



stream

DAS MAGAZIN VON VIADONAU AUSGABE 18/2023

TRANSPORT LOGISTIC 2023

STARKER AUFTRITT DER DONAULOGISTIK IN MÜNCHEN

Story ab Seite 8

BLITZLICHT: Erste Landstrom-Terminals in Betrieb

AUSGEGRABEN: „Rolling Stones“ rocken die Donau!

NACHGEFRAGT: Mit Vernunft für die Donau – Von der Kostenfrage zur Zukunftslösung

viadonau

NATUR AM DAMM IM WANDEL DER JAHRESZEITEN

Mit treffsicherem Pflegekonzept, viel Natursinn und ökologischem Fingerspitzengefühl ist ein lebendiger und artenreicher Naturraum auch dort möglich, wo die Sicherheit vor Hochwasser im Fokus steht. Das beweist der neue viadonau-Film „Hochwasserschutz und Naturschutz March-Thaya“.

Hier geht es direkt zum Video im viadonau-YouTube-Kanal:





HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer viadonau

Weil es unsere Zukunft wert sein muss

Der Schutz von Umwelt und Klima ist der wichtigste Auftrag der Zukunft an die Gegenwart. Für uns als Unternehmen steht die Donau synonym für ein lebenswertes Morgen, das wir ganzheitlich, mit ökologischer Vielfalt, aber auch mit Sinn und Verstand für nachhaltige Transportlösungen gestalten wollen. Mit unermüdlichem Engagement wie aktuell in den internationalen Horizon-Europe-Vorhaben DANUBE4all und seinem innovativen Science-to-people-Ansatz und SYNERGETICS zur Erforschung neuer Energie- und Antriebslösungen für die Schifffahrt oder auch mit der emissions- und lärmindernden Landstromversorgung an Liegestellen halten wir unbeirrt unseren Nachhaltigkeitskurs an der Donau.

Gleichwohl hält uns der Klimawandel täglich den Spiegel vor und mahnt uns auch als Individuen zu schnellen und zugleich langfristig wirkungsvollen Beiträgen. Der in Wirtschaft und Gesellschaft vielfach geforderte Bewusstseinswandel ist bei viadonau längst vollzogen. Für uns ist klar: Den nach außen kommunizierten Umweltzielen muss eine innere Überzeugung zugrunde liegen. Ganz im Sinne unserer Unternehmensstrategie 2030 treiben wir die Elektrifizierung unserer Mobilität

*„Den nach außen
kommunizierten
Umweltzielen muss eine
innere Überzeugung
zugrunde liegen.“*

weiter voran, setzen die Ausstattung unserer Servicecenter mit Fotovoltaikanlagen und neuen Heizsystemen fort und halten die Awareness für verantwortungsbewusstes Energie-nutzungsverhalten hoch. Während wir unsere Umweltperformance genau im Blick behalten, wollen wir unseren Energieverbrauch bis zum Ende des Jahrzehnts klar senken und gleichzeitig den Anteil erneuerbarer Energie deutlich erhöhen. Unsere Mission: Energieautarkie bis

2030 – weil wir es als unsere Pflicht für Leben und Natur verstehen, wir Freude daran haben, uns kontinuierlich zu verbessern, und weil es unser aller Zukunft wert sein muss.

Begleiten Sie uns mit der aktuellen Ausgabe unseres Kundenmagazins ein Stück weit auf der Donau in eine nachhaltige Zukunft. Ich wünsche viel Spaß bei einer erlesenen Entdeckungstour.

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber viadonau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien **Chefredaktion** Andreas Herkel **Autoren dieser Ausgabe** Andreas Herkel, Bettina Matzner, Denise Beil, Ursula Scheiblechner, Julia Kneifel **Layout, Bildbearbeitung & Schlussredaktion** LWmedia, Krems–Wien, www.lwmedia.at **Fotos** viadonau, Fotostudio SX Heuser, BMK/Cajetan Perwein, David Bohmann, Denise Beil, Franz Josef Kovacs, SKYOPTIK, DST/Benjamin Friedhoff, Josef Semrad, Thomas Bierbaumer **Druck** Wograndl Druck GmbH



6 Blitzlicht
Die Donau aktuell



8 Hingeschaut
transport logistic 2023 –
„Wasserstoff-Brunch“ und
„multimodale“ Diskussionsrunde
lockten Besucher:innen



14 Umwelt
Renaturierungen mit
Science-to-People-Ansatz



16 Umwelt & Wirtschaft
„Greening the fleet“ mit SYNERGETICS



20 Corporate Governance
Strategie-Navi für die Donau

Blitzlicht

6 transport logistic 2023 /
Lebensader Donau – Zukunft
im Fluss / Erste Landstrom-
Terminals in Betrieb / Danube
Day 2023 / Töchtertag bei
viadonau / Krängungsversuch
MS Negrelli

Hingeschaut

8 Wenn die Donau zur Isar kommt
– viadonau und die österrei-
chischen Donauhäfen auf der
transport logistic 2023

Umwelt

14 DANUBE4all – Flussraumentwicklung
interdisziplinär und menschen-
nah

Umwelt & Wirtschaft

16 „Greening the fleet“ – Mit SYNERGETICS
zum nachhaltigen Flotten-Upgrade

Sicherheit

18 Für sicheren Betrieb und Service –
Neues Rechenzentrum in Wien



„Während der Nachhaltigkeitsgedanke im Marketing auch im Bereich Transport und Logistik oft stark vertreten ist, spielt dieser in Business-to-Business-Abläufen eine untergeordnete Rolle. Es gilt also, auch im täglichen Geschäftsbetrieb mehr Bewusstsein dafür zu schaffen.“

DENISE BEIL
logistikum steyr



25 Stromkilometer 1933
Historische Sanierung in
Nussdorf schreitet voran



27 Ausgegraben
„Rolling Stones“ in der
Wachauer Donau

Corporate Governance

20 Das Strategie-Navi für die
Donau: Aktionsprogramm
Donau 2030

Nachgefragt

22 Mit Vernunft für die Donau –
von der Kostenfrage zur
Zukunftslösung

Am Haken

24 Adebars neue
Kinderstuben

Stromkilometer 1933

25 History in the (re)making!

Gesichtet

26 Liegestellenatlas 2023

Ausgegraben

27 „Rolling Stones“ rocken die Donau!



Zur Kooperation von Bahn und Schiff diskutierten (v.l.n.r.) Herfried Leitner (TTS), Denise Beil (logistikum steyr), Andreas Mandl (LTE logistics & transport), Maik Bastian (Haeger & Schmidt Logistics), Gerhard Gussmagg (Rhenus Donauhafen Krems), Monika Gindl-Muzik (WienCont) und Mario Rohrer (GSV, Moderator).

transport logistic 2023

Starker Auftritt der Donaulogistik in München

Mit fachkompetentem Auftritt, großem Experten-Know-how und attraktiven Wasserstraßen-Schwerpunkten sorgten viadonau, die Häfen Linz, Krems, Wien, Ennshafen sowie WienCont gemeinsam mit hochkarätigen Gastexpertinnen und -experten aus Wissenschaft und Wirtschaft von 9. bis 12. Mai für ein erfolgreiches Comeback der Donaulogistik auf der transport logistic Messe in München. Die Top-Themen 2023: Alternative Kraftstoffe und Antriebsformen auf der Wasserstraße und die verbesserte Verknüpfung von Bahn und Schiff für nachhaltige Multimodalität. (Mehr zum Auftritt von viadonau und den österreichischen Donauhäfen auf der transport logistic Messe in München ab Seite 8)

viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler (links), Moderator Tom Bläumauer (Mitte) und Leiter der Gruppe Wasser des Landes Niederösterreich, Harald Hofmann (rechts), eröffneten die Fachveranstaltung.



Mit Erfahrung in die Zukunft

Rück- und Ausblick mit Land Niederösterreich

Unter dem Titel „Lebensader Donau – Zukunft im Fluss“ blickte das Land Niederösterreich am 21. Juni im Stift Dürnstein mit Expertinnen und Experten sowie Akteur:innen aus den verschiedensten Fach- und Verantwortungsbereichen in Wissenschaft, Umwelt, Energieversorgung, Wasserstraßenverwaltung und Hochwasserschutz auf Erfolge und Entwicklungen in der jüngeren Vergangenheit und zugleich in ein innovatives Morgen an der Donau. Mit wertvollen Erkenntnissen in Sachen Natur, Schifffahrt und Sicherheit will man gemeinsam den Fokus für die Zukunft am Strom schärfen.

