

stream

DAS MAGAZIN VON VIADONAU AUSGABE 12/2020

HINGESCHAUT

BINNENSCHIFFFAHRT TROTZ CORONA

AUF STARKEM ZUKUNFTSKURS

Story ab Seite 8

BLITZLICHT: Staatssekretär besucht Servicecenter Carnuntum

NACHGEFRAGT: Krisenbewältigung und „Neue Normalität“

AM HAKEN: Versenkt im Donaukanal

viadonau

ALLES FÜR DIE DONAU

Schifffahrt kompakt – Der Jahresbericht Donauschifffahrt 2019 informiert umfassend über aktuelle Entwicklungen in Sachen Verkehr, Transportaufkommen, Fahrwasserhältnisse und vieles mehr. Jetzt einfach unter www.viaddonau.org/publikationen downloaden – für klare Sicht mit DEM Kompendium zur Binnenschifffahrt auf der Donau in Österreich.

19



Den Bug in die Welle drehen



HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer viadonau

Aus einer Krise auch das Positive zu ziehen ist meist der erste Schritt, sie erfolgreich zu meistern.

Nun könnten wir auch an dieser Stelle einmal mehr über das alles bestimmende Thema dieses Jahres reden: Corona. Und das tun wir auch. Denn die Funktionsfähigkeit der Wasserstraße Donau zu gewährleisten – für uns selbstverständliches Tagesgeschäft – war und ist gerade in diesen besonderen Zeiten wichtiger denn je. Durch eine schnelle und für unsere vielen Aufgabenbereiche maßgeschneiderte Umsetzung der Vorgaben zur Eindämmung der Pandemie gelang es uns, auch während der besonders intensiven Krisenmonate, die Donau als Verkehrsweg und Freizeitraum in gewohnter Qualität bereitzustellen. Für uns war und ist es wichtig, unter den Bedingungen dieser „Neuen Normalität“ unsere essenziellen Aktivitäten und Vorhaben zur verlässlichen Instandhaltung und ökologischen Pflege der Donau niemals aus dem Fokus zu verlieren, sondern – im Gegenteil – nahtlos weiterzuführen oder rasch wieder aufzunehmen, wie unsere Vermessungsarbeit am Strom, vorausschauendes Wasserstraßenmanagement und Naturschutzprojekte wie Dynamic LIFE Lines Danube.

Gut geschult durch regelmäßige Krisentrainings haben wir auch diese für alle neuartige Herausforderung angenommen, haben den „Bug in die Welle gedreht“ und sind uns unserer kundenorientierten Unternehmensphilosophie mit Qualität und Verantwortungsbewusstsein für Mensch, Natur und Wirtschaft treu geblieben. Das wäre ohne die unerschütterlich positive Einstellung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht möglich gewesen, die mit Anpack-Mentalität – wenn nötig, eben auch mit Maske, Einhalten eines Sicherheitsabstandes und in Telearbeitsschichten – weiter tagtäglich ihr Bestes für die Donau geben.

In der neuesten stream-Ausgabe zeigen wir, wie wir im Zeichen von Corona unseren erfolgreichen Kurs fortsetzen, aber auch, dass es Leben, Entwicklung, Forschung und Arbeit abseits der Krise gibt. Viel Vergnügen beim Schmökern!

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber viadonau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien **Chefredaktion** Andreas Herkel **Autoren dieser Ausgabe** Andreas Herkel, Robert Tögel, Stefan Scheuringer, Jürgen Trögl, Bettina Matzner, Simon Hartl **Kreation, Layout, Bildbearbeitung & Schlussredaktion** LWmedia, Krems–Wien, www.lwmedia.at **Fotos** viadonau, Johannes Zinner, BOKU/IWA, Robert Tögel, Karin Zeiler/Bezirksblätter NÖ, Martin Huleja, Linz Tourismus/Robert Josipovic, Stefan Scheuringer **Produktion/Druck** Gugler GmbH



Cradle to Cradle Certified™ Pureprint
innovated by gugler®
Gesund. Rückstandsfrei. Klimapositiv.
www.gugler.at



6 Blitzlicht
Die Donau aktuell

8 Hingeschaut
Trotz Corona stark
in die Zukunft



14 Umwelt
Frisches Leben für Donau-Auen



16 Umwelt
Vermessungspower an der March



18 Sicherheit
2. Donauisicherheitstag

Blitzlicht 

6 Thaya 2020/Chemie-Hotspot
Linz/2. Donauisicherheitstag/Not-
falltraining in Norddeutschland/
Forschungskooperation für Do-
naukies/Staatssekretär Brunner
besucht Servicecenter/Save the
Date – Danube Business Talks in
Linz

Hingeschaut 

8 Wie viadonau die Wasserstraße
topfit in die Zukunft führt

Umwelt 

14 Dynamic LIFE Lines Danube –
Alte Seitenarme bringen neues
Leben in die Donau-Auen

Umwelt 

16 Vermessungskraftakt für
INTERREG-Projekt ProDaM

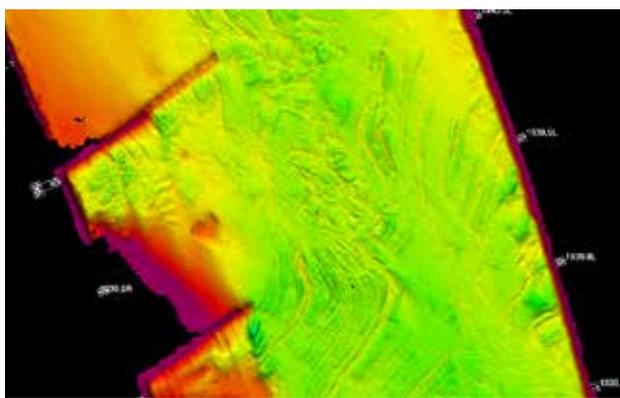
Sicherheit 

18 2. Donauisicherheitstag – Für die
besten Kräfte am Strom



„Mit unseren Schwerpunktinitiativen konzentrieren wir wie mit einem Brennglas die richtigen Interessen und Kompetenzen des Transportsektors genau in jenen Bereichen, wo die Wasserstraße enorme Potenziale bietet und zudem die Binnenschifffahrt aus ökologischer Sicht fester Bestandteil der Transportkette sein sollte.“

BETTINA MATZNER
viadonau



25 Stromkilometer 1940
Das Donauherz von Klosterneuburg



27 Ausgegraben
Erforschung des Donaukieses

Corporate Governance



20 Krisenmanagement Marke
viadonau

Nachgefragt



22 „Neue Normalität“ an der
Wasserstraße

Am Haken



24 Sünden einer Großstadt

Stromkilometer 1940



25 Das Herz des Danuvius

Gesichtet



26 WACA-Zertifikat für viadonau/
Kennzeichnende Wasserstände
der March aktualisiert

Ausgegraben



27 Steine der Erkenntnis



Beeindruckt von moderner Wasserstraßenverwaltung Marke viadonau: Abteilungsleiterin Schifffahrt (BMK) Vera Hofbauer, Sektionschef (BMK) Gerhard Gürtlich, Staatssekretär Magnus Brunner und viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler.

