

An aerial photograph of a wide river, likely the Danube, with two large cargo ships. The ship in the foreground is filled with a light-colored material, possibly sand or gravel. The ship in the background is a dark-hulled vessel. The riverbanks are lined with dense green trees. The sky is overcast.

stream

DAS MAGAZIN VON VIADONAU AUSGABE 20/2024

10
Jahre

NÄCHSTER HALT: GRÜNE ZUKUNFT

BINNENSCHIFFFAHRT AUF GREENING-KURS

BEI DEN DANUBE BUSINESS TALKS

Story ab Seite 8

BLITZLICHT: Ausgezeichnete Sedimentforschung

NACHGEFRAGT: Ein Schiffsleben für Millionen Fischleben

STROMKILOMETER 2075,4: Des Kaisers folgenschwere Havarie

viadonau



10 Jahre stream

Holen Sie sich jede Ausgabe digital!



www.viadonau.org/publikationen

Breit aufgestellt stehen wir sicher



HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer viadonau

Wenn wir gefragt werden, wie wir eigentlich unsere vielen Aufgaben und Projekte unter einen Hut bringen, dann geben wir immer dieselbe Antwort: ganzheitlich und integrativ. Was das konkret bedeutet, zeigen wir Jahr für Jahr mit handfesten Erfolgen, die auch das Donau-Jahr 2024 prägen. Die Runderneuerung der Lände Brigittenau II in Wien, die nachhaltigen Schiffsbetrieb für Güterschiffe ermöglicht, der Start des Pilotversuchs „Flexible Infrastruktur“, mit dem wir punktgenau die Fahrbedingungen für die Schifffahrt verbessern wollen, der Umbau unseres MS Negrelli zur Störaufzuchtstation für LIFE-Boat 4 Sturgeon oder auch die ingenieurbioökologische Ufersicherung am Donaukanal – wer offenen Auges an Donau, March und Thaya entlangwandert, wird die leuchtenden Zeichen, die wir für einen nachhaltigen Wandel am Fluss setzen, vielerorts entdecken.

*„Um unsere Idee vom
Fluss zu erklären, lassen
wir Erfolge sprechen.“*

Gleichzeitig – und auch darauf bin ich persönlich sehr stolz – waren rund 40 unserer Mitarbeiter:innen in den Tagen des Hochwassers in Ostösterreich Mitte September im Hochwasserdienst und für die Aufräumarbeiten danach mit großem Engagement auf dem Posten. Auf eindrückliche Weise zeigte sich dabei auch einmal mehr der hohe Wert der von viadonau sanierten und betreuten Hochwasserschutzanlagen.

Für alle, die, anstatt die enorme Weite unseres Aktionsfeldes im Donaunraum abzuschreiten, um sich ein Bild von unserer Arbeit und unseren Erfolgen zu machen, einen kompakten Überblick bevorzugen, empfehle ich einfach die vorliegende Zehn-Jahre-Jubiläums-Ausgabe unseres Magazins. Gehen wir gemeinsam auf Tour zu den spannenden viadonau-Stationen der vergangenen Monate.

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber viadonau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien
Chefredaktion Andreas Herkel **Autoren dieser Ausgabe** Andreas Herkel, Christoph Müllebnner, Michael Kalb, Josef Semrad, Thomas Friedrich
Layout, Bildbearbeitung & Schlussredaktion LWmedia, Krems–Wien, www.lwmedia.at **Fotos** viadonau, Johannes Zinner, Christian Doppler Forschungsgesellschaft/APA-Fotoservice/Reither, Franz Josef Kovacs, RAFFEINER REPUTATION/Mirjam Reither, Josef Semrad, PID, Shutterstock **Druck** Wograndl Druck GmbH



6 Blitzlicht
Die Donau aktuell

8 Hingeschaut
Danube Business Talks in Wien –
Gemeinsam Kurs setzen in eine
grüne Zukunft



14 Umwelt
Ingenieurbilogische Ufersicherung
am Donaukanal



16 Wirtschaft
Modernisierte Lände Brigittenau II



20 Sicherheit
Pilotversuch „Flexible
Infrastruktur“ gestartet

Blitzlicht

- 6** Ausgezeichnete Sedimentforschung / Danube Business Talks / Brigittenau II fertiggestellt / LIFE-Boat 4 Sturgeon / CINEA Advisory Group Meeting / 20 Jahre Danube Day

Hingeschaut

- 8** Nächster Halt: Grüne Zukunft – Binnenschifffahrt auf Greening-Kurs bei den viadonau Danube Business Talks

Umwelt

- 14** Mit grünem Daumen Ufer sichern

Wirtschaft

- 16** Austria's next Top-Lände: Brigittenau II

Sicherheit

- 18** „Nach dem Hochwasser ist vor dem Hochwasser“



„Worauf ich mich als Ökologe und leidenschaftlicher Naturfreund ganz besonders freue, das sind die 1,6 Millionen Störe, die im Rahmen von LIFE-Boat 4 Sturgeon im Bauch unseres MS Negrelli heranwachsen und von dort in die Donau entlassen werden.“

JOSEF SEMRAD
viadonau, Naturraummanagement



25 Stromkilometer 2075,4
Majestätischer Zwischenfall
bei St. Nikola



27 Ausgegraben
MS Negrelli – Szenen eines
Schiffslebens

Sicherheit 
20 Infrastruktur, die (sich) bewegt

Nachgefragt 
22 Ein Schiffsleben für
Millionen Fischleben

Am Haken 
24 Von den Schönen, Ver-
kannten und Dickköpfigen

Stromkilometer
2075,4 
25 Des Kaisers
folgenschwere Havarie

Gesichtet 
26 Auf der Donau, für die Donau –
neues Karriere-Online-Portal

Ausgegraben 
27 Chamäleon namens Negrelli

Preisträger und viadonau-Team,
v.l.n.r.: Barbara Becker, Christoph
Hauer, Robert Tögel, Ursula
Scheiblechner und Hans-Peter
Hasenbichler



Ausgezeichnete Sedimentforschung *CDG-Preis für Dr. Christoph Hauer*

Das an der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU) vor sieben Jahren eingerichtete und von viadonau mitinitiierte Christian-Doppler-Labor für Sedimentforschung und -management bietet eine hervorragende Basis für erfolgreiche Grundlagenforschung. So wurde der Leiter des CD-Labors Dr. Christoph Hauer (BOKU) am 26. September für die Erforschung von Sedimentbewegungen in Flüssen mit dem CDG-Preis 2024 ausgezeichnet. Im Fokus stehen dabei die Auswirkungen auf Wasserkraft, Wasserstraße und Umwelt sowie die Folgen des Klimawandels.



Infrastrukturelle Erfolge und Ziele in Sachen Schiene und Wasserstraße im Fokus – internationale Expertinnen und Experten in Wien.

CINEA Advisory Group Meeting *Europa zu Gast bei viadonau*

Im Rahmen des 18. Advisory Group Meeting der Europäischen Exekutivagentur für Klima, Infrastruktur und Umwelt (CINEA) am 11. und 12. September im Wiener TechGate lud viadonau eine hochkarätige internationale Delegation aus der Verwaltung inklusive CINEA-Direktorin Paloma Aba Garrote zu einer Tour an ausgewählte Hotspots moderner Infrastrukturentwicklung ein. Zum Status-Update in Sachen infrastrukturelle Meilensteine und Ziele standen herausragende Erfolge an Schiene und Wasserstraße in Wien, Wildungsmauer und Gabčíkovo auf dem Programm.

Brigittenau II fertiggestellt *Meilenstein für Güterschifffahrt*



Moderne Wasserstraßen für Europa – Klimaschutzministerin Leonore Gewessler mit viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler (links) und Wolfgang Bogensberger, Leiter der Vertretung der EU-Kommission in Österreich (rechts), bei der Eröffnung der modernisierten Lände Brigittenau II in Wien.