Energieschub für Liegestellen

Erste Landstrom-Terminals in Betrieb

In Linz (OÖ) und Wildungsmauer (NÖ) können Güterschiffe seit Juni „Strom tanken“ und somit auf ihre Dieselgeneratoren verzichten. Das zukunftsweisende Projekt „Landstrom für Binnenschiffe“ startete auf Initiative und im Auftrag des Klimaschutzministeriums. Auf der viadonau-Website stehen ab sofort wichtige Informationen zur Nutzung der Landstrom-Terminals bereit.

Klimaschutzministerin Leonore Gewessler, viadonau-Projektmanagerin Lea Dosser und Linzer Klimastadträtin Eva Schobesberger bei der neuen Landstromanlage an der Trockengüterlande in Linz.



Danube Day 2023

Wissensabenteuer für 350 Donaudetektiv:innen

Schulklassen aus Wien und Niederösterreich im Einsatz für eine saubere Donau. Das Wasserministerium lud heuer erneut gemeinsam mit viadonau und der Fachabteilung Stadt Wien – Wiener Gewässer rund 350 Schüler:innen unter dem Motto „Haltet die Donau sauber!“ zu Programmen im Nationalpark Donau-Auen ein. Schwerpunkt am viadonau-Infostand: die Vermessung der Donau und warum Plastikmüll am Strom nichts verloren hat.

Auch beim Danube Day ein wichtiges Thema: Störe für die Donau, im Hintergrund v.l.n.r.: Edith Klausner (Nationalpark Donau-Auen), Konrad Stania (BML), Hans-Peter Hasenbichler (viadonau), Birgit Vogel (ICPDR), Susanne Brandstetter (BML), Thomas Kozuh-Schneeberger (Stadt Wien)



Cooler Job-Einblicke in Nussdorf

Töchtertag bei viadonau



Einziger Arbeitsplatz. Wiens Vizebürgermeisterin Kathrin Gaál mit Schülerinnen auf einem viadonau-Messboot.

Mit Schleuse, Vermessung und viel Geschichte wurden am 27. April wieder einzigartige Einblicke in die Berufswelt viadonau als Jobinspiration der besonderen Art geboten. Neben 15 begeisterten Schülerinnen und den kundigen viadonau-Schleusen- und -Vermessungsprofis waren auch die Wiener Vizebürgermeisterin Kathrin Gaál und viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler mit viel Engagement und Begeisterung mit von der Partie.

MS Negrelli besteht Kraftprobe

Schiff fit für LIFE-Boat 4 Sturgeon

Um sicherzustellen, dass das 66 Meter lange viadonau-Schiff MS Negrelli fit für seine neue Mission als schwimmende Aufzuchtstation des Projekts LIFE-Boat 4 Sturgeon zum Schutz von vier Störarten in der Donau ist, stellte sich der Donauveteran am 7. Juli im Hafen Krems einem außergewöhnlichen Belastungstest. In einem sogenannten Krängungsversuch wurde das Schiff nacheinander an Backbord und Steuerbord für einige Minuten mit rund 24,5 Tonnen schweren, gewickelten Stahlwalzen belastet. Fazit: alles im grünen Bereich!



Der Negrelli wird die Stör-Kinder schon schaukeln – aber nicht zu viel. Der Krängungsversuch sollte bestätigen, dass schwankende Wassermassen in den künftigen Aufzuchtbecken kein Problem für das Schiff sind.



Mit Innovationsthemen von der Wasserstraße wurde der Messestand „Treffpunkt Donau Österreich“ von viadonau und den österreichischen Donauhäfen auch 2023 zum Publikumsmagnet.

Wenn die Donau zur Isar kommt

Im größten internationalen Ausstellungs-„Konzert“ der Verkehrsträger, auf der transport logistic Messe in München, lieferten viadonau und die Häfen Linz, Krems, Wien, Ennschafcn sowie WienCont mit hochkarätigen Gastexpertinnen und -experten aus Wissenschaft und Wirtschaft von 9. bis 12. Mai einen starken Auftritt. Das Leitmotiv: neuartige Antriebsformen in der Schifffahrt, das kombinierte Umweltpotenzial von Schiene und Wasserstraße und der gemeinsame Kurs in eine nachhaltige Zukunft.

Als leistungsstarke Wasserstraße mit kontinuierlich wachsender Bedeutung im europäischen Verkehrsnetz hat der Name der Donau in der Transportwirtschaft einen guten Klang. Dass er auch international gut gehört wird, dafür sorgen regelmäßig viadonau und die österreichischen Donauhäfen, die mit Offenheit und qualitätsvoller Expertise auf der transport logistic Messe in München ein starkes Gravitationszentrum für aktuelle Interessen und Anliegen eines internationalen Fachpublikums schaffen. Gestaltet im sympathischen Kontrast von fachlichem Fokus und gemütlicher Kaffeekhausatmosphäre inklusive ausgewählter Donauschmankerl begeisterte der gemeinsame Messestand „Treffpunkt Donau Österreich“ Interessierte ebenso wie zufällig vorbeikommende Messebesucher:innen. Bei zwei ebenso gut besetzten wie besuchten Präsentations- und Diskussionsveranstaltungen wagte man den Blick in die Zukunft der Donau. Die Top-Themen 2023: Alternative Kraftstoffe und Antriebsformen auf der Wasserstraße und die verbesserte Verknüpfung von Bahn und Schiff

für nachhaltige Multimodalität und mehr Klimaschutz im internationalen Transport.

UMWELTVERTRÄGLICHE ENERGIE VERTEILEN UND NUTZEN

Als klimaschonender Energieträger hat Wasserstoff für Brennstoffzellen längst einen festen Platz unter den nachhaltigen Antriebslösungen. Von seiner verstärkten Verwendung kann die Schifffahrt gleich doppelt profitieren – als Lieferantin und als Nutzerin. Denn klar ist: Steigt die Bedeutung des wertvollen Gases weiter an, gilt es für seine nachhaltige und effiziente Verteilung verlässliche Transportketten und moderne Umschlagsinfrastruktur zu implementieren.

Wie das konkret erfolgen kann, führte Cyril Alias vom Deutschen Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) aus. Der Experte widmet sich unter anderem den technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten für Transporte von Wasserstoff und Ammoniak – zum Beispiel vom Seehafen Rotterdam nach Duisburg über Pipeline, Bahn und

Binnenschiff. Der angelieferte Wasserstoff könnte sogleich von neuartigen Schiffen wie der elektrisch angetriebenen „Elektra“ genutzt werden, die von der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA) und der TU-Berlin entwickelt wurde. Für das Kanalschubboot, das der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit eines bislang eher aus dem Straßenfahrzeugbau bekannten Antriebskonzeptes den Beweis führen sollte, standen vor allem die klimapolitischen Ziele der Bundesrepublik Deutschland im Fokus. Wie der stellvertretende Logistikleiter von BEHALA, Leon Tietz, darstellte, verfügt das außergewöhnliche Schubschiff über ein durch Brennstoffzellen und Akkumulatoren hybridbetriebenes Antriebssystem. Derzeit noch ein Alleinstellungsmerkmal des neuartigen Gefährts, erlaube das Antriebskonzept einen emissionsfreien und lärmarmen Schifffahrtsbetrieb – vor allem in Ballungsräumen ein enormer Gewinn für Natur und Anrainer:innen.

Je mehr Wasserstoff als ernst zu nehmende Kraftstoffalternative in den



► Fokus rückt, umso drängender werden Fragen nach seiner Gewinnung und Bereitstellung. Dass zum Thema der Produktion von grünem Wasserstoff zum Beispiel in Wien bereits einiges in Bewegung geraten ist, stellten Kristian Delic und Georg Tinkhauser von Wien-Energie unter Beweis. Die Projektentwickler im Bereich Wasserstoff für Mobilität präsentierten die H2-Tankstellen in Leopoldau und Simmering und kündigten noch für 2023 die Inbetriebnahme einer 3-Megawatt-Elektrolyseanlage an.

Geht es um die grundsätzliche Leistungsfähigkeit der Wasserstraße, spielt sie klar in der höchsten Gewichtsklasse. Und dass klimaschonende Antriebslösungen und starke Ladekapazitäten gerade in der Schifffahrt eine besonders reizvolle Kombination sind, wissen vor allem auch Schifffahrtsexpertinnen und -experten. Ralf Jina, Geschäftsführer der DDSG Mahart, stellte hierzu

einmal mehr die konkurrenzlosen Stärken des Binnenschiffs heraus. So entspreche die Kapazität eines Schubverbandes von rund 20.000 Tonnen etwa dem Ladevolumen von 13 Ganzzügen oder ca. 800 Lkw, die eine Fahrzeugkolonne von rund 15 Kilometern bilden würden. Jina weist mit dem enormen Umfang verfügbaren Transportpotenzials und der damit möglichen Emissionsminderung zugleich auf weitere in verkehrspolitischen Bestrebungen zur Transportverlagerung ebenso bedeutende Aspekte hin. Die Entlastung der Straße führe schließlich auch zu höherer Sicherheit, geringerem Verschleiß und weniger Lärm.