Auf den Spuren unseres Erfolgs Brunner besucht Servicecenter Carnuntum

viadonau arbeitet mit modernsten technischen Lösungen für die optimale Instandhaltung der Wasserstraße Donau. Am 3. Juni stattete der für die Schifffahrt zuständige Staatssekretär (BMK) Magnus Brunner dem viadonau-Servicecenter Carnuntum einen Besuch ab. Vor allem die neuen fernüberwachten Kunststoffbojen zur Kennzeichnung der Wasserstraße sowie die Vermessungsarbeit mit Echolot beeindruckten. Die anspruchsvolle Arbeit von viadonau bilde laut Brunner die Basis für die Krisenfestigkeit der Donau als Infrastrukturweg. Das gemeinsame Ziel: die Donau als nachhaltigen, leistungsfähigen und sicheren Transportweg für die Zukunft optimal aufstellen.

Thaya 2020 So geht Zusammenarbeit

Schon die ersten Ergebnisse sorgten für viel Enthusiasmus bei den Projektpartnern von Thaya 2020 – zu Recht. Bis Anfang 2020 wurden in enger Kooperation mit der Tschechischen Republik drei Flusschlingen wiederangebunden und der Thaya rund 900 Meter Flusslauf zurückgegeben. Neben den beiden Gewässerverwaltern Povodí Moravy und viadonau beteiligen sich auch das österreichische Umweltbundesamt, das TG Masaryk Wasserforschungsinstitut sowie der österreichische Nationalpark Thayatal an dem von der EU unterstützten INTERREG-Projekt.



Gemeinsam für die Thaya – David Veselý (Povodí Moravy) und Franz Steiner (viadonau)

Chemie-Hotspot Linz Trockene chemische Produkte im Fokus



Was hat die Donau drauf? Bei einem Workshop im Hafen Linz beurteilten Expertinnen und Experten Chancen und neue Märkte für die Binnenschifffahrt.

Die Verlagerung chemischer und petrochemischer Produkte auf das Binnenschiff ist ein aktueller Schwerpunkt von viadonau. Gemeinsam mit Borealis L.A.T, Multinaut Donalogistik und Österreichische Donaulager ging man bereits Ende 2019 im Hafen Linz der Frage nach, wie man die Donau dafür noch stärker ins Blickfeld der Wirtschaft rücken kann. Häfen und Wasserstraße bieten mit exzellenter Infrastruktur schon heute Top-Anreize für mehr Umschlag trockener chemischer Produkte auf das Binnenschiff – ein wichtiger Schwerpunkt auch bei den von viadonau ebenfalls in Linz veranstalteten Danube Business Talks 2020.

Save the Date! Danube Business Talks: Linz, 14./15. Oktober

Restart the River. Am 14. und 15. Oktober steigen die Danube Business Talks in Linz. viadonau lädt ein zu Top-Themen: Neue Märkte für den Transport auf dem Binnenschiff, Landstrom als zeitgemäßes und umweltfreundliches Energiekonzept für die Schifffahrt und die Rolle der Wasserstraße im wirtschaftlichen Wiederaufschwung. In Linz beginnt's!

www.danubebusinesstalks.org
#dbt20linz



Danube Business Talks 2020 in Linz, 14. & 15. Oktober. Restart the River!

Der Donau auf den Grund gehen Forschungskooperation für neue Erkenntnisse

Im Rahmen des Maßnahmenkatalogs für die Donau östlich von Wien und des integrativen Wasserstraßenmanagements von viadonau wurden auf der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien in einer rasterartigen Anordnung 150 volumetrische Proben entnommen. Nach der Siebung und Analyse der Kiesproben wird nun in einer Forschungskooperation zwischen der Universität für Bodenkultur Wien (Institut für Wasserbau, Hydraulik und Fließgewässerforschung), dem Ingenieurbüro Klasz und viadonau eine vergleichende wissenschaftliche Analyse zum Sohlmaterial an den beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau erstellt. Das bringt wichtige Erkenntnisse, mit denen ökologische und wasserbauliche Projekte künftig noch treffsicherer geplant werden können. (Mehr dazu auf Seite 27)



In einer Forschungskooperation mit der BOKU Wien und dem Ingenieurbüro Klasz geht man der Donau auf den Grund.



Donau im Fokus beim 2. Donauserheitstag in Tulln mit (v.l.n.r.) Georg Schicker (BFKDO Gänserndorf), LH-Stv. NÖ Stephan Pernkopf, Staatssekretär Magnus Brunner (BMK), Landesfeuerwehrkommandant NÖ Dietmar Fahrafellner und Reinhard Steyrer (BFKDO Mistelbach)

Sicherheitsraum Donau 2. Donauserheitstag in Tulln

Am 28. Februar riefen der Niederösterreichische Landesfeuerwehrverband, das BMK, das Land Niederösterreich und danube tourist consulting zum 2. Donauserheitstag in Tulln. Und viadonau folgte gemeinsam mit Einsatzorganisationen und Schifffahrtstreibenden wieder zahlreich dem Ruf. Im Zentrum: Wie der Lebens- und Naturraum Donau als Sicherheitsraum weiterentwickelt und die behördenübergreifende Koordination und Kommunikation in Katastropheneinsätzen weiter verbessert werden können. (Mehr dazu auf Seite 18)

Notfalltraining im Großformat Seenotrettungsübung im hohen Norden

Am 11. Februar ging es für Einsatzkräfte und Vertreter der Niederösterreichischen Feuerwehren und viadonau nach Norddeutschland, um einmal mehr Verhalten, Koordination und den Einsatz professionellen Rettungsequipments im Ernstfall zu trainieren. Nichts für schwache Nerven. Denn im eindrucksvollen Umfeld der deutschen Meere stand auch die Seenotrettung aus der Luft auf dem Programm. Mit den Experten der Firma Deutsche WindGuard und der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) nutzte man das Training natürlich auch zum wertvollen Erfahrungsaustausch.



Top adjustiert für das Rettungstraining auf hoher See: Die Profis der NÖ Feuerwehr und viadonau-Hochwasserschutzexperte Stefan Scheuringer an Bord des deutschen Seenotrettungskreuzers Hans Hackmack.



Leistung, auf die man auch in der Virus-Krise zählen kann – die Güterschifffahrt stellt die Versorgung sicher.

MIT RÜCKGRAT UND CHARAKTER – BINNENSCHIFFFAHRT TROTZ CORONA AUF STARKEM ZUKUNFTSKURS

Nach dem Niederwasserjahr 2018 feierte die Binnenschifffahrt auf der österreichischen Donau im Folgejahr ein veritables Comeback. Als umweltfreundliche, robuste und zukunftsfähige Transportoption beweist die Wasserstraße auch in der aktuellen Coronavirus-Pandemie als Drehscheibe für essenzielle Güter ihre Rückgratqualitäten für Wirtschaft und Gesellschaft. Jetzt gilt es umso mehr, die Stärken der Schifffahrt weiter auszubauen. Wie, zeigt viadonau: mit Schwerpunktinitiativen, Awareness und Modernisierungsakzenten auch zu Land.

Ist das Vertrauen in einen Verkehrsträger einmal erschüttert, ist es schwer, es wieder aufzubauen. Dass aber genau das 2019 an der österreichischen Donau gelang, lag auch am konsequenten proaktiven Wasserstraßenmanagement von viadonau. Die Transportwirtschaft reagierte auf die günstigen Bedingungen mit guten Zahlen und zeigte mit 20 Prozent mehr transportierten Gütern und einem Plus von zehn Prozent in Sachen Hafenumschlag, dass die Chancen, die die Donau bietet, erkannt und auch genutzt werden – mit weiterhin viel Luft nach oben.