Gemeinsam mit Klimaschutzministerin Leonore Gewessler, dem Leiter der Vertretung der EU-Kommission in Österreich, Wolfgang Bogensberger, und viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler wurde die runderneuerte Lände Brigittenau II am 27. August in Wien feierlich eröffnet. Nach der Trockengüterlande in Linz 2021 und der Kleinfahrzeuglande Wildungsmauer 2023 ein weiterer Meilenstein für die Güterschifffahrt des von der EU co-finanzierten Projekts „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“. [Mehr zur runderneuerten Lände Brigittenau II ab Seite 16]

LIFE-Boat 4 Sturgeon *Riesenaquarium in Wien*

Von 21. bis 23. Juni gastierte das Projekt LIFE-Boat 4 Sturgeon mit Europas größtem mobilem Aquarium mitten in Wien, um so auch abseits der Donau für viel Aufmerksamkeit für den Fischartenschutz und die Stars des Projekts – Sterlet, Hausen und Co. – zu sorgen. Die Veranstaltung, die im Zuge des Danube Day 2024 stattfand, wurde in Zusammenarbeit mit dem Naturhistorischen Museum und der Burghauptmannschaft möglich gemacht.

Mit dem mobilen Riesenaquarium erregte das Projekt LIFE-Boat 4 Sturgeon viel Aufmerksamkeit. Im Bild v.l.n.r.: Bundesminister (BML) Norbert Totschnig, Stadträtin Ulli Sima und viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler.



20 Jahre Danube Day in Österreich! Zum Jubiläum gingen rund 330 Kids im Nationalpark-Zentrum schlossORTH auf eine besonders abwechslungsreiche Wissens- und Abenteuer tour durch die Pflanzen- und Tierwelt der Donau.

20 Jahre Danube Day *Donauwissens-Themen begeistern Kids*

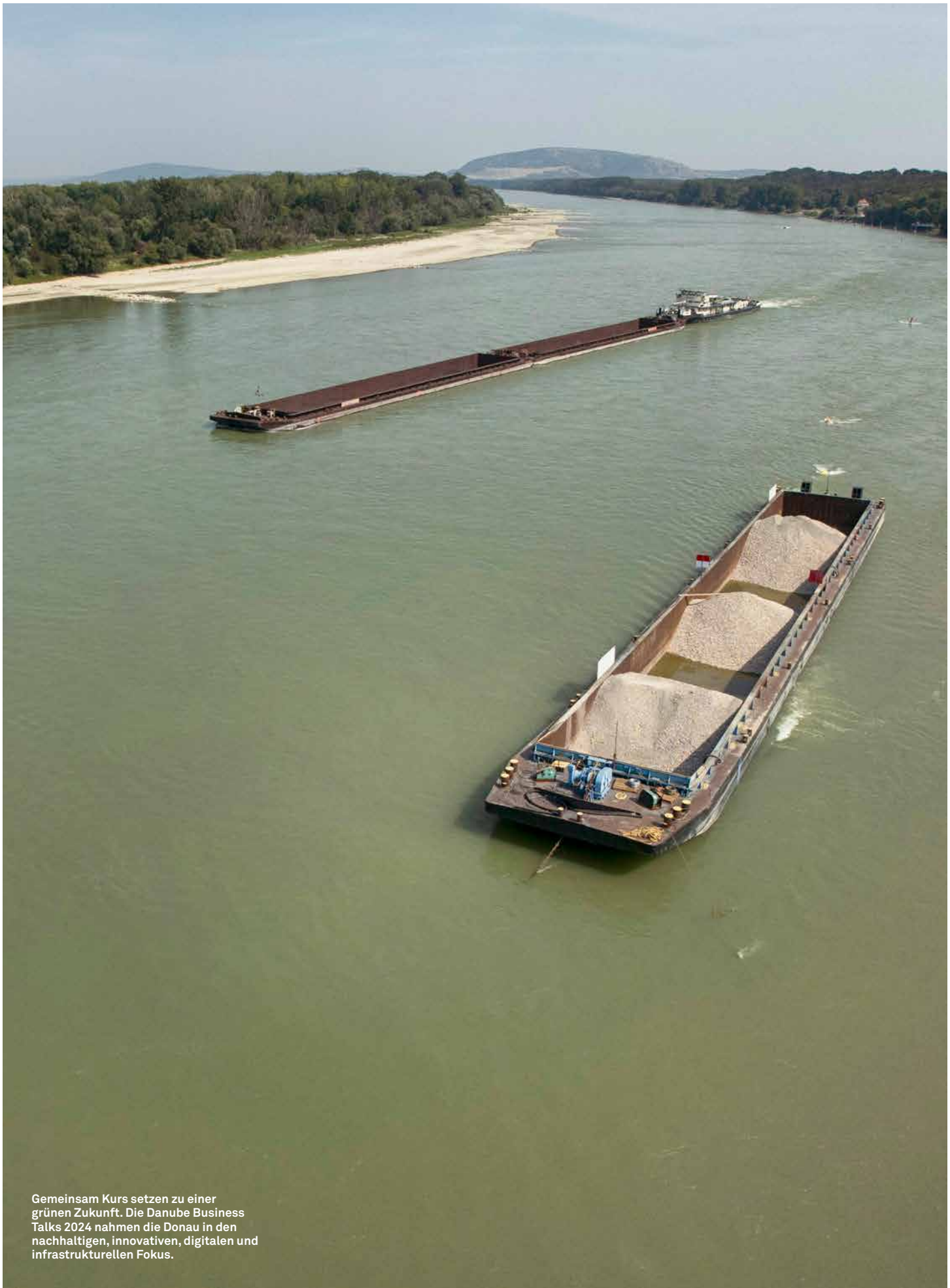
Zum 20-Jahr-Jubiläum des Danube Day forschten am 17. Juni wieder rund 330 Volksschulkinder auf dem Auerlebnisgelände im schlossORTH Nationalpark-Zentrum in Orth an der Donau getreu dem Motto „Haltet die Donau sauber!“. Unter anderem lernten sie Tiere kennen, die das Wasser säubern. Auch lebende Fossilien wurden vorgestellt, ebenso der Wasserkreislauf in der Natur, die Thematik des Mülls im Fluss und sogar eine viadonau-Messbootdrohne, die selbstständig kleine Gewässer vermessen kann.

Kurs in eine grüne Zukunft *Danube Business Talks in Wien*

Am 15. Mai nahmen die viadonau Danube Business Talks, unterstützt durch den Hafen Wien, bereits in ihrer sechsten Auflage die Donau als Straße der Chancen in den Fokus und boten am Sitz der viadonau-Zentrale im Wiener TechGate ein ideales Forum für Expertinnen und Experten, um Klartext zu ihrer Zukunft zu sprechen. Top-Themen: Modernisierung und Professionalisierung der Binnenschifffahrt, grüne Donaulogistik, alternative Treibstoffe und wirtschaftliche Anreize zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße. [Mehr zu den Danube Business Talks 2024 ab Seite 8]

Die sechste Auflage der viadonau Danube Business Talks lockte ein rund 120-köpfiges Fachpublikum zu den brennendsten Fragen der europäischen Wasserstraßen-Entwicklung nach Wien.





Gemeinsam Kurs setzen zu einer grünen Zukunft. Die Danube Business Talks 2024 nahmen die Donau in den nachhaltigen, innovativen, digitalen und infrastrukturellen Fokus.

Nächster Halt: Grüne Zukunft – Binnenschifffahrt auf Greening- Kurs bei den viadonau Danube Business Talks

Was bringt die Zukunft der Wasserstraße? Mitten in der Verkehrswende Europas sind Antworten darauf gefragt denn je. Unter den Bedingungen strenger Klimaziele, gesellschaftlicher Verantwortung und wirtschaftlicher Interessenbildung ist klar: Der Modernisierungskurs entscheidet. Als Fachkonferenz, Innovationsforum und Networking-Hotspot lieferten die hochkarätig besetzten Danube Business Talks von viadonau am 15. Mai 2024 einmal mehr ein vielbeachtetes Update zu Entwicklung und neuen Chancen an der Donau.

Verbindet man die richtigen Punkte miteinander, lässt sich eine vielversprechende Zukunft für die Wasserstraße zeichnen. Und welche Punkte das sind, darüber herrscht bei Expertinnen und Experten aus Transport, Logistik, Wasserstraßenverwaltung, Verkehrsministerien und der Europäischen Donauraumstrategie eigentlich längst Einigkeit. Nachhaltig, innovativ, digital, technisch und infrastrukturell modernisiert soll die Binnenschifffahrt stark für morgen gemacht werden. Das schlichte Motto dahinter: grüner, moderner, besser. Seine Umsetzung geschieht vielfach grenzübergreifend, mit Unterstützung der Europäischen Union und auf verschiedensten Ebenen – von der Schiffstechnik bis zur Informationstechnologie. Über die vielfältigen Entwicklungen im Donauraum, seine Gegenwart und Zukunft lohnt es zu reden, Herausforderungen anzusprechen und Ideen auszutauschen. Das ideale Forum dafür bietet viadonau, heuer unterstützt vom Hafen Wien, mit den alle zwei Jahre stattfindenden Danube Business Talks, die 2024

internationale Top-Expertinnen und -Experten in die Firmenzentrale nach Wien einladen.