Wo die Infrastruktur-Entwicklung gefordert ist, setzen natürlich auch die Häfen, wie Patrick Reiter, stellvertretender Leiter des Hafenbetriebs im Hafen Wien klarstellte, wichtige Akzente. Neben innovativen Nachhal-

tigkeitsimpulsen aus der vom Hafen Wien und der Universität für Bodenkultur Wien betriebenen Ideenplattform „thinkport VIENNA“ wurde im Rahmen der European Federation of Inland Ports (EFIP) erst Ende April ein gemeinsames Positionspapier der Europäischen Binnenhäfen zur Rolle der Wasserstoffversorgung verabschiedet. Das Potenzial des Wasserstoffs als Dekarbonisierungs-Lösung verschiedenster Wirtschaftsbereiche würde klar erkannt, die Energiebereitstellung und -verteilung sei ein zentraler Entwicklungsfaktor der infrastrukturellen Modernisierung.

KOMBINIERT IN EINE NACHHALTIGE TRANSPORTZUKUNFT

Ob chemische Produkte, große Maschinenteile oder das klassische Schüttgut – das Erfolgsrezept für ein klimaschonendes Transportnetz, in dem das Binnenschiff eine angesemes-



Wie man Wasserstoff und Ammoniak möglichst effizient von den europäischen Seehäfen ins Landesinnere transportieren kann, erforscht Cyril Alias von der DST.



„Die Stärken des Binnenschiffs werden vor allem im Vergleich der Verkehrsträger deutlich: So entspricht die Kapazität eines Schubverbandes von rund 20.000 Tonnen etwa dem Ladevolumen von 13 Ganzzügen oder ca. 800 Lkw. Diese würden eine Fahrzeugkolonne von rund 15 Kilometern bilden.“

RALF JINA

Geschäftsführer DDSG Mahart

sene Rolle spielt, besteht aus einer auf konsequente Nachhaltigkeit ausgerichteten Kombination der Verkehrsträger. Gleichwohl ringt die Wasserstraße im Spannungsfeld zwischen Klimawandel und Transporttempo um Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit. Denise Beil, Expertin für nachhaltigen Transport des Logistikums steyr, fand in München dazu klare Worte. So gaben laut Beil die meisten Unternehmen im Rahmen einer Umfrage in Deutschland, Österreich und den Beneluxstaaten bei modalen Entscheidungen den Preis als vorrangigen Faktor an. Im Marketing oft stark vertreten, spiele Nachhaltigkeit in Business-to-Business-Abläufen eine untergeordnete Rolle. Für Maik Bastian von Haeger & Schmidt Logistics sind Maßnahmen wie die CO₂-Besteuerung und andere regulatorische Eingriffe ein möglicher Weg, um die Verlagerung von Transporten



Dass hybride Antriebssysteme mit Brennstoffzellen und Akkumulatoren auch für die Binnenschifffahrt umsetzbar sind, stellte Leon Tietz (BEHALA) mit der neuartigen „Elektra“ dar.

hin zu einer sinnvollen Kombination von Bahn und Binnenschiff zielgerichtet zu unterstützen. Gleichzeitig gelte es, den Baukasten der Trimodalität sowohl kosten- als auch umweltorientiert clever zu nutzen. Um dabei die Attraktivität und Angebotsqualität des Binnenschifftransports noch besser herauszustellen, müsse laut Gerhard Gussmagg, Geschäftsführer von Rhenus Donauhafen Krems, ebenso bei der Logistik-Ausbildung angesetzt werden. Zeitgemäße Bildungsinhalte zur Binnenschifffahrt sollten aufgenommen werden. Zugleich gebe es insbesondere an der deutschen Donau konkrete infrastrukturelle Defizite, wodurch viel Wirtschafts-, aber auch Umweltpotenzial ungenutzt bleibe. Blickt man unter Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit auf die Kombination der Verkehrsträger, ist klar: Gerade Schiene und Schiff können – optimal verknüpft – enormes Umwelt- und Klimaschutzpotenzial entfalten. Eine Erkenntnis, die am Messestand von viadonau und der österreichischen Donauhäfen sowie in den vor Ort organisierten Fachdiskussionen zu einer der zentralen Prämissen des Messeauftritts in München gemacht wurde. Mit mehr Bahn und Binnenschiff also zu mehr Umweltfreundlichkeit – Wunschen-

ken oder echte Chance für die europäische Klimazukunft? Das Meinungsklima vor Ort: nüchtern, aber nicht ohne Zuversicht für die Zukunft. In den Häfen als wesentliche Knotenpunkte entlang der Donau in Österreich werde die nachhaltige Kombination der Verkehrsträger mit modernen Logistiklösungen intensiviert. Dem grundsätzlich hohen Nachhaltigkeitspotenzial der noch engeren Verbindung von Bahn und Wasserstraße stünden jedoch noch Fragen nach ausreichend starken Anreizen, dem infrastrukturellen Ist und Soll, aber auch einem noch ausbaufähigen Umweltgedanken im täglichen Wirtschaften gegenüber. Positiv besetzte Entscheidungsgrundlagen und die Bereitschaft, neue Wege zu gehen, sind wesentliche Hürden, die es laut Denise Beil für eine nachhaltige Weiterentwicklung des multimodalen Verkehrs und eine dauerhafte Transportverlagerung auf die Wasserstraße zu überwinden gilt. Die Forscherin denkt die Verkehrsentwicklung weiter und prognostizierte in München für die Zukunft konkrete Lösungswänge angesichts eines nicht ewig ausbaubaren Straßennetzes: Da man bis 2050 mit einer Verdoppelung des Güterverkehrs in Europa rechnen könne, müssten spätestens dann ohnehin Alternativen zum Straßentransport



Im Duo noch umweltfreundlicher. Über das kombinierte Umweltpotenzial von Bahn und Schiff wurde in München rege diskutiert.



„Während der Nachhaltigkeitsgedanke im Marketing auch im Bereich Transport und Logistik oft stark vertreten ist, spielt dieser in Business-to-Business-Abläufen eine untergeordnete Rolle. Es gilt also, auch im täglichen Geschäftsbetrieb mehr Bewusstsein dafür zu schaffen.“

DENISE BEIL
logistikum steyr

genutzt werden. Mit fest in den Unternehmen verankerten Nachhaltigkeitszielen und einem zukunftsorientierten „Out of the Box“-Denken könne die Verlagerung zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern schon heute gestärkt und könnten weitere Belastungen des Klimas durch den Transportsektor deutlich reduziert werden.

Fazit: Die optimale Nutzung und Einbindung der Wasserstraße in das europäische Transportnetz sind längst keine Zukunftsmusik mehr. Dank kontinuierlicher Modernisierung in Sachen Infrastruktur, Informationsservices und Wasserstraßenmanagement ist die Partitur für ein zukunfts- und wettbewerbsfähiges Morgen mit der Donau bereits geschrieben und kann

mancherorts heute schon gehört werden. Der verkehrstechnische Meinungsaustausch auf der transport logistic in München zeigte aber auch: Unter den Leitmotiven der verstärkten Transportverlagerung auf die Wasserstraße und der Optimierung des nachhaltigen kombinierten Verkehrs scheint man derzeit noch auf der Suche nach den perfekten Harmonien.

Herfried Leitner (TTS), Denise Beil (logistikum steyr), Andreas Mandl (LTE logistics & transport), Maik Bastian (Haeger & Schmidt Logistics), Gerhard Gussmagg (Rhenus Donauhafen Krems), Monika Gindl-Muzik (WienCont) und Mario Rohrer (GSV).



SUMMARY

When the Danube comes to the Isar

From May 9 to 12, viadonau and the Austrian Danube ports once again delivered a strong performance with top-class guest experts from science and industry at the transport logistic trade fair 2023 in Munich. The leitmotif at the joint trade fair stand: new forms of propulsion in shipping, the combined environmental potential of rail and waterway and the joint course towards a sustainable future.

