmen so ein glaubwürdiges Image verantwortungsbewussten Handelns zu geben. Die von den vielen Expert:innen getragene Botschaft der Fachkonferenz,

die Österreichs Klimaschutzministerin in ihren Willkommensworten so pointiert herausstellte, war am Ende umso klarer. Gewessler: „Das Motto der diesjährigen Danube Business Talks – Green Deal – Green Danube – soll zeigen, dass wir an der Donau unsere Hausaufgaben machen und für das erklärte Ziel des European Green Deal, bis 2050 tatsächlich der erste klimaneutrale Kontinent zu sein, einen starken Beitrag auch und gerade mit der Wasserstraße Donau leisten.“

#### **NETWORKING IST TRUMPF**

Aktualität, Themenvielfalt und konzentriertes Fachwissen machen nur einen Teil des Erfolgs der Danube Business Talks aus. viadonau war es wichtig, heuer wieder den reizvollen Kontrast zwischen Fachkonferenz einerseits und einem angemessenen Rahmen für persönlichen Austausch andererseits zu schaffen. Während beim Business Dating gezielte Geschäftskontakte hergestellt werden konnten, verband eine Exkursion zur ÖSWAG Schiffswerft in Linz die Konferenzthemen mit spannenden schiffahrtstechnischen Eindrücken. Die Danube Business Talks 2022 wurden darüber hinaus fachkompetent digital begleitet. Ein Großteil der Präsentationen und Debatten konnte auch per Streaming verfolgt werden. Ihrem traditionellen Zwei-Jahres-Rhythmus folgend finden die nächsten Danube Business Talks im Jahr 2024 statt.



---

**SUMMARY*****Danube Business Talks 2022 – on the Danube into a green future***

---

*Green Deal – Green Danube.* On 12 and 13 October, around 180 participants at the viadonau Danube Business Talks at the Palais Kaufmännischer Verein in Linz learned that the Danube region is more dynamic than ever as an economic factor. The main topic: climate protection and how companies, political decision makers and infrastructure operators want to finally position the Danube as a waterway in the first row of transport modes for a more environmentally friendly transport network in Europe.

In order to fulfill the European Green Deal and the targeted climate neutrality by 2050, the sustainable development of the Danube is no longer a side note of transport policy responsibility, but an essential criterion for the climate future. Particularly important: more attention for the Danube as a high-performance transport option, clear guidelines to promote the shift of transport, especially of oversized loads, such as the new regulation of special transports in Austria, which has been in force since 2022, but also an innovative international project environment, such as the PLATINA 3 platform, which is dedicated to the development of more environmentally friendly engine concepts and the provision of so-called zero-emission services. It is also clear that the modernisation of inland navigation must include its infrastructural framework conditions. Gert-Jan Mullerman, viadonau strategy expert, provided tangible and current examples of this: the upgrade of the mooring place "Trockengüterlande Linz" 2021 and the construction of the mooring place in Wildungsmauer as part of the EU co-financed project "FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor".

Infrastructural and digital upgrading go hand in hand on the Danube. Karin De Schepper from Inland Navigation Europe (INE) emphasised the great importance of new Europe-wide standardised systems in terms of waterway information services: EuRIS – a RIS platform that provides all navigation-relevant fairway data in 13 countries – and the new electronic reporting system CEERIS are outstanding milestones of the RIS COMEX project coordinated by viadonau, which was completed in summer 2022.

Waterways are a particularly environmentally friendly mode of transport whose great climate protection potential can still be increased, especially in terms of shipping and energy technology. According to Sascha Gill of Viking River Cruises, around 16,000 ships travel Europe's rivers, for which "greening" incentives need to be created for switching to more climate-friendly fuels or retrofitting to more modern propulsion systems. With the broad-based EU programme NAIADES III, Europe would set a clear course for this. In order to achieve the zero-emission goals by 2050, Gill sees particularly large CO<sub>2</sub> savings potential of up to 45 percent in the consistent expansion of the shore power infrastructure. A modernisation step that Radu Comanici of River Cruises Romania also has his sights firmly set on for the lower Danube. Despite good tourism figures in the Danube Delta, however, one is constantly confronted with the uncertainty factor of fluctuating water levels. This must be countered according to the principle of "one river - one common database", which the Danube riparian states have been working on intensively for many years. At the same time, administra-

tive barriers must be further dismantled. For this reason, viadonau coordinated the harmonised DAVID border control forms and their introduction at all border control points at and beyond the Schengen external border in the Danube region. Nevertheless, river travel must also become more attractive from an ecological point of view.

The Green Award organisation is dedicated to the certification of environmentally conscious shipping and companies in 30 countries. Oriented towards the goals of the European Green Deal, the UN sustainability goals and an extensive catalogue of requirements, more than 2,000 ships and hundreds of companies have already been certified. According to Jan Fransen, head of the organisation, engine technology and fuels play just as important a role as innovative solutions for saving greenhouse gases or efficiency-enhancing operating concepts. Above all, he says, concrete incentives such as reduced port fees and other benefits provided by around 40 ports, municipalities, financial service providers and suppliers are important.

The key message of the conference, which was supported by the many experts and so pointedly emphasised by Austria's Climate Action Minister Leonore Gewessler in her welcome address, was all the clearer at the end. Gewessler: "The motto of this year's Danube Business Talks - Green Deal - Green Danube - is intended to show that we on the Danube are doing our homework and making a strong contribution to the declared goal of the European Green Deal to actually be the first climate-neutral continent by 2050, also and especially with the Danube waterway.



MS Negrelli im dritten Frühling. Im Rahmen von „LIFE Boat 4 Sturgeon“ wird der Donauveteran zur Arche für vier Störarten.