WIRTSCHAFT AN DEN STROM BRINGEN

Von der Europäischen Strategie für den Donauraum (EUSDR) bis zu nationalen Zielvorgaben und Umsetzungsplänen, wie dem Aktionsprogramm des Klimaschutzministeriums, definiert und koordiniert man für die Entwicklung der Wasserstraße als moderner und umweltfreundlicher Verkehrsträger seit vielen Jahren gemeinsame oder auch einander ergänzende Entwicklungsziele. Die Hauptstoßrichtung: die Forcierung der Transportverlagerung von der Straße auf den Wasserweg, der zugleich nachhaltig modernisiert werden soll. Als einer der wichtigsten Multiplikatoren zur politischen Willensbildung und der gemeinsamen Erfolgchancen dient der Europäische Green Deal, der seit 2020 den verkehrs- und umweltpolitischen Rahmen Europas vorgibt. Mit klarem strategischem Fokus wie der 2020 auf

den Weg gebrachten „Sustainable and Smart Mobility Strategy“ möchte man den Transport über die Binnen- und Küstenschifffahrt Europas bis 2030 um 25 Prozent steigern.

ZUKUNFTSCHANCEN ERHÖHEN DURCH MODERNISIERUNG UND PROFESSIONALISIERUNG

Der Anteil der Binnenschifffahrt am Modal Split zeigte sich in den vergangenen Jahren eher verhalten. Umso wichtiger sind Fortschritte zur nachhaltigen Modernisierung der Wasserstraße im kontinentalen Format – zum Beispiel im Rahmen des europäischen Aktionsplans für die Binnenschifffahrt NAIADES III. Luca Farkas, Expertin und EU-Referentin der Generaldirektion für Transport und Mobilität der Europäischen Kommission (DG MOVE), weiß: Über die Connecting Europe Facility (CEF) und das Projektprogramm Horizon Europe werden die Entwicklung und Einsetzung von Zero-Emission-Fahrzeugen und die Förderung alternativer Treibstoffe erfolgreich vorangetrieben. Dies betreffe die





Rund 120 Fachexpertinnen und -experten präsentierten zu Modernisierung, Professionalisierung, alternativen Treibstoffen und grüner Logistik in der Binnenschifffahrt.



LNG, Methanol, Wasserstoff oder HVO100? Richard Anzböck betrachtete die Zukunftsfähigkeit alternativer Treibstoffe in der Schifffahrt.

Harmonisierung von Standards zu alternativen Treibstoffen ebenso wie die konsequente Umsetzung entsprechender Infrastruktur in den Häfen. Darüber hinaus lege man auch auf Ausbildung, Qualifikationskriterien und Entwicklung von neuem Know-how, zum Beispiel in Sachen neuartige Antriebe und umweltfreundlicher Schiffsbetrieb, besonderes Augenmerk. Während so die Professionalisierung und Modernisierung der Binnenschifffahrt gestärkt werden, widme man sich der fortgesetzten Harmonisierung europaweiter Wasserstraßen-Informationsdienste und einer binnenschiffsorientierten Regulierung des intermodalen Transports.

GRÜNE HOTSPOTS DER DONAULOGISTIK

Die Häfen als stationäre Knotenpunkte des intermodalen Transports setzen nach Peter Rojko vom Hafen



Wien nachhaltige Greening-Maßnahmen konsequent um. Konkrete Beispiele im Hafen Wien: Ausbau der Photovoltaik-Versorgung des Hafens, umfassender Umstieg auf LED-Beleuchtung, Nutzung von E-Fahrzeugen. Während man sich in grenzübergreifenden Projekten wie dem Horizon Europe Projekt ReMuNet für die rasche Verständigung über alternative multimodale Transportrouten im Europäischen Transportnetzwerk im Falle von Zwischenfällen engagiere, setze man im Horizon Europe Projekt MultiRELOAD auf die Entwicklung möglichst effizienter multimodaler Logistiklösungen. Darüber hinaus treibe man gemäß Rojko mit dem Vorhaben „H2 meets H20“ den konsequenten Ausbau der Wasserstoffversorgungs-Infrastruktur an der Donau voran.

SCHUBKRAFT FÜR DIE ZUKUNFT – ABER MIT WELCHEM TREIBSTOFF?

Apropos Wasserstoff. Neben aktuellen Entwicklungen in Sachen Schiffsoptimierung und effizienterer Materialeinsatz im Schiffsbau ist für den Zivilingenieur für Schiffstechnik, Richard Anzböck, die Frage nach dem bevorzugten Treibstoff der Binnenschifffahrt zukunftsentscheidend. Der schwierige Kompromiss dabei: Welcher Treibstoff vereint am besten Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit im Schiffsbetrieb? Das weitverbreitete LNG oder auch Methanol, die beide bis zu 25 % weniger CO₂-Emissionen im Vergleich zu Diesel ermöglichen? Der emissionsfreie, aber energieaufwendig zu gewinnende Wasserstoff? Oder das in Dieselmotoren einsetzbare hydrierte Pflanzenöl HVO100 mit CO₂-Reduktion von bis zu 90 %? In der Zusammenschau der Vor- und Nachteile der einzelnen Treibstoffalternativen sieht Anzböck anhand konkreter Betriebsbeispiele

Peter Rojko vom Hafen Wien weiß:
Die Donauhäfen sind wichtige Katalysatoren
für das Greening der Donaulogistik.

besonders großes Zukunftspotenzial für das bereits vielfach eingesetzte Flüssigerdgas LNG sowie für den viel diskutierten Wasserstoff. Der Erfolg umwelt- und klimafreundlicher Treibstoffe hänge jedoch für den Experten vor allem von einer allseits akzeptierten Lösung der Frage nach einer international geregelten infrastrukturellen Versorgung ab.

VERLÄSSLICHKEIT SCHAFFT WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Die Effizienz eines Transportfahrzeugs wird letztlich immer von der „Fahrbahn“ bestimmt. Wie wichtig die qualitätsvolle Instandhaltung der Wasserstraße ist, weiß auch Razvan Banica, Vertriebsmanager bei Transport Trade Services (TTS) Romania. Zwar wachse die rumänische Güterschiffsflotte stetig, gleichwohl könnten geringe Wasserstände von nur knapp über zwei Metern empfindliche Konsequenzen für die Planungs- und Transporteffizienz haben. Aufgrund der geringeren Abladetiefen und der dadurch nötigen häufigeren Fahrten könne dies für einen Konvoi von neun Güterschiffen zum Beispiel im Abschnitt Zimnicea-Giurgiu einen

Fahrtstrecken-Mehraufwand von insgesamt über 900 Kilometern, einen Treibstoff-Mehrverbrauch von rund 13.000 Litern und eine zusätzliche Reisezeit von bis zu einer Woche bedeuten. Auf Basis der gemeinsamen Handelsinteressen und des europäischen Ziels, die Treibhausgas-Emissionen des Transportnetzes deutlich zu reduzieren, sei für die nachhaltige Modernisierung in Sachen Infrastruktur und Schiffstechnik die Kooperation aller Donauländer das A und O.

Beständige oder wiederkehrende Bottlenecks sind seit jeher die Achillesferse der Wasserstraße Donau. Einem besonders sensiblen Hotspot der vergangenen Jahre – dem deutschen

Donau-Abschnitt Straubing-Vilshofen – hat man sich in den vergangenen Jahren intensiv wasserbaulich angenommen. Die Wasserbauliche Infrastrukturgesellschaft WIGES widmet sich dort neben der Wasserstraßenentwicklung auch der Verbesserung des Hochwasserschutzes. Die wichtigsten Ziele laut WIGES-Planungsexperte Markus Fischer: Gewährleistung von mindestens 2,5 Meter Wassertiefe an wenigstens 200 Tagen im Jahr und die Verbesserung des Hochwasserschutzes von HQ30 auf HQ100. Auf einer Länge von 70 Kilometern werde die Fahrrinne vertieft und würden auch ökologisch bedeutende Strukturen wie Nebenarme und Inseln instandgesetzt oder neu geschaffen.