If the importance of hydrogen as a fuel alternative continues to grow, it will be necessary to implement reliable transport chains and modern handling infrastructure for its sustainable and efficient distribution. Cyril Alias from the German Development Centre for Ship Technology and Transport Systems (DST) explained how this can be done. The expert is researching efficient technical and economic options for transporting hydrogen and ammonia from seaports to inland areas via pipeline, rail and inland navigation. The hydrogen delivered could immediately be used by new types of ships such as the electrically powered “Elektra”, which was developed by Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA) and the TU Berlin. Kristian Delic and Georg Tinkhauser from WienEnergie demonstrated that a lot is already happening in Vienna regarding on the topic of green hydrogen production. The project developers in the field of hydrogen for mobility presented the H2 filling stations in Leopoldau and Simmering and announced the commissioning of a 3-megawatt electrolysis plant for 2023. Ralf Jina, Managing Director of DDSG Mahart, once again highlighted the unrivaled strengths of the inland vessel. For example, the capacity of a push barge of around 20,000 tons is roughly equiva-

lent to the loading volume of 13 block trains or around 800 trucks, which would form a vehicle convoy of around 15 kilometres.

According to Maik Bastian of Haeger & Schmidt Logistics, in order to support the shift of transports to a sensible combination of rail and inland waterways, it is necessary to make clever use of the modular system of trimodality both in terms of costs and the environment. Krems, in order to better emphasise the attractiveness and quality of inland waterway transport, basic training in inland wa-

terway logistics must also be addressed and up-to-date educational content must be prepared and made accessible, according to Gerhard Gussmagg, Managing Director of Rhenus Donauhafen Krems. For researcher Denise Beil from logistikum steyr, a future-oriented thinking outside the box is necessary, and clear sustainability goals need to be firmly integrated in companies to efficiently strengthen environmentally – friendly modes of transport and to reduce the negative effects on the climate transport sector.

Der gemeinsame Messestand von viadonau und den österreichischen Donauhäfen in München besticht seit jeher mit offener Networking-Atmosphäre.





Ein wichtiger Teil der Pilotmaßnahme an der Paradeisinsel: die Ertüchtigung des Hinterrinnens

DANUBE4all – Flussraumentwicklung interdisziplinär und menschnah

Für nachhaltige Renaturierungslösungen im Donaueinzugsgebiet verbindet das von der Europäischen Union kofinanzierte Horizon-Europe-Vorhaben DANUBE4all die Interessen von Wissenschaft und Gesellschaft. Anhand naturbasierter Pilotmaßnahmen wird dabei ein reales zukunftsweisendes Benchmark-Modell für die Entwicklung des gesamten Donauraums kreiert.

SCIENCE TO PEOPLE

Der Name des Vorhabens ist Programm. Die Donau steht als Natur- und Lebensraum unabhängig von Ländergrenzen in unser aller Verantwortung. Ein Grundsatz, der Geist und zugleich Herz des internationalen Projekts DANUBE4all ist. „Schon die Zahlen zur Beteiligung verraten seine europaweite Bedeutung“, erklärt viadonau-Projektmanagerin Julia Kneifel. „26 Partner und 22 strategische Partner aus 13 Nationen entwickeln auf wissenschaftlicher Basis einen integrativen Aktionsplan für Flussrenaturierungen entlang der gesamten Donau.“ Einzigartig: Die Renaturierungslösungen werden nicht nur interdisziplinär erarbeitet, sondern auch durch die Mitgestaltung der lokalen Bevölkerung und verschiedenster Interessenvertreter:innen umgesetzt. Die Expertin

weiß: „Das ist ein Ansatz, der viadonau seit vielen Jahren vertraut ist. Setzt das Unternehmen doch seit jeher auf einen transparenten und innovativen Umsetzungskurs von integrativer Zielsetzung, offener Kommunikation und umfassender Möglichkeiten der Partizipation von Interessengruppen und Bevölkerung an der Donau.“ Mit viel Erfahrung und fachlicher Expertise werde viadonau auch als Partner von DANUBE4all einmal mehr wesentliche Akzente für die Weiterentwicklung naturbasierter Lösungen auf dem Gebiet des Flussgebietsmanagements in einem internationalen Kontext setzen.

ALLER GUTEN DINGE ...

Drei Pilotmaßnahmen naturorientierter Lösungen an der oberen und mittleren Donau sowie im Flussdelta sollen jene Blaupause liefern, die im gesam-

ten Donauration für Renaturierungsvorhaben künftig herangezogen werden kann. Kneifel: „Die real umgesetzten Maßnahmen werden wissenschaftlich begleitet, sorgen dabei für Daten und Erkenntnisse aus der Praxis und bilden so die zentrale Handlungsanleitung für einen fachlich fundierten integrativen Aktionsplan für Renaturierungen im ganzheitlichen Blick auf die Donau und ihr Einzugsgebiet.“ Die konkreten Ziele: Verbesserung des ökologischen Zustands und der Biodiversität, Vernetzung der Ökosysteme, Verringerung des Hochwasser- und Dürreerisikos und die Verbesserung der Sedimentkontinuität.

„EINSATZGEBIET“ PARADEISINSEL

Als eine der drei Maßnahmen geht viadonau gemeinsam mit dem Verein Danubeparks (Network of Protected

Areas) Renaturierungen im Bereich der Paradeisinsel an der niederösterreichischen Donau an. „Bei der Paradeisinsel im Nationalpark Donau-Auen stellen wir natürliche Uferstrukturen wieder her, senken Buhnenwurzeln ab und verbessern so die Einströmung in den Nebenarm ‚Große Binn‘ sowie den Hinterrinner“, führt Kneifel aus. „So soll der Inselcharakter der Paradeisinsel gestärkt und ein Element dynamischer Flusslandschaften wiederhergestellt werden.“

Mit dem Institut für Wasserbau, Hydraulik und Fließgewässerforschung

(IWA) der Universität für Bodenkultur Wien als Leadpartner des Projekts sollen die Maßnahmen im Rahmen von DANUBE4all bis 2027 umgesetzt werden. Das Projekt leistet dabei einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der EU-Mission „Wiederherstellung unserer Ozeane und Gewässer bis 2030“. „Während die einzelnen Maßnahmen konkrete Verbesserungen bringen, wollen wir im Rahmen des Projekts gemeinsam auch die ökologische Perspektive an Europas Flüssen für die Zukunft stärken“, meint Julia Kneifel. „So bildet der im Zentrum des Vorhabens stehende, internationale Aktionsplan

gleichsam eine innovative Vervielfältigungsstrategie erfolgreicher Renaturierung und soll eine wichtige Grundlage für die nächste Aktualisierung der Bewirtschaftungspläne für die Donau und anderer nationaler Flusseinzugsgebiete liefern.“

Mehr zum Projekt DANUBE4all:



Besichtigung des Projektgebiets. Gemeinsam mit dem Verein Danubeparks – Network of Protected Areas und Science-to-People-Ansatz rückt man die Renaturierungsmaßnahmen bei Orth in den Fokus.

SUMMARY

Project Environment

For sustainable renaturation solutions in the Danube River Basin, the Horizon Europe project DANUBE4all, co-funded by the European Union, combines the interests of science and society. On the basis of nature-based pilot measures, a real future-oriented benchmark model for the development of the entire Danube basin is being created. viadonau, together with the association Danubeparks – Network of Protected Areas, is implementing renaturations in the area of the “Paradeisinsel” along the Lower Austrian Danube.

„Greening the fleet“ – Mit SYNERGETICS zum nachhaltigen Flotten-Upgrade

Grün ist die Trendfarbe einer nachhaltigen Zukunft. Als Synonym für die Ökologisierung von Gesellschaft, Industrie und Verkehr steht sie inzwischen auch in der Schifffahrt für eine umwelt- und klimaorientierte Modernisierung. Verantwortlich dafür sind ambitionierte Vorhaben wie das Horizon-Europe-Projekt SYNERGETICS, das mit breit angelegten Wissenssynergien der Binnen- und Küstenschifffahrt Europas einen kraftvollen Vortrieb in Sachen Umweltperformance verleihen will.



Mit gezielter Schiffsmodernisierung in eine nachhaltige Zukunft. Dafür engagiert sich SYNERGETICS.

„Weg mit dem Alten, her mit dem Neuen“ ist auch in der Schifffahrt nicht immer der beste Weg zu mehr Nachhaltigkeit. Flussschiffe sind meist für ein langes Betriebsleben konstruiert und haben gerade in der Donauflotte nicht selten 60 und mehr Jahre auf dem Buckel. Gleichzeitig

bedeutet ein langes Schiffsleben meist veraltete Technik. Gute Umweltperformance ist heute ein wesentliches Wettbewerbskriterium und Vorgaben, wie sie aus dem europäischen Green Deal hervorgehen, sind entscheidende Modernisierungsfaktoren – gerade mit Blick auf eine deutliche Reduzie-

rung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen eine enorme Herausforderung für eine überalterte Flotte.