ZEIGEN, WAS DIE DONAU KANN

„Die Wasserstraße darf nicht mehr im Hintergrund stehen, wenn es um die Frage nach nachhaltigen und zugleich leistungsfähigen Transportkonzepten für die Zukunft geht“, fordert viadonau-Logistikexpertin Bettina Matzner. Stets die Transportketten

von morgen im Blick, weiß sie: Für einen verstärkten Transport auf der Wasserstraße ist gute Instandhaltung nur die halbe Miete. Die dadurch verbesserten Chancen für die Wirtschaft müssen noch stärker wahrgenommen werden. Schließlich beträgt der Anteil der Binnenwasserstraßen an der Gesamttransportleistung in Österreich nur rund zwei Prozent. Ausbaufähig. Ein wichtiger Ansatz für die Expertin und ihr Team: Fokus, Networking und Beharrlichkeit. „Wir müssen Vorteile und Möglichkeiten, die die Donau bietet, aktiv kommunizieren. Das gelingt uns mit Schwerpunktinitiativen zu bestimmten Gütern, die besonders für den Transport auf der Donau geeignet sind.“ Jüngste Initiative: chemische und petrochemische Produkte. Gemeinsam mit Logistikexpertinnen und -experten der österreichischen Donauhäfen und Branchenvertretern wie Borealis L.A.T, Multinaut Donau-logistik und der Österreichischen

Donaulager werden die Möglichkeiten der Wasserstraße und ihr Potenzial für die Zukunft analysiert. Das logische Ziel: mehr Güter auf das Binnenschiff.

Bereits seit 2010 führt viadonau Schwerpunktinitiativen zur wirtschaftlichen Stärkung der Wasserstraße durch. Der gezielte Expertenaustausch, den sie maßgeblich mit ins Leben rief, ist für Matzner ein vertrautes Umfeld. Die Logistikexpertin weiß, wo man mit der Stärke der Donau besonders kraftvoll zupacken kann. „Mit unseren Schwerpunktinitiativen konzentrieren wir wie mit einem Brennglas die richtigen Interessen und Kompetenzen des Transportsektors genau in jenen Bereichen, wo die Wasserstraße enorme Potenziale bietet und zudem die Binnenschifffahrt aus ökologischer Sicht fester Bestandteil der Transportkette sein sollte“, so Matzner. Gemeint sind vor allem Massengüter, Schütt- und 



„Wir müssen Vorteile und Möglichkeiten, die die Donau bietet, aktiv kommunizieren. Das gelingt uns mit Schwerpunktinitiativen zu bestimmten Gütern, die besonders für den Transport auf der Donau geeignet sind.“

BETTINA MATZNER
Projektmanagerin viadonau

› Stückgüter, die sich mit einem Binnenschiff besonders energieeffizient und in großen Mengen transportieren lassen, wie Baustoffe oder Recyclingprodukte, die bereits im Fokus von Schwerpunktinitiativen standen, und für die gerade auch in der Langzeitperspektive hoher Transportbedarf besteht. Der östliche Donauraum hat sich zu einem dynamischen Wachstumsmarkt entwickelt. Umfangreiche Infrastrukturprojekte erhöhen den Bedarf an Baumaterial an der mittleren und unteren Donau. Gleichzeitig sind die Donauländer über den Fluss und das Schwarze Meer mit der Türkei als einem der weltweit bedeutendsten Schrottimportländer verbunden. Chancen, die es nicht zu verschlafen gilt. Matzner: „Genau das haben wir bei viadonau früh erkannt. Deshalb verstehen wir unsere

Schwerpunktinitiativen vor allem auch als Awareness-Offensive und wesentliches Gestaltungselement für die Zukunft der Wasserstraße Donau.“

**ZUKUNFT GESTALTEN –
DIGITAL UND INTERNATIONAL**

Wo Wirtschaftsinteressen auf moderne Services treffen, dort verweilen sie. Das Zauberwort, das auch auf der Wasserstraße das Tor zur Zukunft öffnet, lautet Digitalisierung. viadonau gibt ihr seit vielen Jahren am Fluss eine konkrete Form. Etwa mit kontinuierlich weiterentwickelten River Information Services (RIS) für die Schifffahrt, aber auch mit maßgeschneiderten Service-Plattformen wie dem Danube Logistics Portal. Der Antrieb dahinter ist klar. „Ohne Services keine Attraktivität der Transport-



Die viadonau-Schwerpunktinitiativen widmen sich Gütern mit besonders großem Potenzial für den Transport auf der Donau.

option Wasserstraße, und ohne Attraktivität gibt es keine Aufmerksamkeit.“ Für Simon Hartl, Leiter der Transportentwicklung bei viadonau, muss die Erhöhung der Aufmerksamkeit für die Wasserstraße mit einem bestimmten Service-Versprechen einhergehen: Information nicht nur als Hilfestellung, sondern als bedarfsorientierte Dienstleistung. „Mit dem Danube Logistics Portal sind wir bereits gut aufgestellt – auch für ganz konkrete Fragen und Anliegen, wenn es um Transporte auf der Donau geht. Welche infrastrukturellen Möglichkeiten gibt es in meiner Region am Strom? Wer ist der richtige Logistikanbieter für mein Produkt? Wie kann ich meine Transporte ausgehend von aktuellen Fahrwasserbedingungen effizient und verlässlich planen?“ Besonders wichtig: Die Donau stets

als Ganzes sehen und umfassende Informationen zur Wasserstraße auf ihrer gesamten Länge bereitstellen.

Neben erfolgreichen internationalen Vorhaben zur Harmonisierung des Wasserstraßen-Managements auf der Donau, wie das Projekt FAIRway Danube, gehe es laut Hartl vor allem auch darum, administrative Abläufe entlang der Wasserstraße effizienter zu gestalten. „Die Internationalität der Donau ist ein entscheidendes Argument pro Wasserstraße und verleiht ihr ihre Bedeutung als Wirtschaftsfaktor und internationale Logistikachse. Da dürfen Grenzüberschreitungen mit dem Schiff nicht länger ein Geduldsspiel sein“, so Hartl. „Gemeinsam mit mittel- und osteuropäischen Partnerländern gehen wir dieses Thema besonders energisch an.“ Bereits gelungene große

Schritte wie das gemeinsam erstellte Handbuch zu Grenzkontrollen an der Donau und einheitliche Grenzkontrollformulare – die sogenannten Danube Navigation Standard Forms (DAVID) – erleichtern den Kapitänen bereits erheblich das Nehmen dieser Hürde.

ENERGIEBEWUSST AUCH IM STILLSTAND

Apropos große Schritte für die Binnenschifffahrt. Die werden auch am Ufer gemacht, Stichwort: Landstrom. Zwar weist die Schifffahrt unter allen Verkehrsträgern das günstigste Treibhausgas-/Leistungs-Verhältnis auf – ein Schubschiff mit vier Leichtern kann die Ladung von 280 LKW transportieren –, als zukunfts-fähige Transportoption gilt es jedoch, auch an Liegestellen energieeffizient aufzutreten. Derzeit kommen häufig ▶



Für effizientere Grenzkontrollen: Im Frühjahr führten Ungarn, Kroatien und Serbien die neuen DAVID-Formulare ein.