ENTWICKLUNG AUF GANZER LINIE

Dass die Modernisierung der Donau längst ein Europa-Projekt ist, das ihren gesamten Verlauf in den Fokus rückt, beweisen gerade auch an der mittleren und unteren Donau intensive Aktivitäten. Die Berichte unter anderem von Carmen Manescu und Romeo Soare von der rumänischen Nationalen Gesellschaft für die Verwaltung von Binnenwasserstraßen (ACN) bzw. der rumänischen Wasserstraßenverwaltung (AFDJ) dokumentieren viele eindrucksvolle Wegmarken eines erfolgreichen Entwicklungskurses – darunter Sanierungen und Verbesserungen an



Für Olha Tsybulska von der ukrainischen Reederei UDSC ist die Transportwende eine Chance zur umfassenden Erneuerung der ukrainischen Binnenschifffahrt.





den Schleusen Cernavoda, Agigea, Ovidiu und Navodari sowie an den Liegestellen bei den Häfen Basarabi und Medgidia und Instandhaltungsaktivitäten im gemeinsamen bulgarisch-rumänischen Donauabschnitt. Während Ausbau und Weiterentwicklung der Informationsinfrastruktur sowie des Vermessungsequipments in Projekten wie dem rumänisch-bulgarischen Interreg-Projekt DISMAR – Danube Integrated System for MARKing weitergeführt werden, wird in den kommenden Jahren an der Donau auch das internationale, EU-co-finanzierte und von viadonau koordinierte Vorhaben FAIRway Danube II starke Akzente setzen. Mit einem Gesamtbudget von 70 Mio. Euro – davon 47 Mio. Euro EU-Förderung durch die Connecting Europe Facility – wurden bzw. werden dafür fernüberwachte Bojen beschafft, 19 Pegelmessstellen modernisiert, Liegestellen in Aschach, Krems, Wien sowie am Donau-Schwarzmeerkanal aufgewertet und das internationale Wasserstraßen-Monitoring-System WAMOS erweitert.

VERKEHRSWENDE ALS RENAISSANCE

Für die ukrainische Reederei UDSC ist die Transportwende hin zur

Wasserstraße eine kostbare Chance auf nachhaltige Erneuerung. Wurde die Wasserstraßen-Infrastruktur der Ukraine seit Ende der Sowjet-Ära nicht mehr modernisiert, stammt die Flotte größtenteils sogar noch aus den 1960er- und 1970er-Jahren. Ein Aufholbedarf, den man laut Olha Tsybulska von UDSC mit Schiffsbauunternehmen wie der Österreichischen Schiffswerften AG (ÖSWAG) zielstrebig abarbeiten möchte. Besonders großes Transportpotenzial an der Donau sehe man im Getreideexport – seit jeher eine der für den Binnenschifftransport besonders attraktiven Gütergruppen. Derzeit könne man 14 Barge-Konvois für den Getreidetransport von Serbien und Ungarn nach Constanța mit einer Ladekapazität von bis zu 130.000 Tonnen pro Monat anbieten, Flotte und Kapazitäten aber noch bedarfsgerecht deutlich erweitern. Wichtig: im Rahmen eines vielfältigen Ser-

vice-Spektrums Anreize anbieten, die die Vorteile des Binnenschiffs und den Umstieg darauf noch attraktiver machen.

DONAU – DAS BAND, DAS UNS VERBINDET

Von umfassenden Länden-Upgrades inklusive Verbesserung der Energieversorgung – für die man, wie Christoph Kreuzinger von der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH herausstellte, im „Industrie-Port“ Würzburg mit der ersten landstromversorgten Lände für Passagierschiffe 2005 in Deutschland Pionierarbeit leistete – bis zum neuen Modernisierungs-Großprojekt FAIRway Danube II machten die sechsten Danube Business Talks für viadonau-Abteilungsleiter und Experte für internationale Projekte, Gert-Jan Muilerman, einmal mehr klar, worum es an der Donau gehen muss: enge Kooperation. Die gemeinsame Projektarbeit unter dem Dach der Europäischen Donauraumstrategie erzeuge die für grenzübergreifende Fortschritte so wichtige Harmonisierung von Ideen und Zielen. Die Verständigung und Umsetzung gemeinsamer Standards zur Digitalisierung der Wasserstraße ebenso wie zur Professionalisierung und Weiterbildung von Schiffspersonal schaffen am Strom jene Langzeitperspektive und Rahmenbedingungen, die die Binnenschifffahrt als konkurrenzfähige Transportoption im Zuge der europäischen Verkehrswende hin zu nachhaltigen Lösungen braucht.



viadonau-Profi für internationale Projekte an der Donau, Gert-Jan Muilerman: Durch gemeinsame Ideen, Ziele und Standards schaffe man Langzeitperspektiven für die europäische Binnenschifffahrt.





Fachkonferenz mit Networking-Atmosphäre: Die Danube Business Talks bieten seit jeher mit „Business Dating“ und Informations-Spots Profi-Know-how vor Ort und aus erster Hand.

SUMMARY

Next stop: Green future – the greening course of inland navigation at the viadonau Danube Business Talks

What does the future hold for waterways? In the midst of Europe's transport transition, answers to this question are more in demand than ever. Under the conditions of strict climate targets, social responsibility and the formation of economic interests, the course of modernisation is decisive. As a specialist conference, innovation forum and networking hotspot, viadonau's Danube Business Talks on May 15, 2024, once again provided a much-noticed update on development and new opportunities on the Danube. From the European Strategy for the Danube Region (EUSDR) to national targets and implementation plans, such as the action programme of the Austrian Ministry for Climate Action, common or complementary development goals have been defined and coordinated for many years for the development of the water-

way as a modern and environmentally friendly mode of transport. The main thrust is to promote the shift of transport from road to waterway. The European Green Deal, which has defined Europe's transport and environmental policy framework since 2020, serves as one of the most important multipliers for political decision-making and the joint chances of success. With a clear strategic focus, such as the 'Sustainable and Smart Mobility Strategy' launched in 2020, the aim is to increase transport via inland and coastal shipping in Europe by 25 per cent by 2030.

Around 120 international experts gave presentations and insights on modernisation, professionalisation, alternative fuels and green logistics in inland shipping. The topics ranged from greening measures in the Danube ports, the ques-

tion of the most sustainable and at the same time most economical ship fuel and the further development of educational offers in inland navigation to infrastructural modernisation along the entire Danube. The experts agreed that the joint project work under the umbrella of the European Danube Region Strategy creates the harmonisation of ideas and objectives that is so important for cross-border progress. The agreement and implementation of common standards for the digitalisation of the waterway as well as for the professionalisation and further training of ship personnel creates the long-term perspective and framework conditions that inland navigation needs as a competitive transport option in the course of the European transport transition towards sustainable solutions.



Ingenieurbioologische Ufersicherung – Blaupause für die Zukunft am Wiener Donaukanal?

Mit grünem Daumen Ufer sichern

Bei viadonau weiß man: Nachhaltige Streckenpflege erfordert auch ein gerüttelt Maß an grünem Gestaltungssinn. Nach einer Reihe erfolgreicher ähnlicher Maßnahmen über die vergangenen Jahre an Donau, March und Thaya nahmen die Erhaltungsprofis von viadonau im Frühjahr 2024 den Wiener Donaukanal innovativ ingenieurbioologisch ins Visier.

Der Charakter eines Fließgewässers verändert sich unablässig – auch und vor allem, wenn intensive menschliche Nutzung ihren Teil dazu beiträgt. Deshalb müssen Verkehrssicherheit und naturraumorientierte Uferpflege an einer Wasserstraße je nach den spezifischen Anforderungen des jeweiligen Streckenabschnitts immer wieder neu gedacht werden. Als intensiv genutzter Schifffahrtsweg unterliegen der relativ schmale Wiener Donaukanal, insbesondere seine Uferbereiche, den Auswirkungen des Wellenschlags vor allem großer Ausflugsschiffe. Die Folge: Ufererosion, die in der Vergan-

genheit wiederholt zu kleinräumigem Nachrutschen der Böschungen führte und entsprechende stabilisierende Sanierungsmaßnahmen erforderte.