# Vom Steintransporter zur „Fisch-Arche“

Dass ein Schiffsleben auch in fortgeschrittener Phase noch spektakuläre Wendungen nimmt, ist selten. Das Leben des viadonau-Schiffes Negrelli hingegen war seit jeher von Abwechslung bestimmt: Nach den frühen Jahren als Steintransporter, dann als Ausstellungs- und Eventlocation erlebt das bald sechzig Jahre alte Schiff nun seinen dritten Frühling. Im Dienste des Artenschutzes und der Biodiversität für das Projekt „LIFE Boat 4 Sturgeon“ wird der ehemalige Steintransporter zur Aufzuchtstation für vier Störarten. Die künftige „Fisch-Arche“ MS Negrelli im Porträt.

## DEN BAUCH VOLLER STEINE

1966 wurde „der Negrelli“, benannt nach dem Verkehrsbauingenieur und Eisenbahnpionier Alois Negrelli von Moldelbe (1799–1858), im Auftrag des Bundesstrombauamtes in der ÖSWAG-Linz gebaut. Konstruiert als Steintransportschiff, für das sich entgegen der Schifffahrtstradition der männliche Artikel eingebürgert hat, fand er zunächst vor allem im Bühnen- und Uferverbau Verwendung. Mit einem elektrischen Kran und einer Steintransportschute ausgestattet, entleerte und transportierte das 64 Meter lange und zehn Meter breite Schiff sogenannte Steinkübel. Auch wenn

Kran und Schute später nicht mehr gebraucht wurden, ist der Negrelli seit damals durchgehend im Dienst – zuerst beim Bundesstrombauamt, dann bei der Wasserstraßendirektion, bei der Donaubetriebs AG, Donautechnik GmbH und schließlich bei viadonau. Im Zuge eines Umbaus im Jahr 2002 wurde der Negrelli umgewidmet und diente bis 2004 vor allem als Bagger-schiff bei Ufersanierungen.

## EVENTS STATT BAGGER-ACTION

Nach der Fusion zum neuen Unternehmen viadonau im Jahr 2005 verblieb der Negrelli im Eigentum von viadonau und bekam nun eine ganz

neue Aufgabe: Aus dem selbstfahrenden Steintransportschiff wurde ein mobiler Veranstaltungsort. Damals buchte die Kunstuniversität Linz das Schiff für zwei Wochen und baute es im Sinne eines mobilen, außeruniversitären Standortes um. Der geräumige Bauch des Schiffes wurde zum Event- und Ausstellungsort umfunktioniert. So sollte das Schiff künftig über einen Ausstellungs- und einen Veranstaltungsraum mit je 100 Quadratmeter verfügen. 2007 kam ein weiterer Verwendungszweck hinzu: Das Projekt „donau on tour“ wurde gestartet und eine schwimmende Ausstellung entwickelt, die die Gemeinden entlang

der Donau ansteuerte, um vor Ort über das Potenzial der Wasserstraße, die Vielfalt des Lebens- und Wirtschaftsraumes Donau und die Tätigkeiten von viadonau zu informieren. Mit den außergewöhnlichen Ausstellungsräumlichkeiten sprach man neben den Donaugemeinden auch Schüler:innen und Radfahrer:innen am Donauradweg sowie die breite Öffentlichkeit im gesamten Donauraum an.

### **IN DEN SCHIFFSVETERAN KOMMT NEUES LEBEN**

Mit den Jahren stieg der Wartungsaufwand für den Negrelli. Das Schiff

schien nach seiner Zeit als Ausstellungs- und Eventlocation seinen Lebensabend erreicht zu haben, als sich unerwartet eine neue Verwendung für das ehemalige Steintransportschiff ergab. Wo einst Steine geladen wurden, soll bald wieder neues Leben entstehen. Als schwimmende Aufzuchtstation für die vier verbliebenen Störarten in der Donau – Sterlet, Waxdick, Sternhausen und Hausen – soll der Negrelli im Rahmen des Projekts „LIFE Boat 4 Sturgeon“ zum Refugium und Rettungsboot für die Erholung ihres Bestandes in der Donau werden.

#### **Fact:**

Störe gehören weltweit zu den am stärksten bedrohten Tierarten. An der Donau sind bereits zwei Arten ausgestorben und auch bei den verbliebenen vier Arten besteht dringender Handlungsbedarf. Genau dazu ist die Projektgemeinschaft von „LIFE Boat 4 Sturgeon“ unter Leitung der Universität für Bodenkultur Wien angetreten. Das Vorhaben baut auf den Erfahrungen des erfolgreichen Projekts „LIFE Sterlet“ auf, bei dem 240.000 junge Sterlets nachgezüchtet und ausgewildert werden konnten.



Sterlet, Waxdick, Sternhausen und Hausen werden in der schwimmenden Aufzuchtstation unter geschützten Bedingungen aufgezogen.

## **SUMMARY**

### *Project Environment*

*It is rare for a ship's life to take spectacular turns even at an advanced stage. The life of the viadonau ship Negrelli, on the other hand, has always been characterised by variety: After its early years as a stone transporter, then as an exhibition and event location, the soon to be sixty-year-old ship is now experiencing its third spring. In the service of species protection and biodiversity for the "LIFE Boat 4 Sturgeon" project, the former stone transporter is becoming a breeding station for four sturgeon species.*



# Ein Grenzfluss, der verbindet

Durch die Regulierungsmaßnahmen im letzten Jahrhundert wurden Dynamik und Vielfalt des Lebensraums an der Thaya stark eingeschränkt, das Flussbett entlang der Grenzstrecke in den 1980er-Jahren weitgehend fixiert und die Grenzstrecke selbst um rund 3,2 Kilometer verkürzt. Das INTERREG-Projekt „Thaya Wellendynamik“ ist angetreten, um dem Fluss seine Mäander wieder zurückzugeben. Ein ambitioniertes Vorhaben, für das man vor allem auf die langjährige Erfahrung bilateraler Zusammenarbeit mit der Tschechischen Republik setzt.