„Die Wirtschaft an der Donau wird auf dem Weg der Wasserstraße gestärkt aus der Krise hervorgehen und ein wichtiger Katalysator für den Wiederaufschwung sein.“

SIMON HARTL
Leiter Transportentwicklung viadonau

› noch Dieselgeneratoren zur Energieversorgung an Bord zum Einsatz. Künftig sollen liegende Schiffe über das landseitige Stromnetz mit Energie versorgt werden. viadonau unterstützt dieses wichtige Modernisierungsvorhaben und koordiniert im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz (BMK) die Erstellung einer bundesländerübergreifenden Leitplanung zu Errichtung und Betrieb von Landstromanlagen an der österreichischen Donau. Wertvolle Erfahrungswerte aus der Praxis holt man sich aus Deutschland, wo in Städten wie Würzburg, Regensburg und Passau vergleichbare Energiekonzepte bereits umgesetzt wurden. „Das bedeutet Aufatmen nicht nur für die Umwelt, sondern auch für Schiffspersonal und Anrainer“, bemerkt Hartl. „Darüber hinaus verbessern wir mit der erfolgreichen Realisierung des Landstromkonzeptes an der österreichischen Donau den ökologischen Fußabdruck der Wasserstraße und geben ihr damit ein noch besseres Blatt für die Zukunft in die Hand.“

Mit einer zeitgemäßen Energieversorgung für „geparkte“ Schiffe würde eine empfindliche Lücke im Modernisierungsprozess der Wasserstraße konsequent geschlossen.

FLEXIBEL DURCH DIE KRISE

Dem Donau-Logistikexperten ist längst klar: Jeder Modernisierungsschritt an der Wasserstraße macht sie robuster in Krisenzeiten. Die Corona-virus-Pandemie schuf allerdings auch für die Schifffahrt schwierige „Untiefen“. Die Passagierschifffahrt kam zum Erliegen, für die Güterschifffahrt gelten strenge Sicherheitsvorkehrungen. viadonau reagierte umgehend mit den gebotenen Schutz- und Sicherheitsvorkehrungen an den Schleusen und bei den Erhaltungsteams, um Betrieb und Pflege der Wasserstraße verlässlich aufrechtzuerhalten. Mit Fortschreiten der Krise wurden die Bestimmungen für die Schifffahrt von BMK und viadonau flexibel angepasst, um die Einschränkungen stets angemessen zu gestalten. Die online von viadonau und der Obersten Schifffahrtsbehörde des BMK bereitgestellten „Nachrichten für die Binnenschifffahrt“ erwiesen sich dabei einmal mehr als wertvolle Informationsquelle für Kapitäne und Wirtschaftstreiber. „Diese völlig neuen Umstände sind für alle eine enorme Herausforderung“, so Hartl, der die Donau im Wechselspiel von Licht und Schatten unter der vorüberziehenden „Corona-Wolke“ sieht. Während die Passagierschifffahrt in den Krisenmonaten März bis Mai fast vollständig zum Erliegen kam, fuhren die Güterschiffe sogar über dem Vorjahresniveau. So stehen 3884 im Mai 2019 geschleusten

Schiffeinheiten der Güterschifffahrt 4537 Einheiten im Vergleichszeitraum 2020 gegenüber. Die Güterschifffahrt trägt mit ihren besonderen Qualitäten als leistungsfähiger Lieferant essenzieller Güter ganz wesentlich dazu bei, Land und Menschen gerade in einer so außergewöhnlichen Situation verlässlich zu versorgen. „Gleichzeitig sehen wir an der Wasserstraße auch positive Anpassungseffekte der am Strom angesiedelten Wirtschaft. Lebensmittel- und Industriebetriebe wie AGRANA stellen zum Beispiel Bioethanol zur Herstellung von Desinfektionsmittel zur Verfügung“, berichtet Hartl.

Die Häfen erfüllen dabei weiter ihre Funktion als Knotenpunkte und Verteiler für wichtige Warenströme. Lager, Umschlagplätze und Terminals der österreichischen Donauhäfen blieben über den Fortgang der Krise hinweg geöffnet, Zolldienstleistungen standen und stehen weiter zur Verfügung. Die Donau entpuppt sich mit einer flexiblen und zugleich vielfältig spezialisierten Wirtschaft im gesamten Donaauraum als Lebensader und wichtiges Rückgrat einer Gesellschaft im Ausnahmestadium. Eine Erkenntnis, die Hartl umso positiver in die Zukunft blicken lässt: „Die Corona-Krise klart den Blick auf für das Wesentliche. Die Wirtschaft an der Donau wird auf dem Weg der Wasserstraße gestärkt aus ihr hervorgehen und ein wichtiger Katalysator für den Wiederaufschwung sein.“ Für viadonau gelte dazu weiterhin: Modernisierung fördern, Aufmerksamkeit schaffen und unermüdlich aufzeigen, was die Donau draufhat – und um wie viel mehr sie draufhaben kann.



Mit Landstrom an Anlegestellen soll „Schifffahrt unplugged“ künftig der Vergangenheit angehören.

SUMMARY

With backbone and character – despite Corona, inland navigation on a strong future course

As an environmentally friendly, robust and future-oriented transport option, the waterway is proving its backbone qualities for the economy and society in the current corona virus pandemic. It is all the more important now to further expand the strengths of shipping. viadonau shows how: with focused initiatives, awareness and modernization also on land.

The share of inland waterways in the total transport performance in Austria is only around two percent. An important approach by viadonau to make greater use of the waterway: priority initiatives for certain goods that are particularly suitable for transport on the Danube. The most recent initiative: chemical and petrochemical products. Since 2010, viadonau has been carrying out priority initiatives to strengthen the waterway economically by concentrating the right interests and competencies of the transport sector exactly where the waterway offers enormous potentials and where inland navigation should be an integral part of the transport chain also from an ecological point of view. Especially for bulk goods, dry bulk and general cargo which can be transported in a particularly

energy-efficient and large quantity with an inland waterway vessel, such as building materials or recycling products, there is also a long-term perspective of high transport requirements.

Shaping the future – digitally and internationally

The magic word that may open the door to the future on the waterway is digitization. viadonau ensures this with, for example, continuously improving River Information Services (RIS) for inland navigation, but also with customized service platforms such as the Danube Logistics Portal. The motivation behind is clear: Without services, there is no attractiveness of the river transport option, and without attractiveness there is no attention. Just as important: the simplification of administrative challenges such as border controls which are currently still often a matter of patience. Together with Central and Eastern European partner countries, viadonau is tackling the subject in a dedicated manner. Great steps that have already been taken, such as the jointly created manual on border controls on the Danube and uniform border control forms – the so-called Danube

Navigation Standard Forms (DAVID) – make it considerably easier for captains to overcome this hurdle. viadonau also supports important modernization projects in the field of energy supply for ships. On behalf of the Austrian Federal Ministry for Climate Action (BMK), the company coordinates the cross-federal planning for the construction and operation of shore power systems on the Austrian Danube. In this way, the ecological footprint of the waterway and, thus, its future as a mode of transport is further strengthened.

The corona virus pandemic also created difficult “shallows” for shipping. Passenger shipping came to a standstill, and strict safety precautions now apply to freight shipping. viadonau immediately responded with the required protection and safety precautions at the locks and with maintenance teams in order to reliably maintain the operation and maintenance of the waterway. As the crisis went on, the provisions for shipping were flexibly adapted to make the restrictions appropriate. With a flexible and at the same time highly specialized economy, the Danube turned out to be the lifeline and important backbone of a society in an exceptional state during the crisis.