Als Seitenarm der Donau, der die Bundeshauptstadt beinahe zentral durchquert, steht heute mehr denn je auch der ökologische Wert des Donaukanals im Fokus. Zur nachhaltigen Sanierung erosionsbetroffener Problemstellen setzte viadonau im Rahmen eines Anfang 2024 gestarteten Projekts an einem ersten Testabschnitt unterhalb der Ostbahnbrücke für innovative ökologische Sicherungsmaßnahmen an.

Die Idee: mit der Natur zu nachhaltiger Sicherheit. „Auf einem Fließgewässer herrscht ständig Bewegung. Ufersicherung bedeutet deshalb fortwährendes Monitoring und wiederholte, bedarfsgerechte Maßnamensetzung. Gleichzeitig wollen wir eine dauerhafte Aufwertung am betroffenen Uferabschnitt“, meint der Projektverantwortliche und Erhaltungsexperte bei viadonau, Christoph Müllebner. Der Maßnahmen-Hotspot liegt etwa bei Donaukanal-Kilometer 12, wo auf einer Länge von 50 Metern entlang des linken Ufers Holzpiloten aus Lärchenholz gesetzt wurden und diese

nun mit einer Höhe von rund einem Meter über Mittelwasser den angegriffenen Uferabschnitt vor Wellenschlag schützen. Die in den Pfahlreihen „eingerahmten“ Übergangsbereiche zwischen Wasser und Land sorgen für die Entstehung eines vielfältigeren Uferlebensraums für Flora und Fauna. Am Donaukanal noch in der Erprobung, ist der ingenieurblogische Ansatz für viadonau indes nichts Neues. Müllebner: „An anderen Gewässern haben wir mit ingenieurblogischen Methoden zur Ufersicherung schon viele positive Erfahrungen gesammelt. Ziel des aktuellen Projekts ist es nun herauszufinden, wie wir entsprechende Ansätze auch am Donaukanal mit seinen besonderen Bedingungen als stark urban geprägtes und reguliertes Fließgewässer umsetzen können.“

Gemeinsam geplant mit den Experten für Ingenieurblogie der BOKU Wien, wurden die Arbeiten vor Ort mit Schiff-Profis der Firma Felbermayr und den Facharbeitern von viadonau mit viel Feingefühl im wasserbaulichen Maßstab durchgeführt. Im neu entstandenen „Ruhewasserbereich“ hinter der Pfahlreihe wurden Raubäume als ökologische Strukturelemente eingebracht und mit zusätzlich eingeschlagenen Holzpiloten befestigt. Seit dem Ende der Arbeiten wird die Entwicklung der neu gestalteten Uferbereiche genau beobachtet. viadonau-Experte Müllebner ist zuversichtlich: „Das Projekt könnte als Maßnahmen-Prototyp eine echte Blaupause für künftige Sanierungsprojekte am Donaukanal sein. Bei entsprechend positiver Langzeitwirkung können wir so nicht nur die erwünschte Uferstabilität schaffen, sondern auch den Tieren und Pflanzen einen punktuellen Rückzugsraum mit Strahlwirkung geben – gerade im städtischen Umfeld eines erheblich veränderten Wasserkörpers ein unschätzbarer Mehrwert.“



Holzpiloten bilden die buchstäblichen Säulen des ingenieurblogisch gesicherten Uferabschnitts.



Die eingebrachten Bäume sichern den Uferabschnitt und werten ihn ökologisch auf.

SUMMARY

Project Environment

Following a series of successful similar measures on the Danube, March and Thaya over the past few years, viadonau took an innovative, bioengineering approach to Vienna's Danube Canal in spring 2024. The hotspot for the measures is around kilometre 12 of the Danube Canal where wooden pilots were installed along the left bank over a length of 50 metres and now protect the affected section from wave impact. Planned together with the experts from BOKU Vienna, the work was carried out on site with ship professionals from Felbermayr and the skilled workers from viadonau.

Austria's next Top-Lände: Brigittenau II

Nach der Trockengüterlande in Linz 2021 und der Kleinfahrzeuglande Wildungsmauer 2023 war viadonau auch 2024 mit dem von der EU co-finanzierten Projekt „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“ auf Modernisierungstour. Diesmal an der Reihe: die Lände Brigittenau II in Wien, die mit zeitgemäßem Infrastruktur-Upgrade ein echter Gewinn für die Güterschifffahrt in der Bundeshauptstadt ist. Ende August wurde das Länden-Prunkstück eröffnet.



Die modernisierte Lände Brigittenau II in Wien bietet hohe Sicherheit und nachhaltige Energieversorgung für Güterschiffe.

Dass man mit viadonau auf der Donau gut fährt, ist bekannt, dass man aber dank des Engagements des Wasserstraßenbetreibers auch gut „parken“ kann, vielleicht weniger. Dabei liegt die Sache recht einfach: viadonau geht alle Aufgaben ganzheitlich und zukunftsorientiert an, so auch – ob fahrend oder stehend – die Anliegen der Schifffahrt. Die zentralen Ziele dabei: ein effizienterer Schiffsbetrieb während Liegezei-

ten, die Reduktion von Lärmemissionen, Energieversorgung mit Landstrom und somit ein nachhaltiger Beitrag zu den aktuellen Klimazielen. Nach entsprechenden Ländenmodernisierungen in Linz und Wildungsmauer in den Vorjahren wurde hierzu 2024 nun auch die Lände Brigittenau II in Wien, eine der meistfrequentierten Länden an der österreichischen Donau, in Angriff genommen.

Geht es um die Modernisierung der Donau als Verkehrsweg, stehen Schifffahrtsländen selten im Mittelpunkt öffentlicher Aufmerksamkeit. Und dennoch sind sie ein entscheidender Gradmesser für die Qualität einer Wasserstraße. Als bauliches Element, das heute den verschiedensten Anforderungen eines modernen Verkehrsträgers gerecht werden soll, müssen sie weit mehr sein als bloße Liegestellen zum Festmachen. Ihre Modernisierung

verlangt Denken und Planen in großen Dimensionen und einen klaren Sinn für eine nachhaltige Zukunft, so auch bei der Lände Brigittenau II in Wien: Um reibungslose An- und Ablegemanöver für Güterschiffe und sicheren Zugang für die Schiffsbesatzungen zu gewährleisten, wurden auf einer Länge von 344 Metern 14 jeweils 16 Tonnen schwere Dalben – riesige Rohrkonstruktionen, die aus dem Pipeline-Bau stammen – in den Flussgrund eingebracht. Dadurch wurden zwei Zufahrtsbrücken ermöglicht sowie ein Steg für das Bordpersonal. Zeitgemäße Landstromzugänge decken zudem den Strombedarf an Bord während der Liegezeit, sodass die zuvor dafür eingesetzten Dieselgeneratoren ausgedient haben.

Die umweltorientierte Verkehrswende und die dafür nötige Modernisierung der Wasserstraße Donau ist längst ein Anliegen von nationalem wie europäischem Format. Als am 27. August die runderneuerte Lände im Beisein von Klimaschutzministerin Leonore Gewessler und dem amtsführenden Leiter der EU-Kommissionsvertretung in Österreich, Wolfgang Bogensberger, offiziell eröffnet wurde, war dies vor allem eine Fortschrittsbotschaft an



Transportwirtschaft und Güterschifffahrt. Projektleiterin bei viadonau, Lea Dosser weiß: „Die Entwicklung der Wasserstraße hat nur Sinn, wenn sie immer ganzheitlich betrachtet wird. Zu einer top instand gehaltenen Fahrrinne gehören also logischerweise auch optimale Anlegemöglichkeiten. Darüber hinaus bedeutet dieses umfangreiche Upgrade einer traditionell hochfrequentierten Schifffahrtslandschaft gerade auch im unmittelbaren städtischen Umfeld Wiens eine besonders spürbare Verbesserung nicht nur für die Schifffahrt, sondern auch für Anrainer:innen und Umwelt.“

Macht den Schiffsbetrieb sauberer und leiser – mit der Nutzung von Landstrom haben Dieselgeneratoren während des Liegens ausgedient.

Die Maßnahmen an der Lände Brigittenau II wurden im Zuge des EU-Projekts „FAIRway works! In the Rhine Danube Corridor“ über die Connecting Europe Facility (CEF) der Europäischen Union co-finanziert. Das Projekt ist ein gemeinsames Vorhaben von Österreich und Serbien zur Verbesserung der Wasserstraßeninfrastruktur entlang der Donau in diesen beiden Ländern.