ERFAHRUNG VERBINDEN FÜR GRÜNERE FLOTTE
Ökologisierungsprozesse sind in

vielen Bereichen von Wirtschaft und Gesellschaft bereits in vollem Gange. Logisch also, dass man für die Schifffahrt aus diesem breiten Erfahrungspool schöpfen möchte. Genau hier tritt das Horizon-Europe-Projekt SYNERGETICS auf den Plan. Mit Schwerpunkt Schifffahrt wird das Vorhaben zum Wissensschmelztiegel aus den verschiedenen Sektoren, um so optimale Synergien zwischen führenden Forschungseinrichtungen auf dem Gebiet der Schiffshydrodynamik und der Energiewandlung, Innovationszentren und Verbänden der Schifffahrt, der Schiffbauindustrie, Regulierungsbehörden, Schiffseignern und Technologieanbietern sowie zwischen verschiedenen europäischen Regionen zu schaffen. Am Ende soll ein konsistenter Katalog erprobter und einsatzbereiter Nachrüstungs-lösungen stehen, die den umweltfreundlichen Umbau von Binnen- und Küstenschiffen erleichtern und beschleunigen sollen.

SYNERGETICS KONKRET

Das Horizon-Europe-Projekt arbeitet nach dem Motto: mit praktischer Erprobung zu verlässlichen Handlungsempfehlungen. Um das Potenzial von Modernisierungsmaßnahmen zur Steigerung der Umweltverträglichkeit der Bestandsflotte zu demonstrieren, werden in der Projektlaufzeit vier Schiffe entsprechend umgerüstet. Dabei wird zum Beispiel das Potenzial hydrodynamischer Optimierung ebenso erprobt wie der Nutzen der Digitalisierung im Greening-Prozess. Erfahrung und Wissen aus den



Pilotprojekten und den Demonstrationen im Rahmen von SYNERGETICS fließen in einen Technologiekatalog zur Dekarbonisierung der Schifffahrt und zur Verringerung von Luftschadstoffemissionen. Politischen Verantwortungsträgern sollen praxisnahe Szenarien als zuverlässige Entscheidungsgrundlagen an die Hand gegeben und Schiffseignern ein Handbuch zur beschleunigten Ökologisierung der Binnen- und Küstenschifffahrt bereitgestellt werden.

Auf der Suche nach langfristigen Lösungen gegen den Klimawandel stehen Antriebe im gesamten Mobilitätsbereich seit jeher im kritischen Fokus. Gerade in der Schifffahrt bestehen noch enorme ungenutzte Modernisierungspotenziale. Entsprechend auch der Demonstrationsschwerpunkt von SYNERGETICS: Welche Möglichkeiten und Perspektiven bieten Wasserstoff und Methanol als Kraftstoff für Schiffsmotoren? Wie müssen Schiffsrümpfe und -anhänge hydrodynamisch optimiert werden, um zum Beispiel den Kraftstoffverbrauch zu verringern? Und welches Potenzial hat die Elektrifizierung von Schiffen etwa durch die Verbesserung des Energiemanagementsystems für Hybridantriebe und die Speicherung von Energie an Bord?

Fact: Koordiniert vom Deutschen Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V. (DST), widmet sich SYNERGETICS in den kommenden drei Jahren gemeinsam mit 17 Partnern der praxisnahen Ökologisierung der Binnen- und Küstenschifffahrt Europas. Im Frühjahr 2023 wurde das Projekt offiziell gestartet. Neben umfassender Expertise im Bereich Schiffstechnik und der Entwicklung nachhaltiger Wasserstraßenverwaltung stellt viadonau als Untersuchungsgegenstand ein neues Schubschiff zur Verfügung.

Mehr zum Projekt SYNERGETICS:



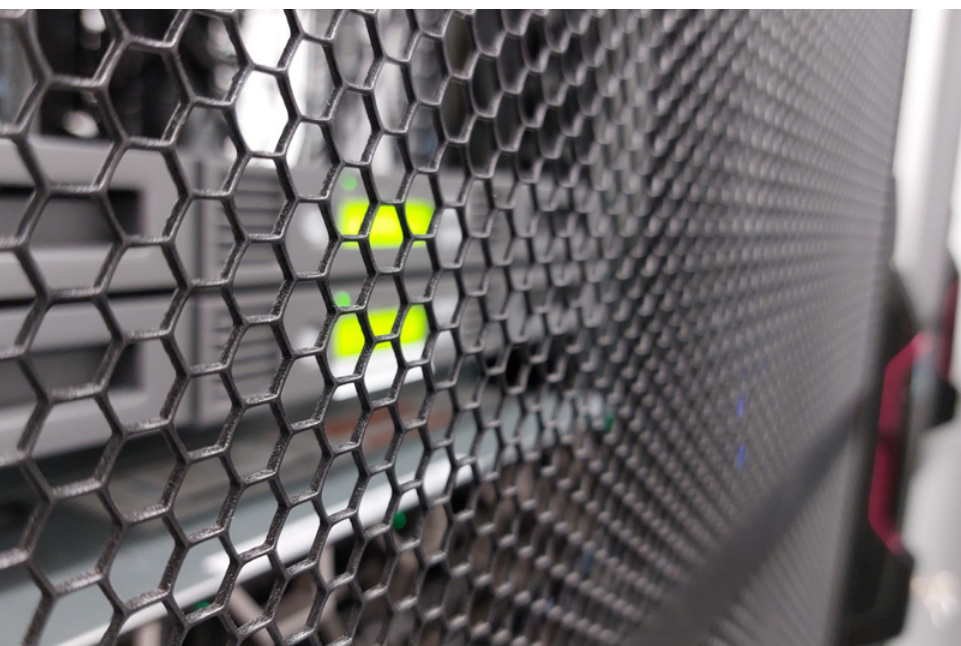
SUMMARY

Project Environment & Economy

Coordinated by the German Development Centre for Ship Technology and Transport Systems (DST), the Horizon Europe project SYNERGETICS, together with 17 partners will devote itself to the practical greening of inland and coastal shipping in Europe over the next three years. The project was officially launched in spring 2023. In addition to comprehensive expertise in the field of ship technology and the development of sustainable waterway management, viadonau provides a new pusher vessel as an object of study.

Für sicheren Betrieb und Service – Neues Rechenzentrum in Wien

Hinter jedem guten Unternehmen steht heutzutage eine gute digitale Infrastruktur. Doch gilt es gerade für Betriebe wie viadonau, die neben zahlreichen Aufgaben- und Einsatzgebieten auch sogenannte systemrelevante Infrastruktur betreuen, mit der Fortentwicklung des virtuellen Raums Schritt zu halten. Mit einem neuen Rechenzentrum am Wiener Handelskai steigert das Unternehmen die Betriebs- und Blackout-Sicherheit und rüstet sich für die digitalen Herausforderungen von morgen.



Eingeht und gut versperrt hinter schützenden Gittern – das digitale Herz von viadonau

Als moderner Betrieb führt auch viadonau eine Art Doppelleben. Während die vielen Fachkräfte an und auf der Donau täglich zahlreiche Aktivitäten und Aufgaben „hands on“ umsetzen, kommt kein Team mehr ohne IT-Systeme aus. Zudem stellt das Unternehmen in der digitalen Welt Kundinnen und Kunden zum Beispiel aktuelle Informationen, Projektdaten und Informationsdienste wie die River Information Services (RIS) oder das Danube Logistics Portal zur Ver-

fügung. viadonau ist vielfältig vernetzt und will sich zugleich für die Herausforderungen der Zukunft wappnen – vor allem in Sachen Sicherheit.

HERZSTÜCK DER DIGITALEN WASSERSTRASSE

„Unser Unternehmen setzt seit vielen Jahren auf sinnvolle und effiziente Digitalisierung“, weiß Jürgen Trögl. „Eine der herausforderndsten Aufgaben ist es, dem Fortschritt nicht nur so dicht wie

möglich auf den Fersen zu bleiben, sondern auch die Erfordernisse der Zukunft mitzudenken.“ Der Abteilungsleiter für Mobilität und Digitalisierung bei viadonau ist langjährig erfahrener Experte für die digitale IT-Infrastruktur des Unternehmens. In Zeiten von Cyber-Kriminalität und drohender Energie-Notstände ist die Bedeutung stör- und krisenresilienter digitaler Systeme für Trögl nicht hoch genug einzuschätzen. „Mit dem neuen Rechenzentrum am Handelskai im 20. Wiener Gemeindebezirk verleihen wir dieser Überzeugung konkreten Ausdruck“, so der Experte. „Untergebracht in einem unternehmenseigenen Gebäude, ist das Rechenzentrum der zentrale Datenknoten aller viadonau-Standorte und somit das Herzstück der digitalen Wasserstraße.“

ENERGIESICHERHEIT MIT WEITBLICK

Hochmodern, leistungsfähig und ausgestattet mit vier Serverracks, stellt



Wie die Zylinder eines Motors. Vier
Serrerracks halten den elektronischen
Betrieb des Unternehmens in Gang.