Hier wurde vernetzt. Im Rahmen von „Thaya 2020“ wurde der längste österreichische Thaya-Mäander wieder angebunden.

Die gute Entwicklung eines Grenzflusses kann nur länderübergreifend erreicht werden. Das hat man bei viadonau und der tschechischen Wasserbauverwaltung Povodí Moravy s. p. früh verstanden. Der Lohn dieser Einsicht ist der heutige Erfahrungsschatz, auf dem man für zukünftige

Maßnahmen für den Hochwasserschutz und zur ökologischen Verbesserung von March und Thaya nun zurückgreifen kann. Denn die gemeinsame Arbeit geht unvermindert weiter. Bereits in den Jahren 2011 bis 2013 wurde im Rahmen des gemeinsamen INTERREG-Projekts „Polder Sou-

tok – naturnaher Hochwasserschutz im Zusammenfluss von March und Thaya“ ein Renaturierungskonzept für die Thaya-Grenzstrecke erarbeitet. Es sollte auf Basis biologischer und abiotischer Kriterien wie Lauflänge und Geometrie treffsichere naturraumorientierte Maßnahmen definieren.

„Gespiegelte“ Projektarbeit. Die tschechischen Partner kümmerten sich um die Wiederanbindung von Thaya-Mäander Nummer 9.



### THAYA IM DOPPELTEN FOKUS

Neben dem Belassen von Totholz und ungesicherter Bereiche sowie dem Entfernen von Uferschutzbauten rückte vor allem auch die Wiederanbindung abgetrennter Mäander in den Fokus. Beidseits der Staatsgrenze fasste man dabei die jeweils längsten Mäander bei Bernhardsthal beziehungsweise nahe Rabensburg ins Auge. Ab Herbst 2018 ging es im Folgeprojekt „Thaya 2020“ an die flussbauliche Umsetzung. „Eine bis dahin einzigartige Kooperation. Bestand doch die Herausforderung nicht zuletzt darin, die Bedingungen der Staatsgrenze, also auch den bestehenden Durchstichbereich, zu erhalten und gemeinsam mit Expert:innen für Hydrologie und Ökologie eine für beide Seiten zufriedenstellende Lösung zu erarbeiten“, erinnert sich Günther Schattauer. Der viadonau-Experte ist seit vielen Jahren an March und Thaya in Sachen umweltgerechter Hochwasserschutz aktiv und kennt das Grenzgebiet wie seine Westentasche. Das bilaterale „Experiment“ gelang, und im Winter 2021 waren die baulichen Maßnahmen zur Gewässervernetzung erfolgreich abgeschlossen. Ein Erfolg, der für Schattauer auf mehreren Ebenen wirkt: „Der Ansatz, den wir damals verfolgten, sorgte nicht nur dafür, dass die Auflagen des Staatsgrenzvertrags eingehalten werden konnten, sondern auch dafür, dass heute mehr und dynamischere

Wasserflächen als vor der Regulierung der Thaya in diesem Bereich vorhanden sind.“

### MIT DEM ERFOLG ALS KOMPASS

Thaya 2020 wurde zum idealen Wegbereiter weiterer Renaturierungsmaßnahmen, sein Erfolg zum besten Argument für eine ambitionierte Fortsetzung der fruchtbaren Zusammenarbeit Österreichs mit der Tschechischen Republik. Die Nachfolge ließ dann auch nicht lange auf sich warten. Mit dem im Sommer 2022 offiziell gestarteten INTERREG-Projekt „Thaya Wellendynamik“ sollen jeweils vier Mäander auf österreichischer und tschechischer Seite optimiert werden. Nicht nur über das neue Vorhaben herrschte schnell Einigkeit, auch die Umsetzung soll rasch erfolgen. Schattauer: „Ein Renaturierungsprojekt dieses Umfangs nimmt normalerweise mehrere Jahre für Planung, Abstimmung und bauliche Umsetzung in Anspruch. Mit der hervorragenden Erfahrung aus der bisherigen

bilateralen Zusammenarbeit mit Povodí Moravy bei Projekten wie Thaya 2020 sind wir hochmotiviert, einen weiteren Meilenstein an unserer gemeinsamen Thaya beziehungsweise Dyje zu setzen.“

### SUMMARY

#### Project Environment

*Regulatory measures in the last century severely restricted the dynamics and diversity of the habitat along the Thaya, largely fixed the river bed along the border section in the 1980s and shortened the border section itself by around 3.2 kilometres. The INTERREG project “Thaya Wellendynamik” has set out to give the river back its meanders. This is an ambitious project that relies above all on the many years of experience of bilateral cooperation with the Czech Republic.*





# Sicherheit mit Natursinn



Geht es um die lokale Wirkung von Maßnahmen an Gewässern, stecken oft gerade große Projekte voller kleiner aber wichtiger Details. Rund 67 Kilometer Hochwasserschutz wurden von der Donauhochwasserschutz-Konkurrenz DHK am Marchfeldschutzdamm in einem der größten Sanierungsprojekte der vergangenen Jahrzehnte runderneuert. Im Juli 2022 wurde dieser feierlich der Bevölkerung übergeben. Ein Teil der Maßnahmen betraf den Fadenbach. Auch dort werten sie nicht nur den Hochwasserschutz auf, sondern geben sogar seltenen Flusslebewesen wieder eine echte Chance.