Gemeinsam für nachhaltigen Schiffsbetrieb, im Bild v.l.n.r.: EU-Kommissionsvertretung in Österreich, Wolfgang Bogensberger, Klimaschutzministerin Leonore Gewessler, viadonau-Kapitän Philipp Endt, viadonau-Projektmanagerin Lea Dosser und viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler.



SUMMARY

Project Economy

Following the modernisation of mooring places in Linz and Wildungsmauer in previous years, the mooring place Brigittenau II in Vienna, one of the busiest on the Austrian Danube, was also modernised in 2024. As part of the project 'FAIRway works! In the Rhine Danube Corridor' the measures were co-financed by the EU via the Connecting Europe Facility (CEF).

„Nach dem Hochwasser ist vor dem Hochwasser“

Mit großem Sicherheitsbewusstsein Schutzaufgaben verlässlich zu erfüllen ist eine Kernkompetenz von viadonau. Das bewies das Unternehmen einmal mehr Mitte September an den 245 Kilometer langen Hochwasserschutz-Anlagen an Donau, March und Thaya, um mit viel Einsatz dabei mitzuhelfen, die Hochwasserkatastrophe, die vor allem Ostösterreich hart getroffen hatte, zu bewältigen.



Das Hochwasser in Angern:
Die Fähre lag beinahe auf
Ebene der Dammkronen.

Hochwasserbetrieb“ und schließlich in den großen Hochwasserdienst an den jeweiligen Exposituren. Eine mehrtägige, echte Bewährungsprobe für Mensch und Hochwasserschutz.

Trotz der Schwere des Ereignisses kann Hochwasser- und Krisenmanagement-Experte bei viadonau, Stefan Scheuringer, für die Einsatzbereiche von viadonau ein positives Fazit ziehen: „Während unsere Kolleginnen und Kollegen im Hochwasserdienst vor Ort hervorragende Monitoring- und Unterstützungsarbeit für das Katastrophenmanagement und die Einsatzkräfte leisteten, bewiesen die in unserer Verantwortung stehenden Hochwasserschutz-Anlagen über weite Strecken verlässlich ihre Schutzfunktion.“ Wenngleich in Marchegg aufgrund von Überlagerungseffekten – rückgestaute Donau plus Hochwasser-Welle der March – der Bemessungswasserspiegel für ein 100-jährliches Hochwasser sogar überschritten wurde, bestand auch dort laut Scheuringer keine ernste Gefahr. Gleichwohl habe das Hochwasser sporadische Schwachstellen offenbart, denen man sich in der Instandsetzung gezielt annimmt. Scheuringer: „Ver-

Auch wenn es um Hochwasserkatastrophen geht, gilt bei viadonau der simple „Drei-Satz“: die Herausforderung annehmen, von ihr nachhaltig lernen und so umso besser auf die nächste vorbereiten. Denn das nächste Extremereignis kommt bestimmt und – laut Meteorolog:innen und Klimaforscher:innen – in Zukunft häufiger. Der fast vier Tage dauernde Starkregen, der, wie im Raum St. Pölten, teils über 300 Liter Wasser pro Quadratmeter brachte – mehr Regen, als

dort im gesamten Herbst durchschnittlich fällt – sorgte vor allem an Bächen sowie kleinen und mittelgroßen Flüssen wie Perschling oder Große Tulln für eine rasche Verschärfung der Lage. An Donau, March und Thaya, wo, wie der Verlauf der Ereignisse zeigen sollte, die Situation weitgehend unter Kontrolle blieb, gingen ab 13. September über 40 viadonau-Kolleginnen und -Kollegen zunächst von der Rufbereitschaft in die Phase „Vorbereitung auf den



Dammverteidigung, Marchfeldschutzdamm bei Stopfenreuth.

einzelnt aufgetretene Setzungen an den Dammverteidigungswegen im angrenzenden Gelände werden natürlich genau untersucht und fachlich begutachtet.“ Wichtig seien auch die Wochen danach: Aufräumen, Analyse der Auswirkungen und optimale Vorbereitung des Hochwasserschutzes, denn: „Nach dem Hochwasser ist vor dem Hochwasser“, so Scheuringer. Für den Experten ist klar: Die gute Vorbereitung der Mitarbeiter:innen und die von viadonau top sanierten und instand gehaltenen Hochwasserschutz-Anlagen bewährten sich in einem außergewöhnlichen Ernstfall.

Während nach dem Rückzug der Wassermassen die Erhaltungsteams von viadonau die umfangreichen und über mehrere Wochen dauernden Aufräumarbeiten in Angriff genommen haben, beschäftigt das Hochwasserereignis auch in der Nachbereitung weiterhin intensiv Hochwasserschutz-Expertinnen und -Experten. So folgte dem Sinken der Pegelstände sogleich die Phase der Datenerhebung und Dokumentation, zum Beispiel zu den Vernässungen im Hinterland, aber auch im Rahmen akribischer Kontrolle der Anlagen auf mögliche Schäden.

.....SUMMARY.....

Project Safety

Reliably fulfilling safety tasks with a high level of awareness is one of viadonau's core competences. The company proved this once again in mid-September at the 245 kilometre-long flood protection facilities on the Danube, March and Thaya rivers, helping to overcome the flood disaster, which hit eastern Austria particularly hard. Once the water levels had dropped, the phase of data collection and documentation immediately followed, for example on waterlogging in the hinterland, but also as part of meticulous inspections of the facilities for possible damage.



Infrastruktur, die (sich) bewegt

Wo Herausforderungen „beweglich“ sind, muss es nach viadonau auch das lösungsorientierte Denken sein. Mit „flexibler Infrastruktur“ zur gezielten Verbesserung der Schifffahrtsbedingungen auf der Donau verknüpft das Unternehmen eine alte Idee mit modernem Wasserstraßenmanagement. Am 27. August 2024 startete der Pilotversuch an einem kritischen Seichtstellenbereich östlich von Wien.



2024 im Pilotversuch an der Furt „Rote Werd“ getestet: eine mit Kies beladene Transportschute als „flexible Infrastruktur“.

WO LOKALE LÖSUNGEN BESONDERS WIRKSAM SIND

Auf ihrem frei fließenden Abschnitt östlich von Wien weist die Donau die meisten Seichtstellen auf. Treten ausgedehnte Niederwasserperioden auf, kann es hier zu kritischen Fehltiefen für die Schifffahrt kommen. Mithilfe von Nassbaggerungen werden diese im Rahmen des proaktiven Wasserstraßenmanagements von viadonau

beseitigt und der dabei gebaggerte Kies stromauf – ökologisch sinnvoll – wieder zugegeben. Eine gut funktionierende Vorgehensweise, in der die Expertinnen und Experten des viadonau-Wasserstraßenmanagements in ihrem kontinuierlichen Verbesserungsstreben nichtsdestoweniger viel Potenzial für noch mehr Effizienz, Wirkung und Treffsicherheit sehen. In einer umfangreichen Erprobungs-

phase führt viadonau daher einen innovativen Weg, dessen Ursprünge an der Donau über hundert Jahre zurückliegen, im Dienste modernen Wasserstraßenmanagements fort. Und zwar genau dort, wo treffsichere Niederwasserregulierung einen besonders starken Effekt erzielen kann – im Bereich der Furt „Rote Werd“, einem für die Donauschifffahrt kritischen Seichtstellenbereich.

**MEHR TEMPORÄRE TIEFE,
WENIGER ABLAGERUNGEN**

Im Zentrum der aus dem 19. Jahrhundert stammenden und für das heutige Wasserstraßenmanagement auf der Donau adaptierten Methode stehen flexibel platzierbare Transportschuten. Mit ihrer Funktionsweise als gezielt „justierbare“ Infrastrukturelemente sollen diese eine dynamische Niederwasserregulierung ermöglichen. Die nicht motorisierten Schiffseinheiten werden mit Kies aus Erhaltungsbaggerungen beladen, seitlich außerhalb der Fahrrinne mithilfe eines Schubschiffes positioniert und mit mehreren schweren Ankern gesichert. Durch die Schuten wird der Flussquerschnitt eingeeignet, werden die Strömungsgeschwindigkeit und Sohlschubspannungen erhöht, wird kurzfristig der Geschiebetransport verstärkt und zugleich die Fahrwassertiefe erhöht. Die Erhöhung der Fließgeschwindigkeit verringert Kiesablagerungen und somit den Bagger-

aufwand in den Seichtstellenbereichen – gerade in Niederwasserperioden ein wesentlicher Vorteil. Das Aufsetzen der Transportschuten auf den DonaGrund bei sinkendem Wasserstand ist dabei ein gewollter Effekt.