Hier noch eine Barriere zwischen den Wassern, wurde die Spittelauer Traverse im Rahmen von Dynamic LIFE Lines rückgebaut.

Dynamic LIFE Lines Danube – Für Adern voller Leben

Flüsse sind die Lebenslinien der Kontinente. Ein genauer Blick auf sie verrät nicht nur viel über den ökologischen Zustand ganzer Regionen, sondern auch über deren Zukunft. Das österreichisch-slowakische Gemeinschaftsprojekt Dynamic LIFE Lines Danube sieht mit flussökologischem Fokus ganz genau hin und will die Zukunft der Donau-Auen östlich von Wien sichern. Ein Projekt mit starken Ambitionen, denen bereits konkrete Taten folgen.

Wenn Flussbau-Experte Robert Tögel zwischen Rotbauchunke und Flussregenpfeifer an der freien Fließstrecke der Donau östlich von Wien unterwegs ist, begegnen ihm heute beinahe auf Schritt und Tritt Zeugen erfolgreicher Renaturierung – vom Uferrückbau am Thurnhaufen, der von der EU als bestes LIFE-Projekt 2007/2008 ausgezeichnet wurde, der beidseitigen Wiederanbindung des Johler Arms an die Donau bei Hainburg in den Jahren 2012 bis 2014 bis zur flussökologischen Aufwertung der Insel Wolfsthal 2019. Erfolge, die die Zuversicht für das aktuelle Vorhaben Dynamic LIFE Lines Danube zu Recht stärken. „Dieses neue Gemeinschaftsprojekt erzeugt viel Enthusiasmus – einerseits natürlich wegen der großen Ziele, die wir erreichen wollen, andererseits wegen des grenzübergreifenden Aspekts –, von dem wir

alle – vor allem aber die Natur – profitieren“, meint Tögel. Der erfahrene Experte weiß: Gute Nachbarschaft hebt die Qualität jedes Lebensraums, vor allem dann, wenn die Ziele dieselben sind. Gemeinsam mit viadonau, dem Nationalpark Donau-Auen und dem WWF Österreich sitzen auch der Bratislava Regionalverband für Naturschutz und nachhaltige Entwicklung (BROZ), die Comenius Universität Bratislava und das Nationale Forstzentrum der Slowakei in dem großen Boot namens Dynamic LIFE Lines Danube. Der Kurs: die Donau-Auen im Osten Österreichs und im Westen der Slowakei – sie sollen gemeinsam nachhaltig verbessert werden. In beiden Ländern sollen insgesamt 25 Kilometer Nebenarme wieder verstärkt an die Donau angebunden, über 1.500 Hektar Auwald ökologisch aufgewertet und rund vier Kilometer

harte Uferbefestigung entfernt werden. Dazu setzt das von der Europäischen Union kofinanzierte Projekt genau da an, wo sich die natürliche Gestaltungskraft der Donau und ihrer Nebenarme seit jeher besonders stark entfaltet – am Übergang zwischen Fließgewässer und Auwald, der Weichen Au und ihrer charakteristischen Flora und Fauna. Für den ökologischen Fortschritt setzt man auf strukturellen Rückbau. Mit dem Wasser satt durchströmter Nebenarme soll mehr Leben in die Auen zurückkehren.

DYNAMISCHE LEBENSADERN

Die kreativsten und nachhaltigsten „Bildhauer“ intakter Flusslandschaften sind ihre frei fließenden Gewässer – wenn man sie lässt. Erosion und Sedimentation sorgen für einen kontinuierlichen Wandel der Fluss-

und Uferstrukturen und zudem für natürlich schwankende Wasserspiegel. „Genau diese Dynamik brauchen viele heute bedrohte Pflanzen- und Tierarten“, führt Tögel aus. „Typische Aubaume wie Weiden und Pappeln können sich in einem bereits etablierten Wald nicht verjüngen, sondern benötigen dafür offene Kiesflächen. In staugeregelten Flussabschnitten ist eine solche Dynamik nicht möglich.“ Wenn der Flussbau-Experte von der Revitalisierung von Aulandschaften spricht, so ist vor allem die verbesserte Durchströmung von Nebenarmen gemeint. „Einst gab es ein dichtes Nebenarmsystem an der Donau, das eine vielfältige und lebendige Flusslandschaft formte. Durch Regulierung und Kraftwerksbau sind viele dieser Nebenarme vom Hauptgewässer abgeschnitten, trockengefallen oder verlanden zunehmend. Mit Dynamic LIFE Lines Danube haben wir die Chance, diese für die Natur verheerende Entwicklung östlich von Wien grenzübergreifend umzukehren, indem wir Nebenarmen ihre wertvolle Funktion als Lebensadern der Donau-Auen zurückgeben“, so Tögel. Ein Ziel, das bereits mehr als eine Vision ist. Am Spittelauer Arm nimmt es Tag für Tag deutlichere Formen an.

INFO

Der in früheren Jahren im Zuge von Erhaltungsarbeiten der Wasserstraße aufgeschüttete Kieshaufen bei Wildungsmauer, der sich im Nahbereich der Ausströmöffnung des Nebenarmsystems Haslau-Regelsbrunn befand, wurde bereits 2019 wieder in die Donau eingebracht. Das Material wurde im Rahmen des Geschiebemanagements von viadonau zur Reduzierung der Eintiefung der Donausohle eingesetzt.



Durch Tieferlegung der Einströmöffnung und Rückbau von Traversen entsteht ein vier Kilometer langes durchströmtes Nebengewässer.

Nach vorbereitenden Maßnahmen im Dezember 2019 sind die Wasserbauarbeiten zur Vernetzung des Spittelauer Arms bereits seit Jänner 2020 in vollem Gange. Bagger und Kipplaster schaffen die Voraussetzungen für eine neue „alte“ dynamisch durchströmte Lebensader der Donau-Auen. „Eine tief angelegte Einströmöffnung wird dafür sorgen, dass nahezu ganzjährig Wasser in den Nebenarm fließen kann. Die im Längsverlauf bestehenden Traversen aus Blocksteinen – auch die große Mündungstraverse – werden entfernt. So können das Wasser und die mitgeführten Sedimente wieder in die Donau zurückfließen, und auch die Fischpassierbarkeit wird deutlich verbessert.“ Nach Abschluss der Arbeiten soll ein rund vier Kilometer langer Nebenarm ganzjährig durchströmt sich selbst und die Landschaft, die er durchfließt, mit neuem Leben füllen. Eine bedeutende Wegmarke, die zugleich für das Herz des Gemeinschaftsprojekts steht. „Es ist gut, dass wir bereits zu Beginn einen so wichtigen Schritt im Rahmen von Dynamic LIFE Lines Danube machen. Damit setzen wir ein starkes Zeichen dafür,

worum es uns gemeinsam geht: Schutz und Revitalisierung der Donau-Auen als eines der wenigen verbliebenen Hotspots natürlicher Flusslandschaften an der Donau“, erklärt Robert Tögel leidenschaftlich. Den nächsten Renaturierungsschritt an der Donau östlich von Wien hat der Fachmann bereits fest im Blick: „Die ‚durchblutungssteigernden‘ Maßnahmen für die Donau-Auen schreiten natürlich weiter voran. Nächster Halt zur Lebensraumverbesserung: Haslau-Regelsbrunn.“

SUMMARY

Project Environment

As part of the Dynamic LIFE Lines Danube project, viadonau, the Donau-Auen National Park and WWF Austria are working with Slovak partners to improve the Danube meadows in eastern Austria and western Slovakia. In both countries, a total of 25 kilometers of side arms will be reconnected to the Danube, more than 1,500 hectares of riparian forest will be ecologically upgraded, and around 4 kilometers of hard bank will be removed. Big step up to date: the reconnection of the Spittelau side arm.