das neue Rechenzentrum sämtliche internen und externen IT-Dienste bereit und dient als Datendrehscheibe für nationale und europäische Informationsdienste. „Damit bereiten wir uns auch auf künftige Anforderungen vor und machen unsere digitalen Prozesse zukunftssicher“, erklärt Trögl. Zudem seien in Hinblick auf die neue, schwimmende Unternehmenszentrale, die sich in unmittelbarer Umgebung des Rechenzentrums befinden wird, entsprechende Schnittstellen bereits eingeplant. „Durch diese Nähe entstehen technische und energetische Synergien. Zusätzlich kann durch redundant angelegte Systeme die Betriebssicherheit für die viadonau-Servicecenter und die Donau-Schleusen optimal erhöht werden“, führt der Experte weiter aus. viadonau-typisch

wurde also auch die sicherheitstechnische Planung und Errichtung des Rechenzentrums ganzheitlich in Angriff genommen. Trögl: „Durch die weitere Errichtung einer großflächigen Fotovoltaik-Anlage mit Pufferspeicher wird das viadonau-Rechenzentrum an der Donau durch Eigenstrom krisensicher versorgt. Zusätzlich werden auf der viadonau-Liegenschaft am Handelskai sechs Ladestationen für E-Pkw errichtet.“ Damit wurde zugleich ein wesentlicher Beitrag zur Umstellung des viadonau-Fuhrparks auf Elektromobilität geleistet und mit dem Rechenzentrum ein wichtiger Meilenstein für das Gesamt-Unternehmensziel zur Erreichung der Energieautarkie bis 2030 gesetzt. Das neue und hoch verfügbare Rechenzentrum ging Mitte Juli 2023 in Betrieb.

SUMMARY

Project Safety

Behind every good company is a good digital infrastructure. Especially for companies such as viadonau which in addition to numerous tasks and areas of operation also look after so-called system-relevant infrastructure, it is important to keep pace with the further development of the virtual space. With a new data center at Vienna's "Handelskai", the company is increasing operational and blackout security and is preparing for the digital challenges of tomorrow. In mid-July 2023, the new data centre went into operation.

Das Strategie-Navi für die Donau: Aktionsprogramm Donau 2030

Mit dem neuen Aktionsprogramm Donau 2030 geben sich das Klimaschutzministerium und viadonau einen klaren Fahrplan für die Entwicklung des Stroms als lebendiger Naturraum und moderne Wasserstraße in den kommenden Jahren. Als Umsetzungsbasis für den Mobilitätsmasterplan 2030 im Bereich Schifffahrt positioniert es die Donau als bedeutenden Teil eines klimaverträglichen europäischen Transportnetzes und integriert global wirkende Einflussfaktoren – vom Klimawandel bis zur Digitalisierung.



Das neue Aktionsprogramm Donau 2030 wurde gemeinsam mit Expertinnen und Experten aus Schifffahrt, Naturschutzorganisationen und Forschungseinrichtungen ausgearbeitet.

VIELE INTERESSEN – EIN PROGRAMM

Hinter einem Aktionsprogramm für die Donau stecken viel Arbeit und Ambition. Das weiß vor allem die Projektleiterin für das Aktionsprogramm bei viadonau, Iris Marstaller. „Schließlich gilt es bei einem Natur-, Lebens- und Wirtschaftsraum, der ebenso Erholungsgebiet ist, viele miteinander verschränkte Entwicklungsaspekte zu berücksichtigen und auf einen gemeinsamen Kurs zu bringen“, so Marstaller. „Entsprechend wurde das neue Aktionsprogramm Donau 2030 gemeinsam mit Expertinnen und Experten aus Schifffahrt, Naturschutzorganisationen und Forschungseinrichtungen ausgearbeitet. Es ist richtungsweisend für die Entwicklung einer zukunftsfiten Donau als lebendiger und artenreicher Naturraum und zugleich als starker, umweltfreundlicher Player in Sachen Transportverlagerung auf die Wasserstraße für die kommenden Jahre.“

MIT KLARER STRATEGIE ZUKUNFT GESTALTEN

Neben dem bewährten ganzheitlichen Ansatz der integrativen Verknüpfung der vielfältigen Interessen an der Donau gilt es dabei laut Marstaller auch, aktuelle internationale Entwicklungen, die ebenso den Donaauraum nachhaltig beeinflussen, praxisorientiert in die Ziele einzubinden. Die Expertin knapp: „Stichwort: Megatrends.“ Welche Auswirkungen hat der Klimawandel auf die Donau, und wie kann die Resilienz des Stroms gegenüber negativen Klimaeinflüssen gestärkt werden? Wo steht die Wasserstraße beim Thema Digitalisierung? Und welche Akzente werden in internationalen Kooperationen gesetzt, um die ökologische wie wirtschaftliche Zukunft der Donau zu sichern? „Das Aktionsprogramm Donau 2030 dient als sektorales Umsetzungsprogramm des Masterplans Güterverkehr 2030 und ist wesentlicher Teil des Mobilitätsmasterplans 2030, der wiederum den strategischen Klimaschutzrahmen für die Verkehrspolitik der kommenden Jahre vorgibt“, führt die Expertin aus. Das Aktionsprogramm Donau 2030 liefere wichtige Antworten zu den notwendigen Schritten für die bestmögliche Zukunft von Verkehr, Biodiversität und Lebensqualität im Donaauraum.

ERFOLGE WEISEN DEN WEG

Umgesetzt werden die im Aktionsprogramm festgelegten ganzheitlichen Ziele durch zahlreiche Aktivi-

täten und Projekte, die schon jetzt den Zukunftskurs an der Donau in der Praxis vorzeichnen. Liegestellen werden weiter saniert und modernisiert und durch die Implementierung von Landstrom für die Schifffahrt Treibhausgasemissionen an Schifffahrtsländen nachhaltig vermindert. Gleichzeitig werden in internationalen Naturschutzprojekten wie LIFE WILDisland und DANUBE4all in grenzübergreifender Abstimmung mit Anrainerstaaten aus dem gesamten Donaauraum konkrete Artenschutzziele und Renaturierungsvorhaben verwirklicht. Marstaller: „Unser Kurs sind die Stärkung des Naturraums, die Erhöhung seiner Resilienz gegen den Klimawandel und die Verbesserung seiner Qualität als Lebensraum ebenso wie als Wasserstraße. Und das Aktionsprogramm Donau 2030 ist das Navigationssystem, das uns verlässlich auf diesen Kurs hält. Zielort: die klimaverträgliche Zukunft am Strom.“

Das Aktionsprogramm
Donau 2030 zum Download:



SUMMARY

Project Corporate Governance

This year, the Austrian Ministry for Climate Action and viadonau presented the new Action Program for the Danube 2030, a clear roadmap for the development of the river as a living natural space and modern waterway in the coming years. As the implementation basis for Austria's 2030 Mobility Master Plan in the area of navigation, it positions the Danube as an important part of a climate-friendly European transport network and integrates globally acting influencing factors – from climate change to digitalisation.

Mit der fortgesetzten Modernisierung der Wasserstraßeninfrastruktur wird die Donau zukunftsfit gemacht.



Mit Vernunft für die Donau – von der Kostenfrage zur Zukunftslösung

MIT AUSDAUER ANS ZIEL

BETTINA MATZNER
Transportentwicklung viadonau

„In unserer Kommunikation braucht es Klartext. Wir lassen Erfolge sprechen, wie die Aufwertung von Liegestellen und den Abbau administrativer Barrieren.“