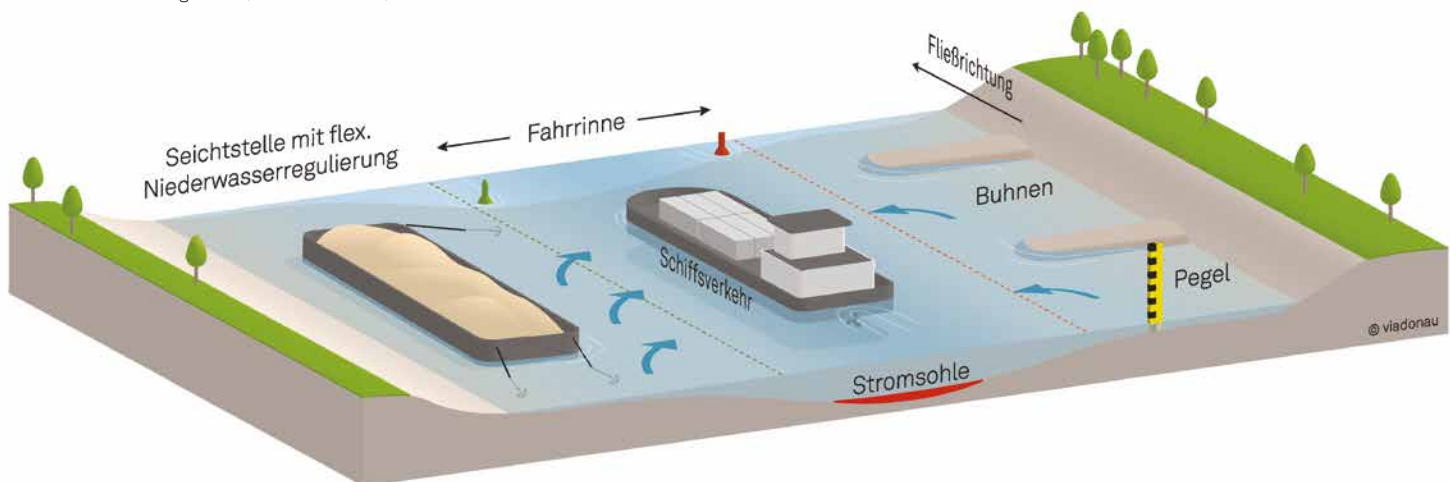
Michael Kalb, verantwortlich für die Erprobung der Methode bei viadonau, sieht in der „minimal invasiven“ Maßnahme einen wichtigen Mehrwert. „Im Vergleich zu „harten“ Wasserbauwerken, zum Beispiel aus Wasserbausteinen geschüttete Buhnen oder Leitwerke, sind die flexiblen Elemente ein Schritt in Richtung eines anpassungsfähigen Systems, in dem die Ansprüche der Schifffahrt und der Ökologie Hand in Hand gehen“, so der Experte. Um den Effekt der Methode genau zu dokumentieren und zu analysieren, wird der Ende August gestartete Pilotversuch, jeweils in Niederwasserperioden, über einen Zeitraum von vier Jahren laufen.

Im Rahmen des jüngst gestarteten und von viadonau koordinierten internationalen Projekts FAIRWay Danube II, co-finanziert durch die Connecting Europe Facility (CEF) der Europäischen Union, soll der Pilotversuch „Flexible Infrastruktur“ vorab wichtige Erkenntnisse auch für eine Umsetzung in den Ländern der mittleren und unteren Donau bringen.

SUMMARY**Project Safety**

According to viadonau, where challenges are 'flexible', there must also be solution-oriented thinking. With 'flexible infrastructure' for the targeted improvement of navigation conditions on the Danube, the company combines an old idea with modern waterway management. The testing phase started on August 27, 2024, at a critical shallow section east of Vienna.

„Flexible Infrastruktur“ – grafische Darstellung des Prinzips.
Durch die verankerte Schute wird Donauwasser verstärkt in die Fahrrinne gelenkt (Quelle: viadonau).



Ein Schiffsleben für Millionen Fischleben

MS NEGRELLI AUF SEINER VIELLEICHT WICHTIGSTEN MISSION

JOSEF SEMRAD

Naturraummanagement viadonau

„Mit LIFE-Boat 4 Sturgeon wird MS Negrelli zum Flaggschiff für den Artenschutz.“



Eigentlich lag die Idee, unser Schiff – MS Negrelli – für ein Aufzuchtprojekt für Störe zu nutzen, ja fast schon auf der Hand. Die beachtliche Länge von rund 70 Metern, die gut modifizierbare Konstruktion, sein nach rund 60 Jahren immer noch relativ guter Zustand und die schon vorhandenen großzügig bemessenen Hohlräume im Rumpf schaffen günstige Voraussetzungen für eine schwimmende Fisch-Kinderstube. Dass wir den Negrelli zur Verfügung stellen und ihn maßgeschneidert für diese neue Mission umbauen lassen, bestätigt einerseits unsere große Bereitschaft, gemeinsam mit der Stadt Wien, dem BML und der BOKU einen ganz wesentlichen Beitrag zur Rettung der Donau-Störe zu leisten, andererseits aber soll der Negrelli insgesamt zum Flaggschiff im besten Sinn des Wortes für den Artenschutz an der Donau werden.

Im Mai 2024 startete dieses ambitionierte Vorhaben endgültig in seine praktische Phase. Nach entsprechenden Umbauvorbereitungen wurde der Negrelli

im Frühjahr schließlich in die ÖSWAG-Werft in Linz überstellt, wo die umfassenden Modifikationen – Reinigung, Konservierung der Unterkonstruktion, Instandsetzung des Antriebs und schließlich der Einbau der Wasserbecken – umgesetzt werden.

Als langjähriger Experte bei viadonau habe ich einige Stationen des Werdegangs des MS Negrelli miterlebt, der vom Steintransporter zum Baggerschiff und schließlich zur Event Location geworden war. Umso mehr freut es mich, diese erneute Verwandlung, hinter der ein besonders schöner Zweck steht, als Projektpartner unmittelbar begleiten zu dürfen. Worauf ich mich als Ökologe und leidenschaftlicher Naturfreund aber ganz besonders freue, das sind die 1,6 Millionen Störe von vier an der Donau bedrohten Störarten, die im Bauch des Negrelli heranwachsen und von dort in die Donau entlassen werden. Von den vielen Aufgaben, die unser größtes Schiff bislang zu erfüllen hatte, ist diese neue Mission zweifellos die flussökologisch bedeutendste.

Solange sie wandern konnten und geeignete Strömungsbereiche vorfanden, zählten Störe über Jahrtausende zu einer vielfältigen Donau-Tierwelt. Die Anpassung des Stroms nach Maß des Menschen ließ vor allem wandernde Arten allmählich verschwinden. Mit viel ökologischem Fingerspitzengefühl werden regulierende Eingriffe teilweise zurückgenommen oder umweltverträglich umgestaltet. Die Überlebenschance für die urtümlichen Donau-Bewohner steigt wieder. Jüngstes Projekt, das diese Chance am Schopf packt: LIFE-Boat 4 Sturgeon der BOKU Wien. Mit dem viadonau-Schiff Negrelli als schwimmende Aufzuchtstation will man gleich vier Störarten wieder auf die Beine helfen. Zu den Hintergründen und dem Engagement einer außergewöhnlichen Rettungsmission – nachgefragt.