Enthüllung einer Grenzgängerin

Schon lange werfen wir ein Auge auf sie. Vor einem ganz genauen Blick aber verbarg sich die rätselhafte Schöne bisher. Denn ihre Persönlichkeit ist schwierig, eben die einer Grenzgängerin. Um ihr ihre letzten Geheimnisse zu entlocken, braucht es Glück und gutes Timing. Die Rede ist natürlich von der March, die aufgrund ungünstiger Wasserstände den viadonau-Vermessungsexperten eine umfassende moderne Vermessung bis vor Kurzem verwehrte. Anfang März aber waren die Tage der „Geheimnistuerei“ endgültig gezählt.



An der March mussten sich die Vermessungsprofis sputen. Zwei Tage für die komplette Vermessung der March mussten genügen.

70 KILOMETER IN 40 STUNDEN

Geduld muss belohnt werden. Die vollständige Vermessung der March stand schließlich schon lange auf dem Plan der viadonau-Vermessungsprofis. Anfang März bot sich dann endlich die ideale Gelegenheit dazu. Durch Manipulation am Speicher Nové Mlýny wurde eine künstliche Welle ausgelöst. Die Folge: genug Wasser und ein Zeitfenster von rund 40 Stunden, um an zwei

Tagen den kompletten Verlauf der March in Österreich und der Slowakei zu vermessen.

Zu der außergewöhnlichen Mess-Mission zog viadonau sämtliche Vermessungskräfte zusammen. Eine kleine, aber „schlagkräftige“ Armada sollte der March nun ordentlich zu Leibe rücken. Mit dem modernen Echolot der Boote galt: klotzen, nicht kleckern.

Und geklotzt wurde auch. Bis spät in die Abendstunden manövrierten und schallten die Messboote Alpha und Epsilon exakt und emsig auf dem Fluss, bis die Strecke von 69 Kilometern „ausgelesen“ war. Das kleinere „Beta“ diente dabei als ständiges Versorgungsboot oder – wie die Experten es nennen: „Nivellement“ – und sorgte so für noch schnellere Vermessungsarbeit. Für die exakte Positions- und Höhenmessung



Die viadonau-Messschiff-Armada auf der March. Die Messschiffe Alpha und Epsilon, dazwischen das kleine Beta.

mit den Messbooten wurden an Land parallel zu diesen alle vier bis fünf Kilometer zwei GPS-Landstationen alternierend aufgebaut.

VERMESSUNGSPOWER FÜR ProDaM

Der besondere messtechnische Kraftakt hat natürlich einen konkreten projektorientierten Hintergrund: Die Vermessung der March schafft eine wichtige Datengrundlage für das Projekt ProDaM – Protect Danube and Morava. Das österreichisch-slowakische INTERREG-Projekt soll dazu beitragen, das gemeinsame Hochwassermanagement zu optimieren. Für die Analyse des Restrisikos an der March, aber auch zur Festlegung gemeinsamer Hochwasserschutzziele in der Grenzregion war ein gemeinsames hydraulisches Modell erforderlich. Neben den umfangreichen Messfahrten wurde die March dazu auch aus der Luft mithilfe eines Airborne Laserscanners genau unter die Lupe genommen. Das so ent-



Gemeinsam geht mehr – Die Daten, die die Messschiff-Flotte auf der March sammelte, sollen dem Projekt ProDaM zugutekommen.

stehende digitale Geländemodell dient als präzise Basis für die hydraulische Modellierung verschiedener Abflussszenarien.

Was komplex und technisch klingt, hat im Rahmen des Projekts ProDaM neben dem Erstellen umfangreicher Datengrundlagen für Hochwassermaßnahmen in der Grenzregion auch einen ganz konkreten lokalen Fokus. So sollen bis 2022 die Folgen von Hochwasser auf landwirtschaftliche Flächen vermindert und die Planung maßgeschneiderter Hochwasserschutzanlagen im Bereich Wolfsthal-Petržalka ermöglicht werden.

..... **SUMMARY**

Project Environment

For a long time, the complete survey of the March had been planned by the viadonau surveying professionals. At the beginning of March, there was finally the ideal opportunity. An artificial wave was triggered by manipulating the Nové Mlýny storage facility. The result: enough water and a time window of around 40 hours to measure the complete course of the March in Austria and Slovakia over two days. The measurement of the March creates an important data basis for the ProDaM – Protect Danube and Morava project.

Sicherheitsraum Donau

In der relativen Ruhe vor dem „Corona-Sturm“ Ende Februar ging es beim 2. Donauesicherheitstag in Tulln vor allem darum, wie die organisationsübergreifende Einsatzkoordination weiter optimiert werden kann. Mit der Erfahrung der Krisenmonate im Rücken gilt: Jetzt erst recht – mit den besten Kräften eng abgestimmt auch gegen außergewöhnliche und „Donau-untypische“ Krisen.

Als am 28. Februar der Niederösterreichische Landesfeuerwehrverband, das BMK, das Land Niederösterreich und danube tourist consulting mit Vertreterinnen und Vertretern der Einsatzorganisationen und viadonau zum 2. Donauesicherheitstag zusammenkamen, waren die Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf praktisch sämtliche Bereiche von Gesellschaft und Wirtschaft noch kaum absehbar. Während man sich in ganz Europa noch darüber klar zu werden versuchte, womit man es eigentlich genau zu tun hat, wechselten im diffusen Raum zwischen konkreten Erfahrungen früherer Pandemien und einer möglichen neuartigen Bedrohung eines noch unbekanntem Virustyps fast täglich die Expertenempfehlungen zu den richtigen Strategien gegen die Ausbreitung des Virus. Zwei Wochen, bevor die Maßnahmen gegen die Ausbreitung von SARS-CoV-2 alles verändern sollten, war man sich im Landesfeuerwehrzentrum in Tulln schon einig über die Ernsthaftigkeit der aufziehenden Bedrohung. So wurden bereits mögliche Schutzmaßnahmen an der Donau erörtert und die Einsatzkompetenzen von Schifffahrtsaufsicht, und Wasserpolizei für einen geregelten Ablauf des Schiffsverkehrs, aber auch etwa, um gezielte Grenzkontrollen durchzuführen, deutlich gemacht. Das Hauptaugenmerk lag jedoch vor allem auf der Vielfalt „klassischer“ Notfallszenarien auf und an der Donau, zu denen



Was, wer, wie? Beim Donauesicherheitstag in Tulln geht es um Kommunikation und Koordination der verschiedenen Einsatzkräfte.

sich nun die komplexen Anforderungen einer Pandemie gesellten, und die es ebenso gewissenhaft und gut gerüstet zu berücksichtigen gilt.