Unscheinbar, aber wirkungsvoll optimiert – die eingetiefte Fadenbach-Künette

## **INTEGRATIVER HOCHWASSERSCHUTZ**

Der Fadenbach ist ein ehemaliger Donaunebenarm, der seit der Regulierung der Donau vom Hauptstrom abgeschnitten war. Gemäß naturschutz- und nationalparkrechtlicher Vorgaben zur Dammsanierung galt es unter anderem, Grundwasserabsenkungen entgegenzuwirken und sogenanntes Qualmwasser aus den Kiessäulen des Damms in Gräben im Hinterland des Nationalparks

Donau-Auen zu leiten. „Gerade auch im Umfeld vielfältiger Naturschutzgebiete streben wir bei allen Maßnahmen zum Hochwasserschutz danach, den Naturraum so wenig wie möglich zu beeinträchtigen oder die ökologische Situation vor Ort sogar zu verbessern“, weiß viadonau-Hochwasserschutzexperte Claus Putz. Der Blick für das große Ganze ist für den Fachmann ebenso wichtig wie das Auge fürs Detail. Lokales Artenschutzpotenzial, das am Faden-

bach noch vorhanden ist, sollte bei den baulichen Maßnahmen berücksichtigt werden. „Die Maßnahmen am Fadenbach schlossen auch die Tieferlegung der Gewässersohle sowie die Vernetzung der Hinterlandgräben im Nationalpark durch Errichtung von Rohrdurchlässen beziehungsweise auch den Bau von Furten bei Wegquerungen mit ein.“ Zur Erfüllung der Bescheidaufgabe beteiligte sich die Donauhochwasserschutz-Konkurrenz (DHK) an einem entsprechenden Dotationsprojekt des Fadenbach Wasserverbandes.

## **TIEFERLEGUNG BRINGT WASSER UND LEBEN ZURÜCK**

Im Herbst 2021 kam buchstäblich Bewegung in das Gebiet rund um den Fadenbach. Nachdem das Land Niederösterreich eine bewegliche Wehranlage in der Fadenbach-Künette unmittelbar unter-





halb der Straßenbrücke Orth-Uferhaus errichtet hatte, folgten im Winter bereits Arbeiten der DHK zur Absenkung von Fadenbach-Sohle und -Künette entlang eines rund 500 Meter langen Gewässerabschnitts sowie land- und wasserseitig auf Höhe des Orther Siels. Im Februar 2022 stellte das Land Niederösterreich schließlich das bewegliche Verschlussbauwerk am Jägergrund fertig. Funktion und Wirkung der Baumaßnahmen sollen nicht nur das „Verhalten“ des Fadenbachs bei Hochwasser verbessern, sondern auch für eine bessere Durchwässerung und damit auch für eine gewässerökologische Aufwertung sorgen. „Ziel des Projekts war die Dotation der landseitig des Marchfeldschuttdammes liegenden Abschnitte des Fadenbachs

bei höheren Donau-Wasserständen und damit eine Verbesserung der Gewässerdynamik des Fadenbachs. Der Zufluss erfolgt wasserseitig über die Gewässersysteme Kleine Binn – Wachtelgraben – Sportplatzfaden zum Marchfeldschuttdamm hin“, geht Putz ins Detail. „Die Dotation des landseitig gelegenen Fadenbachabschnitts wird durch das Siel Orth und die Wehranlage in der Fadenbach-Künette kontrolliert. Somit wird über das Orther Siel, dessen Wiederherstellung im Rahmen der Sanierung des Hochwasserschuttdammes bereits in den Jahren 2018 bis 2020 erfolgte, nun wieder eine hydraulische Verbindung zwischen der Donau, den wasserseitigen Donau-Altarmen und dem landseitigen Fadenbach ermöglicht.

Für mehr Sicherheit und verbesserte Gewässerdynamik – das neu errichtete Klappenwehr am Fadenbach

## SUMMARY

*When it comes to the local impact of measures on water bodies, large projects are often full of small but important details. Around 67 kilometres of flood protection were rebuilt by the Donauhochwasserschutz-Konkurrenz DHK at the Marchfeld protective dam in one of the largest rehabilitation projects of the past decades. In July 2022 the flood protection was ceremoniously handed over to the population. Part of the measures concerned the Fadenbach. There, too, they not only enhance flood protection, but even give rare river creatures such as the European mudminnow a real chance again.*

**Fact:** Von der nun häufigeren Wasserführung des Fadenbachs profitieren neben Wasserinsekten und Amphibien auch zahlreiche Fischarten wie der extrem seltene Europäische Hundsfisch (*Umbra krameri*), der bereits seit 1975 als ausgestorben galt und 1992 nun im Fadenbach zwischen Orth und Eckartsau wieder entdeckt wurde.



# EuRIS & CEERIS – ein europäisches Erfolgsduo



Europa „hands on“ – das internationale Projekt RIS COMEX brachte 15 Partner:innen aus 13 Ländern für digitale Top-Services an der Wasserstraße zusammen.

Sinn und Erfolg eines guten Projekts ist die nachhaltige positive Veränderung. Umso schöner, wenn ein Vorhaben gleich mehrere solche Erfolge hervorbringt, wie das 2022 abgeschlossene Projekt RIS COMEX. Die Meilensteine EuRIS und CEERIS bringen schon jetzt Kapitän:innen und Schifffahrtstreibenden entscheidende Vorteile, machen die Nutzung der Wasserstraße sicherer und verlässlicher und treiben die Digitalisierung administrativer Anforderungen am Strom weiter voran.