FÜR DEN STÖRARTENSCHUTZ EINEN GANG HÖHERSCHALTEN

THOMAS FRIEDRICH

Hydrobiologie und
Gewässermanagement IHG/BOKU

„Gemeinsam mit starken Partnern gehen wir den Störartenschutz stets mit viel Engagement, Gefühl und Optimismus an.“



Schon als wir 2016 gemeinsam mit zahlreichen Unterstützern – darunter auch viadonau – in das Artenschutzprojekt LIFE Sterlet starteten, war unser Motto: keine halben Sachen. Mit unserem permanenten Aufzuchtcontainer auf der Donauinsel, intensivem Awareness-Programm und regelmäßigen gemeinsamen Auswilderungsaktionen konnten wir rund 240.000 Sterlets in die Donau entlassen. Dass wir uns mit dem Projekt zunächst auf die kleinste Störart konzentrierten, stärkte unsere Erfolgchancen. Im Gegensatz zu den anadromen Arten, die ins Schwarze Meer wandern, ist der im Fluss verbleibende Sterlet immerhin noch in kleinen Restbeständen in der österreichischen Donau zu finden. Zudem verbesserten zuvor erfolgte LIFE-Projekte durch Gewässervernetzungen und Uferrenaturierungen die Lebensbedingungen im Strom. Die Zeichen standen also gut, um einen weiteren Gang hochzuschalten in Sachen Störartenschutz an der Donau. Und genau das tun wir nun mit LIFE-Boat 4 Sturgeon. Im Zentrum des Projekts steht natürlich das namensgebende LIFE-Boat MS Negrelli von viadonau, das nicht weniger als eine Arche für Sterlet, Waxdick, Sternhausen und Hausen sein wird, mit der wir eine,

insbesondere für die drei großen Arten, überlebenswichtige, lebendige Genbank mit Muttertieren schaffen. Gemeinsam mit weiteren engagierten Partnern wie dem BML und der Stadt Wien bleiben wir dabei unserem eingangs erwähnten Motto nicht nur treu, sondern legen noch eins drauf. Wir widmen uns nun gleich vier bedrohten Donau-Störarten, deren Population in der Donau mit 1,6 Millionen Tieren in den kommenden fünf Jahren gesichert werden soll. Als aktiver Partner mit im Boot ist seit Sommer 2024 außerdem das Haus des Meeres, wo in einem 13.000-Liter-Aquarium die Donau-Störe hautnah erlebbar sind. Gleichzeitig sorgen wir dafür, dass der Stör auch abseits der Donau ins Bewusstsein der Menschen dringt, wofür wir mit einem mobilen Riesenaquarium mitten in Wien im Sommer viel Aufsehen erregt haben. Die Reaktionen auf unsere Bemühungen sind überwältigend positiv und geben uns umso mehr Zuversicht für die Zukunft der Störe. Diesen Zuspruch für die Natur wollen wir möglichst gut nutzen. Die langjährige Erfahrung in Artenschutzprojekten hat uns immer wieder gelehrt, dass sich so etwas sowieso am besten mit Engagement, Gefühl und viel Optimismus angehen lässt.

Von den Schönen, Verkannten und Dickköpfigen

Heuschrecken zeichnen sich nicht nur durch enorme Vielfalt und Beweglichkeit aus. Als sehr anpassungsfähige Insekten können sie neue Lebensräume schnell besiedeln und reagieren rasch auf Veränderungen in ihrer Umgebung. Das macht sie zu besonders guten „Anzeigern“, wenn es darum geht, die Entwicklung von Vegetation zu beurteilen. Mit dem Projekt „Blühende Dämme“ will viadonau die Pflanzenvielfalt auf den Hochwasserschutzanlagen an March und Thaya fördern und so auch für die Tierwelt attraktiver machen. Wichtig: ein maßgeschneider-tes Pflegekonzept und ökologisches Feingefühl. Die zirpenden und hüpfenden Sechsheiner stehen dafür besonders im Fokus der Maßnahmen und ihrer Wirkung.

viadonau-Ökologe Josef Semrad – nicht nur Experte seines Faches, sondern auch begnadeter Naturfotograf – ist im Rahmen des Projektmonitorings immer wieder an den Hochwasserschutzdämmen unterwegs, um die Wirkung der Maßnahmen, zum Beispiel genau getimtes Mähen sowie Entfernen von Mähgut, präzise zu dokumentieren. Im Sommer wurde eine erste Heuschreckenkartierung durchgeführt. Dabei wurden die Tiere nach Art und Individuenzahl auf quer über den Damm verlaufenden Abschnitten erhoben. Ergebnis: 26 verschiedene Arten, darunter auch Arten, die auf der Roten Liste stehen, wie die Italienische Schönschrecke, der Schwarzfleckige Grashüpfer und die Kleine Beißschrecke. Am häufigsten anzutreffen waren der Verkannte Grashüpfer, der Wiesengrashüpfer und der Dickkopfgashüpfer. Semrad – mit der Geduld des wahren Naturforschers – hatte die agilen und fotogenen Insekten schließlich am sinnbildlichen Haken in Form seiner fast immer mitgeführten Fotokamera. Die Bilder sind nicht nur dokumentarisch von großem Wert, sondern auch unter künstlerischen Gesichtspunkten echte Hingucker.

Bitte recht freundlich! Italienische Schönschrecke, Verkannter Grashüpfer und eine Zweifarbig Beißschrecke.



Des Kaisers folgenschwere Havarie

Auch ein Kaiser war nicht gefeit vor den Unwägbarkeiten des Donaustroms. Jedoch: Mit absolutistischer Macht ließen sich einst Berge versetzen – zumindest in Form kleiner, aber gefährlicher Felseninseln in der Donau. Eine solche ließ nämlich Kaiser Franz Joseph I. einst sprengen, nachdem er am 20. September 1858 mitsamt Gemahlin Sisi und Gefolge an Bord seiner neuen Donaujacht „Adler“ einen „majestätischen“ Schreckmoment erlebt hatte.

Wetter und Laune sollen gleichermaßen kaiserlich gewesen sein, als Franz Josef mit seiner Reisegesellschaft erstmals an Bord der neuen Jacht die Donau befuhr. Der schiffahrtsinteressierte Monarch hatte sich während der zunächst problemlosen Fahrt sämtliche technischen Details des Gefährts geduldig erklären lassen, bis schließlich nach Bewältigung

der nicht ungefährlichen Strudenstrecke nur wenige Kilometer hinter Grein der unglückselige Zwischenfall geschah. Die „Adler“ war durch die Grundberührung an der Hausstein Felseninsel leckgeschlagen und wurde nach genauerer Untersuchung und Beurteilung des Schadens gegenüber St. Nikola über einer Sandbank auf Grund gesetzt.



Angesichts des Ranges und der Machtfülle der beim Unfall anwesenden Prominenz konnten die Folgen für die problemursächliche Felseninsel nur verheerend sein. Diese musste gesprengt werden, womit auch dem für die Schifffahrt gefährlichen Strudel, den sie verursachte, der Garaus gemacht wurde. Eine über der Haussteinkapelle in die Felswand bei Stromkilometer 2075,4 eingefasste Steintafel beweist bis heute die Denkwürdigkeit dieses kaiserlichen Entschlusses. Dass an dem schwierigen Donauabschnitt auch über 150 Jahre später noch handfeste Lösungen ge-

fragt sind, zeigte sich zuletzt in ebendieser Felswand. So hatte loses Gesteinsmaterial die Haussteinkapelle darunter sowie die vorbeiführende Bundesstraße bedroht, weshalb die Wand von August bis Oktober 2024 im Auftrag von viadonau mit einem Sicherungsnetz gesichert wurde. Nach Abschluss der Arbeiten darf die Natur wieder übernehmen, sodass in wenigen Jahren das Netz kaum noch zu sehen sein wird. Die Kapelle steht übrigens im Eigentum von viadonau und wird gemeinsam mit den Anwohner:innen betreut.

viadonau



Auf der Donau. Für die Donau.

So vielfältig wie WIR.

Dich fasziniert die Donau?
Bei uns machst Du Deinen Weg!

Entdecke unsere Berufswelt und aktuelle
Stellenangebote in unserem Karriere-Portal!

karriere.viadonau.org



CHAMÄLEON NAMENS NEGRELLI



Steintransporter, Baggerschiff, Ausstellungsort, Event Location – das alles war das größte Schiff in der viadonau-Flotte schon. Nach rund sechs Jahrzehnten und einem außergewöhnlich bewegten Werdegang steuert der Negrelli aber nicht etwa in seinen Lebensabend, sondern tritt im Gegenteil einen völlig neuen Lebensabschnitt an – als schwimmende Aufzuchtstation für Störe im Projekt LIFE-Boat 4 Sturgeon. Eine kleine Bilderreise quer durch ein besonderes Schiffsleben.



VIADONAU BEI DER ARBEIT

Nach einem Hochwasserereignis, wie es Mitte September 2024 Ostösterreich traf, gilt es umso mehr, Ordnung und Sicherheit rasch wiederherzustellen. In intensivem Einsatz kümmert sich viadonau um die Beseitigung der Folgen des Hochwassers an Donau, March und Thaya.