BESSER ÜBERTREIBEN STATT UNTERSCHÄTZEN

Denn geht es um Sicherheit an und auf der Donau, kann vieles gemeint sein – vom Schiffsverkehr und der Abwicklung von Schleusungen über spezifische Einsatzanforderungen an Feuerwehr und Rettung bis hin zu Hochwasserschutzanlagen, aber auch Verunreinigung mit Müll und gefähr-

lichen Substanzen. Die möglichen Notfall- und Einsatzszenarien sind zahlreich, die Herausforderungen in Sachen Koordination enorm. Bei der zweiten Auflage des Donauesicherheitstages einmal mehr ein deutlicher Fingerzeig: grundlegende Kompetenzen und klare Handlungsanweisungen, wie sie Thomas Reiter und Stefan Kreuzer von der Feuerwehr Melk nicht müde werden hervorzuheben, und die sich im Rahmen des sogenannten Donau-Alarm-Plans auch in Realeinsätzen wie beim Brand eines Passagierschiffs 2017 in der Wachau schon bewährten. Im Zentrum

der Einsatzphilosophie steht dabei ein gerade mit Blick auf die Monate der Viruspanemie bestechend logischer und sinnvoller Handlungsgrundsatz: Ist die Lage im Vorfeld unklar, ist ein Übermaß an Einsatzkräften stets besser als ein Mangel. Der Schwere des Notfalls angemessene Anpassungen können bei der Beurteilung der Situation vor Ort immer noch vorgenommen werden.

**SICHERHEITSAKTOR
WASSERQUALITÄT**

Dass Sicherheit an der Donau auch akute Belastungen des Stroms mit Schadstoffen betreffen kann, machte Günther Konheisner, leitender Sachverständiger der NÖ Landesregierung, deutlich. Die Wasserqualität der Donau, die 2019 vermehrt Schlagzeilen machte, werde intensiv überprüft. Bis zu 1000 Proben werden an elf Messstellen monatlich entnommen. Maßnahmen gegen ausgetretene Schadstoffe seien für den Experten für Gewässerökologie auch

deshalb erfolgreich gewesen, weil man sich an Expertisen wie den von viadonau bereitgestellten Fließgeschwindigkeitsmodellen verlässlich orientieren konnte. Derzeit sei der Zustand der Donau gut, könnte aber noch besser sein. Für die Reinhaltung des Flusses habe vor allem auch die Schifffahrt eine große Verantwortung zu übernehmen und Müll und Schadstoffe korrekt zu entsorgen.

Die Donau ist eben nicht nur Lebens- und Naturraum, sondern auch Sicherheitsraum. Gemeinsame Verantwortung ist dafür nicht nur eine Überschrift. Sie ist die Basis des Donausicherheitstages, auf der die Koordinationsqualität gemeinsamer Einsätze und die Sicherheitsinfrastruktur weiter verbessert werden sollen. Der Donausicherheitstag steht auch für ein ausgeprägtes politisches Verantwortungsbewusstsein. So verkündete Magnus Brunner, Staatssekretär im BMK, die durch Bund und Land gesicherte

Finanzierung des Hochwasserschutzes an der Donau. Die nächste Ausbauphase werde von 2022 bis 2030 umgesetzt.

..... **SUMMARY**

Project Safety

Two weeks before the measures against the spread of SARS-CoV-2 were to change everything, emergency experts at the second Danube Safety Day in Tulln agreed on the seriousness of the emerging threat. For example, possible protective measures on the Danube have already been discussed and the operational competences of shipping supervision and water police for a regulated flow of shipping traffic, but also for carrying out targeted border controls have been made clear. The main focus, however, was primarily on the variety of "classic" emergency scenarios on the Danube to which the complex requirements of a pandemic have now been added, and which must also be taken into account conscientiously and well equipped.

.....

In Tulln kamen sie erneut zusammen – neben Feuerwehr, Rettung und Polizei auch die Schifffahrtsaufsicht.



100 Nanometer, die die Krise bedeuten

Mit treffsicherem Krisenmanagement wurde die SARS-CoV-2-Pandemie an der Wasserstraße Donau nach vielen Jahren intensiven Krisentrainings zur erfolgreichen Praxisprüfung für viadonau. Ein Erfolg, der nur mit wertvoller Pionierarbeit eines wach-samen Krisenstabs gelang.



Gewohnte Aufgaben in der „Neuen Normalität“ – verschärfte Schutzmaßnahmen beim Bojenlegen.

Krisen und Katastrophen können viele Gesichter haben: Hochwasser, Feuer, Lawinen, Verkehrsunglücke, Wirtschaftseinbrüche, militärische Auseinandersetzungen. Selten sind sie unsichtbar, und noch seltener betreffen sie ganze Länder, Kontinente oder gar die ganze Welt. Die Coronavirus-Pandemie gehört zu jener nicht sichtbaren und global wirkenden Sorte von Krisen, die, wie überall in Gesellschaft und Wirtschaft, auch an viadonau außergewöhnliche Anforderungen stellt. Obwohl gut geübt, bedeutete die Verbreitung des nur 100 Nanometer großen Übeltäters auch für das viadonau-Krisenmanagement eine harte Bewährungsprobe.

UND PLÖTZLICH KRISE

„Bereits als die ersten Meldungen zu möglichen Maßnahmen der Bundesregierung eingingen, war uns die Ernsthaftigkeit der Lage bewusst“, erklärt Jürgen Trögl. Der Verkehrsexperte für die Wasserstraße Donau ist zugleich – wenn eben gefordert – auch Krisenmanager von viadonau. Am 13. März, als die Maßnahmen der Bundesregierung konkretisiert wurden, wurde der viadonau-Krisenstab umgehend einberufen. In einem letzten großen „physischen“ Meeting informierte man umfassend Führungskräfte und Funktionsträger des Stabes über die Lage und erörterte die unmittelbar folgenden Schritte.

Aufregung oder Nervosität? Fehlentzogene. „viadonau verfügt über einen gut im Unternehmen verankerten Krisenstab, der sich unter Federführung von viadonau-Hochwasserschutzexperte Stefan Scheuringer seit vielen Jahren mit komplexen und vielfältigen Übungsszenarien fit hält. Struktur und Aufgabenverteilung im Stab waren klar, die Bereitschaft, diese Krise gemeinsam zu bewältigen, war groß. Somit konnten wir uns schnell auf die arbeitstechnischen Auswirkungen der Maßnahmen auf den Betrieb der Wasserstraße konzentrieren. Und diesen galt es unbedingt aufrechtzuerhalten“, erklärt Trögl. Dem Verkehrsexperten ist klar: Die Donau fließt, ob Virus oder nicht. Die Sicherheit des Schiffsverkehrs, aber auch auf den Treppelwegen musste weiterhin gewährleistet bleiben. „Die drängendsten Fragen drehten sich also darum, wie wir die einschränkenden Maßnahmen mit der Erfüllung unserer Aufgaben vereinbaren konnten. Das Wichtigste bei aller betrieblicher Anpassung aber war stets, den Schutz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie wesentliche soziale Pflichten wie familiäre Betreuung weiterhin bestmöglich zu gewährleisten“, so Trögl. Nachdem der volle Umfang der landesweiten Maßnahmen klar geworden war, wurde ein unternehmensweiter „Krisenmodus“ etabliert. Das bedeutete: Telearbeit wo möglich sowie klare Dienstanweisungen an Erhaltungsexperten und Schleusen-aufsicht, die die Vorgaben der Bundesregierung berücksichtigten. Über die

Auch bei der Erhaltungsarbeit auf dem Donauufer sorgte Corona für die Maskierung der Arbeitswelt.