Die wirtschaftliche Nutzung von Wasserstraßen wie der Donau bedeutet auch, ihren länderverbindenden Charakter zu nutzen und Grenzen zu überwinden. Europa wächst zusammen – auch und vor allem entlang seiner Flüsse. Gerade für die Transportachse Rhein-Donau gilt: viele Länder, ein gemeinsamer Weg. Im internationalen, von viadonau koordinierten Projekt RIS COMEX gerann diese kontinentale Perspektive zu dem Motto: eine Transportachse, eine gemeinsa-

me Informationsbasis. Nach sechs Jahren Projektarbeit ging das von der EU kofinanzierte RIS COMEX im Juni 2022 gemeinsam mit 13 Ländern – von den Beneluxstaaten über Rhein und Donau bis zum Schwarzen Meer – über die Ziellinie. Im Gepäck gleich zwei leistungsstarke digitale Upgrades für die Services an der Wasserstraße.

## **EURIS – INFOSERVICE ÜBERWINDET GRENZEN**

Auch Transportreisen per Schiff sind

oft grenzüberschreitend. Ein anderes Land bedeutete vor allem auf der Donau meist auch ein anderes Informationssystem. Um an die gewünschten Daten zum Zustand der Fahrrinne, zu aktuellen Einschränkungen und vieles mehr zu gelangen, mussten Kapitän:innen nicht selten zahlreiche Internetseiten und andere Informationsquellen durchstöbern. „Mit EuRIS hat das nun ein Ende“, meint Mario Kaufmann. „Die neuen European River Information Services vereinheitlichen den Informationsfluss des Rhein-Donau-Korridors

und stellen die Daten harmonisiert den Nutzer:innen zur Verfügung. Auf diese Weise können Transporte besser geplant und ihre Sicherheit bei der Durchführung wesentlich erhöht werden.“ Der viadonau-Experte begleitet RIS COMEX von der Wiege an und weiß: EuRIS ist nicht nur starker Ausdruck einer fruchtbaren internationalen Zusammenarbeit, sondern ein echter Gewinn im alltäglichen Schifffahrtsbetrieb. Im Fokus stehe stets der konkrete Vorteil für die Binnenschiffer:innen auf ihren langen Touren quer durch Europa. Thomas Zwicklhuber, viadonau-Koordinator für die Umsetzung von EuRIS, führt aus: „Dabei geht es vor allem um Aktualität und Umfang der Informationen. So liefert EuRIS statische und dynamische Informationen über Fahrwasserabschnitte, Objekte wie Schleusen, Brücken oder Häfen sowie über aktuell geltende Regeln und Vorschriften ebenso wie über das aktuelle Verkehrsaufkommen, Einschränkungen, Wasserstände und Brückendurchfahrtshöhen, den Status von Schleusen und Hebebrücken sowie die Liegestellenbelegung.“ Ein Routen- und Reiseplaner ergänzt das Informationsservice mit einem praktischen Online-Planungs-Feature. „Eine klare Datenlage möchte man schließlich eventuell auch gleich in eine konkrete Routenplanung umsetzen“, so Zwicklhuber.

### CEERIS ÜBERNIMMT „PAPIERKRAM“

Logisch, Schiffsführer:innen konzentrieren sich am liebsten auf das Führen ihrer Schiffe. Die Abwicklung administrativer Belange gehört dabei eher zur lästigen und meist zeitraubenden Pflicht. Die vielen ähnlichen, aber doch unterschiedlichen Vorschriften für das Melden der Güter- und Fahrgastschifffahrt werden von Schifffahrtstreibern oft als erhebliche Hürden empfunden. Um den administrativen Aufwand zu verringern, haben sich Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien und die

Tschechische Republik im Rahmen von RIS COMEX für die Initiative einer smarten und zentralen Plattform für das elektronische Melden entlang der Donau und der tschechischen Elbe engagiert. Das Ergebnis ist CEERIS, das gemeinsame „Central and Eastern European Reporting Information System“. „Mit CEERIS setzen wir die heutigen Möglichkeiten elektronischer Datenverarbeitung ganz gezielt für die Binnenschifffahrt um“, erklärt viadonau-Expertin Katrin Steindl-Haselbauer, die die Umsetzung und Überführung von CEERIS in den Live-Betrieb leitete. „Es ist heute einfach nicht mehr zeitgemäß, dass je nach nationalem Meldesystem jedes Mal aufs Neue zum Beispiel eine Gütermeldung gemacht werden muss.“ Die Expertin ist überzeugt: Effiziente Administration müsse in Zeiten der Digitalisierung einem angemessenen Vernetzungsgrad folgen. „CEERIS ermöglicht Schifffahrtstreibern, alle Meldeverpflichtungen für spezifische Transporte in den CEERIS-Ländern zu erfüllen, indem die Nutzer:innen die Daten nur einmal eingeben und nur einmal melden müssen.“ Das

System erstellt aus den Inputdaten die entsprechenden Transportmeldungen und leitet diese gemäß der Route und dem Transporttyp automatisch an die Meldebehörden weiter. Steindl-Haselbauer: „So können sich Kapitän:innen auf die Steuerung des Schiffes statt auf den administrativen ‚Papierkram‘ konzentrieren, und ein übersichtlicheres Management der eintreffenden Meldungen freut schließlich auch die Behörden.“

### SUMMARY

*The purpose and success of a good project is the positive change. It is all the more gratifying when a project produces several such successes at the same time, like the RIS COMEX project which was completed in 2022. The milestones CEERIS, an information platform for electronic reporting operated in several countries, and EuRIS, a pan-European RIS platform that provides all shipping-relevant fairway data in a harmonised form in 13 countries are already bringing decisive advantages to captains and shipping operators, that make the use of the waterway safer and more reliable and increase the administrative digitalisation of the river.*

„Effiziente Administration braucht moderne Lösungen.“ viadonau-Expertin Katrin Steindl-Haselbauer präsentierte in Berlin das neue Reporting-Service CEERIS.