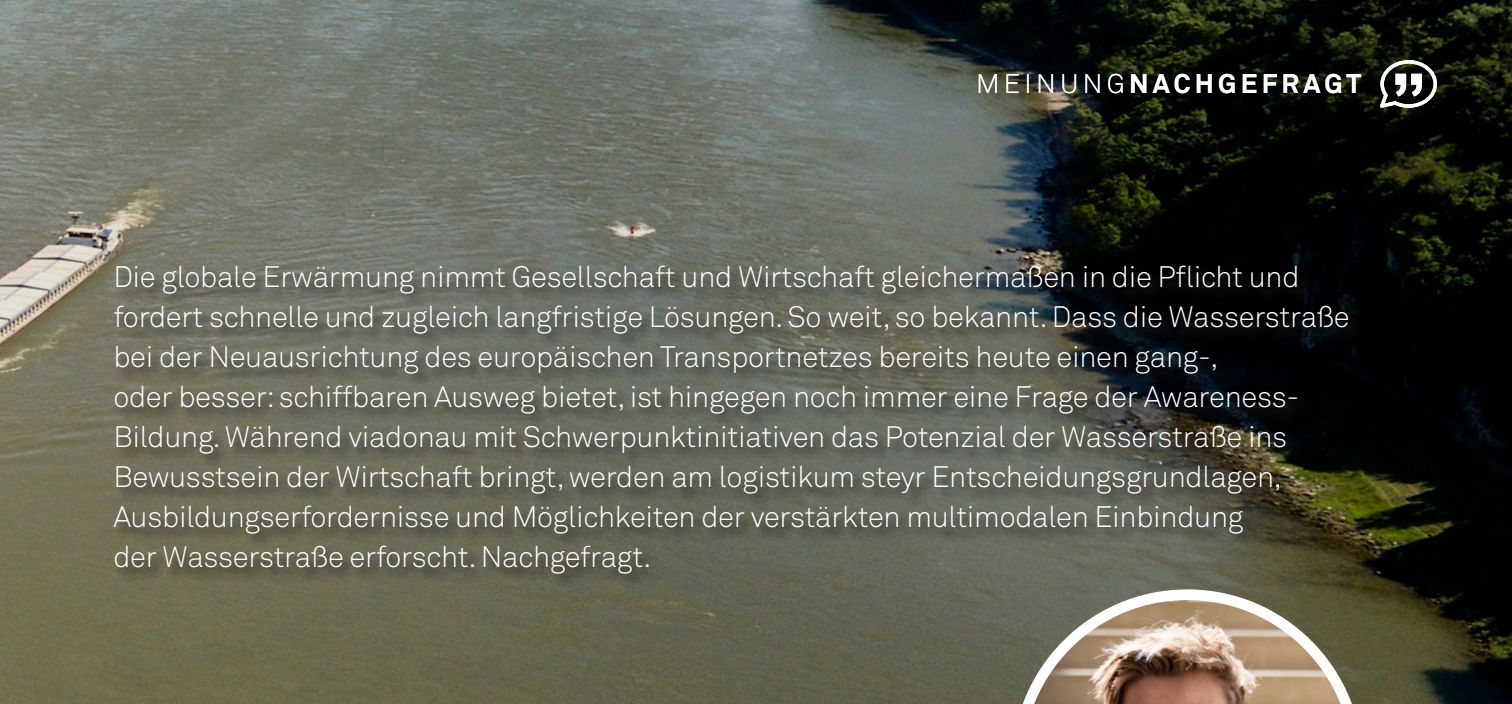


Die Donau als leistungsfähige Option im europäischen Verkehrsnetz dauerhaft zu etablieren und ihre Rolle kontinuierlich weiter zu vergrößern und zu verbessern ist kein 100-Meter-Sprint, sondern die Tour de France. Und mit jeder bewältigten Etappe steigern wir die Erfolgchancen für die Wasserstraße und eine nachhaltige, klimafreundlichere Zukunft des Güterverkehrs. Unsere Taktik: gesamtheitliche Verbesserungen – von der infrastrukturellen Modernisierung, Instandhaltung und ökologischen Aufwertung bis zu Information, Kommunikation und internationaler Vernetzung.

Seit 2010 führen wir Schwerpunktinitiativen zu speziellen Gütern durch, für die ein Transport mit dem Binnenschiff besonders geeignet ist. Die dabei jeweils im Mittelpunkt stehenden Gütergruppen – wie intermodale und rollende Ladung, chemische und petrochemische Produkte, Baustoffe, Recyclingprodukte, nachwachsende Rohstoffe und High- & Heavy-Ladungen – ergaben sich aus einer regelmäßigen Marktbeobachtung und einer stets engen Abstimmung mit dem Donaulogistiksektor. Im Rahmen dieser Initiativen, die zu wichtigen wirtschaftlichen Kommunikationsknotenpunkten der Wasserstraßenentwicklung wurden, pflegen und erweitern wir Wirtschafts- und Expertennetzwerke, bringen wasserstraßenerfahrene Logistikunternehmen mit interessierten Newcomern

zusammen und schärfen gemeinsam den Fokus für die Chancen, die die Donau als Transportalternative bietet.

Information und Aufmerksamkeit sind Dreh- und Angelpunkt unserer Arbeit, denn – Hand aufs Herz – die Donau wird immer noch bestenfalls auf den zweiten Blick als mögliche Alternative zur Straße oder sinnvoller Teil in Transportketten gesehen. In unserer Kommunikation braucht es daher Klartext, weshalb wir am liebsten Erfolge sprechen lassen, wie die Aufwertung und Neuerrichtung von Liegestellen an der Donau mit Landstromversorgung und für zeitgemäße Nutzungsmöglichkeiten oder auch der nachhaltige Abbau administrativer Barrieren. Die Einführung der einheitlichen, sogenannten DAVID-Grenzkontrollformulare ist ein Meilenstein, den wir gemeinsam mit den Donau-Anrainerstaaten errungen haben, und der dafür sorgt, dass entlang der gesamten Donau Grenzüberschreitungen mit dem Binnenschiff wesentlich einfacher abgewickelt werden können. Aus der langjährigen Kooperation mit dem Logistikum steyr erhalten wir wichtige Verstärkung aus Wissenschaft und Forschung, die uns dabei hilft, unsere Entwicklungsschritte noch genauer zu setzen und die Fahne für die Binnenschifffahrt auf ihrem Weg in eine nachhaltige Zukunft gemeinsam hochzuhalten. Unsere Erfolge geben uns Zuversicht und senden eine klare Botschaft: Die Donau ist bereit für die Verkehrswende hin zur Wasserstraße.



Die globale Erwärmung nimmt Gesellschaft und Wirtschaft gleichermaßen in die Pflicht und fordert schnelle und zugleich langfristige Lösungen. So weit, so bekannt. Dass die Wasserstraße bei der Neuausrichtung des europäischen Transportnetzes bereits heute einen gang-, oder besser: schiffbaren Ausweg bietet, ist hingegen noch immer eine Frage der Awareness-Bildung. Während viadonau mit Schwerpunktinitiativen das Potenzial der Wasserstraße ins Bewusstsein der Wirtschaft bringt, werden am logistikum steyr Entscheidungsgrundlagen, Ausbildungserfordernisse und Möglichkeiten der verstärkten multimodalen Einbindung der Wasserstraße erforscht. Nachgefragt.

ZUKUNFT MIT SINN FÜR VERANTWORTUNG

DENISE BEIL
logistikum steyr

„Bei der nötigen Eigeninitiative, um umweltfreundlichere Ansätze zu verfolgen, besteht in Transport- und Logistikunternehmen noch viel Potenzial.“



Insbesondere in der Transportwirtschaft bedeutet nachhaltiges Wirtschaften ein Stück weit Erziehungsarbeit und dazu noch einen konkreten Bewusstseinswandel. Der Lkw-Transport gilt nach wie vor als konkurrenzlos günstig und, bezogen auf die Streckenverfügbarkeit, am flexibelsten. Gleichwohl ist das Straßennetz Europas heute unter enormer Belastung, die in den kommenden Jahrzehnten an ihre Grenzen stoßen wird. Vor allem unter ökologischen Gesichtspunkten ist ein weiterer Ausbau der Straße kaum denkbar, wenn wir weitere Zersiedelung, Flächenversiegelung und CO₂-Emissionen verhindern wollen.

Unsere Forschungsarbeit konzentriert sich auf die nachhaltige Transformation unseres Güterverkehrssystems. Wir analysieren, wie verschiedene Verkehrsträger optimal miteinander verknüpft werden können, um unsere vorhandenen Ressourcen bestmöglich auszuschöpfen. Durch eine verstärkte Verlagerung von Fracht auf nachhaltige Verkehrsträger streben wir die maximale Nutzung der derzeitigen Potenziale an. Dadurch werden nicht nur die Straßen entlastet, sondern auch bislang ungenutzte Kapazitäten auf Schienen und Wasserwegen effizienter genutzt. In einer freien Marktwirtschaft orientieren Unternehmen ihre Entscheidungen vorrangig an wirtschaftlichen Faktoren. Trotz der gegenwärtigen Entwicklungen im Umweltbereich bleibt die Nachhaltigkeit oft nicht im Fokus. Unsere neueste Studie bezüglich Transportentscheidungen in Europa verdeutlicht, dass der Preis nach wie vor eine zentrale Rolle

bei der Wahl der Transportmittel spielt. Während das Thema Nachhaltigkeit in der Außenkommunikation oft schon einen festen Platz hat, spielt sie etwa in direkten Business-to-Business-Prozessen eine untergeordnete Rolle. Die Frage nach den Verantwortlichkeiten bei der Auswahl der Verkehrsträger ergibt jedoch meist ein unscharfes Bild. Liegt sie bei den beauftragenden Unternehmen, dem Logistikbetrieb oder der Spedition? Bei der nötigen Eigeninitiative, aus der Perspektive des Umwelt- und Klimaschutzes buchstäblich grünere Wege zu gehen, gibt es also noch viel Luft nach oben. Staatliche Vorgaben können die Verlagerung zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern gezielt unterstützen, wie CO₂-Besteuerung oder auch die im vorigen Jahr in Kraft gesetzte Neuregelung von Sondertransporten, die zur Einbindung der Wasserstraße für High-&-Heavy-Transporte verpflichtet.