# Die gemeinsame Vision an March und Thaya

## „THAYA 2020“ – EIN RICHTUNGSWEISENDER ERFOLG FÜR DIE ZUKUNFT

**GÜNTHER SCHATTAUER**  
Ökologieprojekte viadonau

„Zuerst brauchte es ein gemeinsames Verständnis für bilaterale Maßnahmen. Heute schöpfen wir das Potenzial guter Zusammenarbeit voll aus.“



Blicken wir heute auf die jüngere Projektgeschichte an March und Thaya, so war die wichtigste Erkenntnis: Für nachhaltige Ökologieprojekte, die auch den Hochwasserschutz berücksichtigen, müssen alle betroffenen und notwendigen Akteur:innen miteinbezogen werden – auch und gerade, wenn dies über Grenzen hinweg geschehen muss. Daher war das 2018 gestartete Projekt „Thaya 2020“ so wichtig. Dabei gelang es gemeinsam mit unseren tschechischen Partnern, wirkungsvolle Maßnahmen zur Dynamisierung der Thaya mit den Rahmenbedingungen des Staatsgrenzvertrags in Einklang zu bringen – ein richtungsweisender bilateraler Erfolg. So konnten wir nach dem Prinzip eines „gespiegelten“ Projekts beidseits des Flusses die Wiederanbindung der jeweils längsten Mäander in Angriff nehmen. Das Projekt „Thaya 2020“ schuf unschätzbare Grundlagen für bilaterale Kooperation und bestimmt heute die gemeinsame Stoßrichtung für die flussökologische Entwicklung.

Mit diesen guten Erfahrungen im Rücken setzen wir seither eine Reihe bilateraler Vorhaben um, wie „Thaya Wellendynamik“, das sich der Anbindung vier weiterer durch die Regulierung abgetrennter

Mäander an der unteren Thaya widmet. Oder das bereits seit 2020 laufende „Kli-Ma“ gemeinsam mit der slowakischen Wasserbauverwaltung, das Auswirkungen des Klimawandels auf die March untersucht und im Mündungsabschnitt Maßnahmen für einen verbesserten Wasserhaushalt setzt. Die Projekte sind vielfältig, folgen stets einem integrativen Ansatz und werden im Sinne nachhaltiger Entwicklung professionell abgewickelt. Mit Partnern wie dem WWF oder auch der Universität für Bodenkultur Wien sowie Planungsbüros wie blattfisch haben wir immer wieder erstklassige fachliche und wissenschaftliche Begleitung vor Ort und so die Maßnahmen und ihre flussökologischen Wirkungen genau im Blick.

Positive Veränderungen, etwa der Anstieg der Fischanzahl durch die Gewässervernetzung an der Thaya oder auch die Rückkehr von Eisvogel und Co. an bestimmten Abschnitten der March nach einem Uferrückbau, sind für uns besonders motivierend. Die dahintersteckenden Maßnahmen sind oft Teil länderübergreifender Projekte, die zeigen, wie das gemeinsame Interesse an der Natur Grenzen überwinden kann.



Ein großes Fließgewässer kommt selten allein, sondern bildet mit seinen größeren und kleineren Zubringern einzigartige Refugien für Pflanzen und Tiere. Kostbare Naturraumnetze, wie sie die Donau auch mit March und Thaya formt und damit seltenen Arten noch Wanderpfade und artgerechte Habitate bietet. In den vergangenen Jahren hat das auch an seinen Flüssen zusammenwachsende Europa den Fokus zunehmend auf diese „Grünen Netze“ ausgeweitet. In ihre Entwicklung fließt heute neben viel Expert:innen-Know-how aus Hochwasserschutz, Ökologie und Raumplanung auch viel Herzblut. Mit vielfältigen Partnerschaften und einer neuen Idee vom alten Fluss will man lebendigere und dynamische Flusslandschaften wiederherstellen. Nachgefragt.

## WEITER IN RICHTUNG MEHR NATUR

**SARAH HÖFLER**

Gewässerökologin blattfisch

„Wir müssen natürlichen Systemen wieder Dynamik und Resilienz zurückgeben, sodass sie auch uns als Menschen das Überleben ermöglichen.“

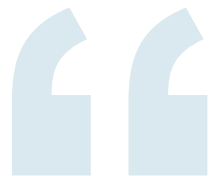


Das Ökosystem Erde ist in einem denkbar schlechten Zustand. Diesem Umstand mit negativen Gedanken nachzuhängen, wird uns aber nicht weiterbringen. Mich treiben zwei tiefgehende Annahmen an: Optimismus ist alternativlos und wir müssen verstehen, dass wir Teil von etwas Größerem sind, das wir monetär nicht bewerten und technisch nicht ersetzen können. Bleibt für mich als Gewässerökologin eine Option: gemeinsam natürlichen Systemen wieder jene Dynamik und damit Resilienz zurückzugeben, sodass sie auch uns als Menschen das Überleben ermöglichen.

An March und Thaya bieten sich diesbezüglich große Potenziale, da es hier aktuell keine Querbauwerke gibt und die Hochwasserschutzdämme relativ weit weg vom Hauptgewässer angelegt wurden. viadonau beschreitet hier einen konsequenten, sehr praktischen Weg, das Korsett des Wasserbaues des 20. Jahrhunderts wieder zu öffnen. In einer Reihe von großen internationalen Projekten wurden Mittel lukriert, um sukzessive Ufer zurückzubauen, Strukturen einzubringen, Nebenarme wiederherzustellen und Mäander wieder anzubin-

den. Ein kleiner Teil dieses großen Teams zu sein, das diese Maßnahmen ermöglicht, erfüllt mich mit Stolz. Die Zeiten haben sich geändert, und ich finde es bemerkenswert, wie viadonau die Ziele für das March-Thaya-System setzt. Der Weg wird daher auch ganz sicher weiter in Richtung mehr Natur führen.