Dass die Wasserstraße keine Sackgasse ist, sondern im Gegenteil ein vielversprechender und reizvoller Weg in eine nachhaltige Transportzukunft, zeigt schon das hohe Interesse an Bildungsangeboten für Transport und Logistik mit dem Binnenschiff. Die Online-Bildungsplattform REWWAY, die wir gemeinsam mit viadonau vor genau zehn Jahren auf den Weg brachten, wurde in den jüngsten Jahren regelrecht gestürmt. Das bedeutet auch einen Professionalisierungsschub, mit dem wir junge Köpfe an die Donau bringen, die die Zukunft des Stroms als Transportweg neu denken.



Adebars neue Kinderstuben

Der Storch bringt die Kinder, heißt es. Aber wer hilft Meister Adebar in Sachen Nachwuchs? Bei Marchegg übernahmen im Frühjahr viadonau, der Verein AURING und Birdlife Österreich diese Verantwortung und sorgten mit vier neuen „Kunsthörsten“ für bessere Brutbedingungen für den langbeinigen Gesellen. Zur Einrichtung der Wohnstätten musste man mit Sicherungshaken und Profi-Geschick natürlich in luftige Höhen.

Fehlende Überschwemmungen im Frühjahr und damit weniger Nahrungsflächen haben dem Weißstorch an der March in den vergangenen Jahren stark zugesetzt. Außerdem sind viele Horstbäume überaltert, daher kommt es immer wieder vor, dass Nester abstürzen. Besonders davon betroffen waren die Auegebiete nördlich der Storchkolonie bei Marchegg, zum Beispiel beim Schwefelteich in Stillfried. Früher brüteten dort bis zu vier Paare, zuletzt nur noch eines. Um dem Nistplatzmangel abzuwehren, wurden in einer Kooperation zwischen viadonau, dem Verein AURING und Birdlife Österreich vier neue „Kunsthörste“ aus natürlichem Material gefertigt und rund um den Schwefelteich aufgehängt. Montiert wurden die Weidenkörbe von einem Profi-Kletterer auf großen, frei stehenden Bäumen. Mit Ästen und dürrer Gras ausgelegt, wurden sie schließlich bezugsfertig gemacht.

„Sozialer Wohnbau“ für den Storch. Verein AURING, Birdlife Österreich und viadonau sorgen für eine sichere Vogelkinderstube.



History in the (re)making!

Die Sanierungsarbeiten am ehemaligen Verwaltungsgebäude am Brigittenauer Sporn in Nussdorf, das heute der Fachabteilung Stadt Wien – Wiener Gewässer (MA 45) als Zentrale dient, sind gut vorangeschritten. Für die Dauer der Arbeiten gibt eine interessant gestaltete Gerüstabdeckung Aufschluss über die historische Besonderheit der Sanierung: So wird an der Außenfassade der Originalzustand – so wie ihn sich einst schon Architekt Otto Wagner höchstselbst Ende des 19. Jahrhunderts vorgestellt hat – wiederhergestellt.

Während das Gebäude Schritt für Schritt seinen ursprünglichen Charme zurückerhält, kehrte im Frühjahr trotz Baustellenbetriebs auch die traditionell dort nistende Mauersegler-Kolonie zurück. Auf die saisonalen Bewohner des Gemäuers wurde schon in der Planung besondere Rücksicht genommen. So wurden die Nistplätze versetzt und zugänglich gehalten und verschwanden nicht hinter dem Baugerüst.

Architekt Otto Wagner wäre hochofret. Die Sanierung der Jugendstil-Fassade des ehemaligen Schleusengebäudes orientiert sich am historischen Originalzustand.



Liegestellenatlas 2023

Top-Ländeninformation für die Schifffahrt

Der Liegestellenatlas 2023 bietet eine leicht verständliche Übersicht zu öffentlichen Bundesländern, die der Großschifffahrt zu den üblichen, verkehrsbedingten Nutzungszwecken, wie Einhaltung von Ruhezeiten, Personalwechsel oder Landgänge, zur Verfügung stehen. Neben einer Kartendarstellung sind auch Informationen zu Lage (Strom-km und Ufer), Länge, Schifffahrtszeichen, Liegeordnung, maximale Liegedauer sowie die Art des Uferverbaus enthalten.

Darüber hinaus enthält die neue Ausgabe der praktischen Info-Broschüre umfassende Informationen zu Ländern, die für spezielle Zwecke errichtet wurden, wie Warteländer, Havarie- und Hochwasserabstellplätze und Grenzkontrollländer. Aufgenommen wurden jene öffentlichen Länder, die auch in den elektronischen Wasserstraßenkarten (Inland ENC) aufrufbar beziehungsweise im Streckenatlas der österreichischen Donau enthalten sind. Die Publikation wird von viadonau als Informationsangebot für die Schifffahrt kostenlos zur Verfügung gestellt und alle zwei Jahre aktualisiert.



Hier geht es zur Online-Ausgabe
des Liegestellenatlas 2023:



„ROLLING STONES“ ROCKEN DIE DONAU!

Wer jetzt an die berühmte Musikband denkt, ist leider auf dem Holzweg. In der Wachauer Donau rollen nämlich tatsächlich Steine mit besonderer Mission über den Grund. Im Auftrag von viadonau untersucht das Institut für Wasserbau, Hydraulik und Fließgewässerforschung (IWA) der Universität für Bodenkultur Wien im Rahmen des Christian Doppler Labors für Sedimentforschung und -management den Sedimenttransport in der freien Fließstrecke. Die Bewegung von speziell manipulierten Steinen auf der Donausohle wird dazu genau analysiert.

Gute Forschung ist stets nah am Untersuchungsgegenstand. In Sachen Sedimenttransport nimmt man es an der Donau ganz genau. Und zwar mit künstlichen Steinen, die dem natürlichen Donaueschiebe in Form und Größe äußerst ähnlich sind. Dazu wurden im Vorfeld Kiesproben in der Wachau entnommen, um natürliche Modelle für die Nachbildungen zu gewinnen. Aus Epoxidharz und zusätzlichen Gewichten wurden dann die besonderen „Rolling Stones“ modelliert, die auch in Masse und Dichte den echten Vorbildern entsprechen. Mit Sendern ausgestattet, kann ihre „Reise“ in der Donausohle schließlich präzise nachverfolgt und gemessen werden.

Für die Wachau wurden im Rahmen des Christian Doppler Labors 40 Kunststeine in fünf unterschiedlichen Größen – mit Durchmessern von 27,5 bis 103,5 Millimetern – hergestellt und Anfang Mai 2023 in die Donau eingebracht. Die Steine wurden etwas flussauf von Spitz an fünf Positionen in einem Querprofil der Donau verteilt, um den Einfluss des Zugabebereiches (Strommitte/Ufer, Furt/Kolk) auf die Transportgeschwindigkeit erfassen zu können. Zusätzlich werden Eigenschaften wie Fließgeschwindigkeit und Durchfluss in Profilen sowie Wasserspiegel im Längsverlauf gemessen. Die Bewegungen der so-

Mithilfe „mitteilsamer“ Steinattrappen ist man dem Donausediment auf der Spur.



nannten Tracer-Steine werden etwa wöchentlich ein Jahr lang vom Boot aus erfasst. Die Ortung erfolgt mithilfe einer Richtantenne, und die jeweils aktuelle Lage wird mit einem GPS-System dokumentiert. So kann statistisch ermittelt werden, wie schnell sich das Donaueschiebe in diesem Abschnitt durchschnittlich fortbewegt und wie die Transportgeschwindigkeit und die Verweildauer von verschiedenen Faktoren beeinflusst werden. Die Erkenntnisse aus der Forschungsarbeit helfen viadonau, Maßnahmen zur Stabilisierung der Donausohle noch treffsicherer setzen zu können – zum Beispiel Geschiebeumlagerungen bei Erhaltungsarbeiten, Anpassungen von Regulierungsbauwerken oder Kiesstrukturen.



VIADONAU BEI DER ARBEIT

Für Ihre Sicherheit geht viadonau in luftige Höhen und bannt mit vorausschauender Baumpflege die Gefahr von oben.

viadonau