Die Narben, die die Rückbauarbeiten kurzzeitig schlagen, werden rasch wieder geschlossen. Den Weg zum Uferrückbau Zwerndorf kann man nach einem Dreivierteljahr nur noch grob errahnen, die Baggerspuren im March-Nebenarm wird das nächste Hochwasser auflösen, und das Wasser fließt wieder selbstverständlich durch die Thaya-Mäander, wie es Jahrtausende war, bevor der Mensch für den Wimpernschlag von 50–100 Jahren dachte, der Natur eigene Regeln aufzwingen zu müssen.







# SICHER FESTGEMACHT – Schiffsländen von morgen

Was hier am Haken hängt, ist nicht die Vergangenheit, sondern Gegenwart und Zukunft für eine moderne und nachhaltige Donauschifffahrt. Die bekommt nämlich im Rahmen des EU-kofinanzierten Projekts „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“ auch in Wildungsmauer eine nagelneue Schifffahrtslände. Top-Sicherheit beim An- und Ablegen sowie beim An- und Von-Bordgehen inklusive nachhaltige Energieversorgung mit Landstrom.

Das Infrastruktur-Upgrading der Donau geht weiter. Nächste Station: Wildungsmauer. Nachdem im September und Oktober die zehn Dalben bis in eine Tiefe von 12 Metern eingebracht waren, ging es buchstäblich Schlag auf Schlag. Bis Mitte Oktober war das Rammen der Dalben abgeschlossen und im November konnte schon die Errichtung zweier Zufahrtsbrücken und das Verlegen der Stromleitungen in Angriff genommen werden.

Die Sicherheit spielt dabei eine wesentliche Rolle. Um bei Notfällen auf dem Wasser direkten Zugang für Bergungsfahrzeuge und Einsatzkräfte sicherzustellen, wurde 200 Meter unterhalb der Lände zudem eine Sliprampe angelegt. Auf dieser können Boote und Schiffe zu Wasser gelassen oder an Land gezogen werden.

Bereits im Jahr 2021 wurde im Rahmen des Projekts „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“ die Trockengüterlände bei Linz/Urfahr aufgewertet. Nicht nur die Schifffahrt profitiert von der infrastrukturellen Modernisierung. Durch eine zeitgemäße Versorgung der Schiffe mit Landstrom anstelle lärmender und Abgase produzierender Dieselgeneratoren können auch Mensch und Natur im Umfeld der Länden im wahrsten Sinne wieder aufatmen.

**Neue Lände Wildungsmauer:**  
Was mit dem Einbringen der Dalben begann, wurde im Herbst 2022 mit zeitgemäßer Top-Ausstattung wie moderne Zufahrtsbrücken und Landstrominstallation, abgeschlossen.



# Unser Jugendstiljuwel an der Donau

Die ehemaligen Stadtbahnstationen, die prächtigen Wohngebäude an der Linken Wienzeile, die Österreichische Postsparkasse – die Liste an beeindruckenden Bauwerken von Otto Wagner ist lang. Eines davon – das ehemalige Schleusengebäude am Brigittenauer Sporn – ist ein besonderes Donaujuwel.

Otto Wagners Architektur begeistert mit ihrer Verbindung aus eleganter Schlichtheit und dem Einsatz von Ornamenten noch heute viele Wienbesucher:innen. Etwas abseits der Tourist:innenströme, aber dennoch vielen bekannt, findet sich ein Otto-Wagner-Gebäude, das Donau-Fans besonders am Herzen liegt, ist es doch untrennbar mit dem Strom verbunden – das ehemalige Schleusengebäude in Nussdorf. Dort am Brigittenauer Sporn, wo der Donaukanal von der Donau abzweigt, befindet sich das denkmalgeschützte Jugendstiljuwel in einem baulichen Ensemble, das bis heute im täglichen Einsatz ist. 1894 bis 1899 errichtet, umfasst die historische Wehr- und Schleusenanlage neben dem ehemaligen Schleusengebäude die Schemerlbrücke und ein steinernes Kettenmagazin. Die kunstvolle Brückenkonstruktion bildet das Tragwerk der Wehranlage. Die Anlage war ein wichtiger Meilenstein in der Geschichte des Hochwasserschutzes in Wien. Bis heute schützt das Wehr die Wiener Innenstadt vor Hochwasser und auch die Wassermenge im Donaukanal wird damit geregelt. Die Schleusenanlage bildet für die Schifffahrt an der Donau das Tor zum Donaukanal.

Das ehemalige Schleusengebäude selbst wird seit 2017, nach aufwendigen Sanierungsarbeiten am Dach und im Inneren des Gebäudes, als Zentrale der Abteilung Wiener Gewässer (MA 45) genutzt. Auf vier Ebenen bietet es rund 60 Mitarbeiter:innen Platz und verfügt mit der „Laterne“ über einen begehbaren Dachaufsatz mit Rundblick, der früher für die Hochwasserbeobachtung der Donau diente. Die Anlage wurde im Laufe der Zeit immer wieder an die technischen Entwicklungen angepasst. 2005 wurde etwa ein Kleinwasserkraftwerk in das Nussdorfer Wehr eingebaut, das umweltfreundlichen Strom für etwa 10.000 Wiener Haushalte liefert. Seit 2017 ist zudem eine der größten Fischwanderhilfen Österreichs in die Wehranlage integriert, die zum Erhalt der Artenvielfalt und zur Verbesserung des ökologischen Zustandes der Donau beiträgt.

Beeindruckende Architektur, innovative Technik und die Nähe zur Natur an der Donau – ein Ausflug nach Nussdorf lohnt sich allemal und hat auch im Winter seinen Reiz.

Das Verwaltungsgebäude an der Schemerlbrücke erstrahlt übrigens dank umfassender Fassadensanierung 2023 – orientiert an historischen Vorlagen – bald wieder buchstäblich in alter Schönheit.

Der begehbare Dachaufsatz, die „Laterne“, diente der Hochwasserbeobachtung.

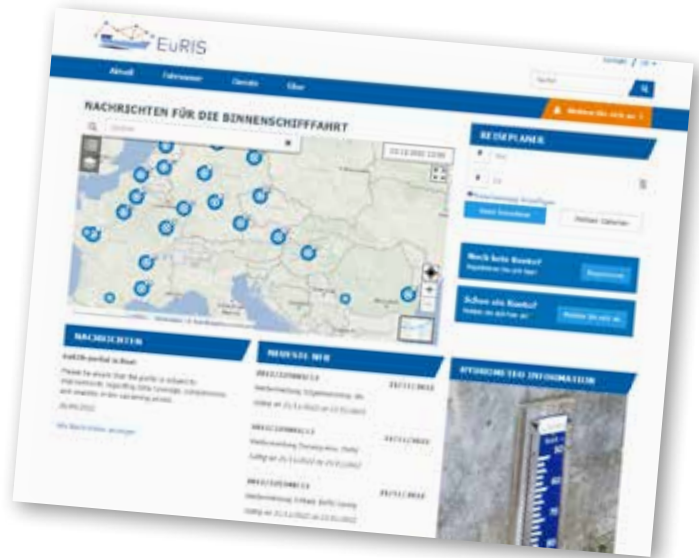
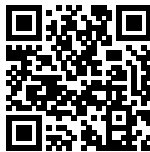


## Für den Durchblick auf der Wasserstraße

*EuRIS – harmonisierte Datenbasis auf Rhein und Donau*

Mehr Sicherheit und effizientere Transportplanung mit EuRIS. Die neuen European River Information Services vereinheitlichen den Informationsfluss des Rhein-Donau-Korridors und stellen sämtliche wichtige Daten für die Schifffahrt zum aktuellen Zustand der Wasserstraße harmonisiert zur Verfügung. Aktuelle Infos über Fahrwasserabschnitte, Schleusen, Brücken und Brückendurchfahrtshöhen, Häfen, Verkehrsaufkommen, Einschränkungen, Wasserstände, Abflussmengen, Liegestellenbelegung sowie geltende Regeln und Vorschriften digital und nutzer:innen-freundlich.

↓ Direkt zu EuRIS:  
<https://www.eurisportal.eu/>



## Transportmeldung mit digitaler Effizienz

*CEERIS übernimmt „Papierkram“*

Effiziente Administration muss heutzutage digital vereinfacht und modern vernetzt sein. CEERIS ermöglicht Schifffahrtstreibenden, alle Meldeverpflichtungen für spezifische Transporte in den CEERIS-Ländern Österreich, Slowakei, Ungarn, Kroatien, Serbien, Rumänien, Bulgarien und die Tschechische Republik zu erfüllen, indem die Nutzer:innen die Daten nur einmal eingeben und nur einmal melden müssen. Das System erstellt aus den Inputdaten die entsprechenden Transportmeldungen und leitet diese gemäß der Route und dem Transporttyp automatisch an die Meldebehörden weiter. Profitieren Sie von einem übersichtlicheren Meldungs-Management und überlassen Sie CEERIS den „Papierkram“.

↓ Direkt zu CEERIS:  
<https://ceeris.eu/>



# ALLE HUNDERT METER AN DER DONAU

Ab und zu brauchen auch Orientierungskennzeichen an der Donau  
ein bisschen Aufmerksamkeit und Zuwendung.



Zahlenpuzzle mit System.  
Die Hektometer-Steine an der Donau  
informieren im Hundert-Meter-Abstand  
über die Streckenposition.

Denn so wie Straßennetze haben auch gut gekennzeichnete Wasserstraßen abseits moderner digitaler Informationssysteme sichtbare systematische Orientierungspunkte. An der österreichischen Donau sind dies unter anderem sogenannte Hektometer-Steine. Entsprechend gepflegt, sind sie gut auf den Uferböschungen als rechteckige weiße, in den Boden eingelassene Steine mit roten oder schwarzen Ziffern zu erkennen. Die unterschiedlichen Farben verweisen auf die korrekte Leseweise der Steine. Die roten Ziffern zeigen die erste Kommastelle des aktuellen Stromkilometers – also sein jeweiliges Zehntel. Die schwarze Null markiert den vollen Kilometer.



Tag und Nacht ungeschützt dem Wechsel von Kälte, Hitze, Niederschlägen und manchmal auch Hochwasserwellen ausgesetzt, müssen die Steine trotz ihrer Robustheit zuweilen getauscht werden. Wie zuletzt im Umfeld der Gewässervernetzung Schönaun. 15 Stück wurden neu gegossen und von den viadonau-Erhaltungsprofis, die bei ihren Arbeiten zur Uferpflege stets auch ein Auge auf die ausreichende Sichtbarkeit der Hektometer-Punkte haben, in die Uferböschung eingesetzt. Die Steine bilden übrigens keine lückenlose Kette. Uferrenaturierungen oder besondere örtliche Gegebenheiten verhindern vereinzelt die Platzierung von Hektometer-Steinen. Doch auch in solchen Bereichen ist zumindest auf einer Uferseite eine Markierung vorhanden. Im urbanen Umfeld findet man entsprechende Markierungen teilweise auch auf Tafeln, Mauern oder Brückenpfeilern.

Eigentlich ganz leicht: Die rote Ziffer steht für ein Zehntelkilometer, die schwarze Null für den vollen Stromkilometer.







## VIADONAU BEI DER ARBEIT

In vielfältigen Projekten wie „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“ widmet sich viadonau der nachhaltigen Modernisierung der Schifffahrtsinfrastruktur an der Donau.

**viadonau**