Möglichkeiten der Online-Kommunikation wurden regelmäßige Meetings zwischen Führungskräften, Geschäftsleitung und Krisenstab eingeführt.

LEHRMEISTER CORONA

„Die Umsetzung der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie zeigte uns schonungslos, wie viel in einem komplexen Unternehmen wie viadonau von den veränderten Bedingungen betroffen sein kann“, berichtet Trögl.

„Wie erfolgt nun die Erfassung von Arbeitsstunden? Wie wirkt sich die lange Dauer der Telearbeit auch auf die Psyche aus? Wie erreiche ich die Arbeitsmedizinerin? Worauf muss ich bei der Benutzung von Firmenfahrzeugen achten? Wie gehe ich mit einem positiven Virustest im Unternehmen um? Für viele Fragestellungen mussten wir virtuell die Köpfe zusammenstecken und haben dabei oft krisentechnisches Neuland betreten.“ Die erstellten Informationen und Leitlinien wurden in möglichst dichten Abständen kommuniziert. Es sollte zu keinem Zeitpunkt ein Informationsmangel entstehen.

Trögl weiter: „Wir wissen: Erfolgreiches Krisenmanagement steht und fällt mit der Qualität der internen Kommunikation, die in unserem Krisenstab eine zentrale Aufgabe übernimmt. Daher stimmen wir uns eng mit unserem Kommunikationsteam ab und setzen dabei bewusst auf eine redundante Informationsstrategie.“ Die aktuellen Informationen des Stabes gehen über eine gesonderte Rundmail raus, sind gegebenenfalls aber auch Bestandteil der viadonau-Wochenmail und werden zugleich im firmeneigenen Intranet, wo ein separater Corona-Informationsbereich eingerichtet wurde, platziert.

„Auf diese Weise gewährleisten wir, dass unsere aktuellsten Informationen auch wirklich alle erreichen. Eine entscheidende Voraussetzung dafür ist natürlich eine gut funktionierende IT, die

wir in vorangegangene Übungsszenarien ganz gezielt eingebunden haben“, erklärt der Verkehrsexperte. Wenngleich der Krisenmodus die Arbeitsweise des Unternehmens stark beeinträchtigte, versuchte man dennoch so viel wie möglich von der „Alten Normalität“ in die neue hinüberzuretten. „Unsere mitarbeiterorientierte Unternehmensphilosophie ist uns so wichtig wie eh und je“, meint Trögl. „Daher geht es uns nicht nur um ein verlässliches Krisenmanagement mit lückenlosem Informationsservice, sondern auch darum, gemeinsam und solidarisch diese besondere Zeit zu bewältigen.“ In einem eigens geschaffenen Kreativbereich des viadonau-Intranets zeigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre ureigensten Kreativtalente – von der lange aufgeschobenen Bastelaktion mit den Kids bis zur leidenschaftlichen Näherin, die kurzerhand zur „Schutzmasken-Produzentin“ wird. Trögl ist überzeugt: „Es ist diese seit jeher im Unternehmen gepflegte positive Grundhaltung unserer Kolleginnen und Kollegen, die uns dabei ganz entscheidend unterstützt hat, eine so positive Krisenperformance zu erreichen. Auf diese Weise ist es uns gelungen, über die Pandemie hinweg eine sichere und voll betriebsbereite Wasserstraße, gepflegte Treppelwege und aktive Umweltprojekte an den Flussufern zu gewährleisten.“

Inzwischen ist die Corona-Krise in die nächste Phase eingetreten. Die Maßnahmen werden schrittweise gelockert, bei viadonau darf im Schichtdienst wieder an die Büroarbeitsplätze zurückgekehrt werden. Der Krisenmanager ist zufrieden, bleibt aber vorsichtig. „Das Credo unseres Krisenmanagements ist: Nach der Krise ist vor der Krise. Wir bleiben weiterhin wachsam und bereit – nun aber mit den wertvollen Erfahrungen der vergangenen Wochen im Rücken.“



..... SUMMARY

Project Corporate Governance

The implementation of the measures to contain the pandemic mercilessly showed how much the changed conditions can affect a complex company like viadonau. How does the long duration of teleworking affect the psyche? How do I contact the occupational physician? And much more. With accurate crisis management, the SARS-CoV-2 pandemic became a successful practical test for viadonau after many years of intensive crisis training. A success that was only possible with the valuable pioneering work of a watchful crisis team.

Durch unsichtbare Gezeiten

Mit der größten Wirtschaftskrise seit 1945 geht das Jahr 2020 ohne Zweifel weltweit als das Corona-Jahr in die Geschichte ein. Die Maßnahmen gegen die Ausbreitung des Virus belasteten die Wirtschaft auch an der Donau – und hier vor allem die Passagierschiffahrt – schwer. Dass die Wasserstraße in der Krise als wichtige Versorgungsader nicht versiegt, dafür stehen viadonau und das Bundesministerium für Klimaschutz, Krisenbewältigung und „Neue Normalität“ am Strom.



„Koordiniert und vorausschauend agieren.“

VOR DIE KRISE KOMMEN

VERA HOFBAUER

Leitung Schiffahrt – Technik und Nautik, BMK

Ausflugsschiffahrt, Kabinenschiffahrt, Güterschiffahrt, Bootstaxis, Sportboote. Die Schiffahrt ist ein komplexes Aktionsfeld, in dem für alle, die sich darin bewegen, je nach Art des Fahrzeugs und Einsatzzwecks unterschiedliche gesetzliche Rahmenbedingungen gelten können. Natürlich besteht dieser rechtliche Rahmen ansonsten in erster Linie für einen Betrieb auf der Wasserstraße ohne pandemische Bedrohungen. Für das Bundesministerium für Klimaschutz galt daher, die Bedingungen und Verordnungen, die aus dieser neuartigen Ausnahmesituation sowie den einschränkenden Maßnahmen der Bundesregierung zur Eindämmung der Coronavirus-Pandemie hervorgingen, angemessen und praxistauglich zu würdigen. Wenngleich dabei vieles berücksichtigt werden musste, sollte es zugleich schnell gehen. Die Devise war, mit den Maßnahmen den Folgen der Krise zuvorzukommen. Sicherheit geht vor.

Besonders wichtig war für uns dabei, Europas Ziel der sogenannten „Green Lanes“ für den Gütertransport weiter umzusetzen, also eine reibungslose internationale Güterschiffahrt zu ermöglichen und gleichzeitig für die veränderten Rahmenbedingungen entsprechende infrastrukturelle und rechtliche Grundlagen etwa hinsichtlich Hafenzugängen, Wechsel von Mannschaften auch auf dem Landweg und vieles mehr zu berücksichtigen. Das Mitgestalten und Auslegen der Regelungen für die Schiffahrt in Abstimmung mit dem Schiffahrtssektor und dem Koordinationsstab des staatlichen Krisen- und Katastrophenschutzmanagements waren dabei ebenso

essenziell wie der grenzübergreifende Austausch mit Nachbarländern und internationalen Gremien wie EU und Donaukommission. Darüber hinaus galt es, die Einsatzfähigkeit der Schiffahrtsaufsicht der Obersten Schiffahrtsbehörde des BMK zu gewährleisten, die tatkräftig vor Ort zur Sicherheit und Aufrechterhaltung des Schiffahrtsbetriebs auf der Donau beitrug.

Dass ein schnelles, gut koordiniertes und vorausschauendes Agieren zwingend notwendig war, zeigt schon die Vielzahl von Anfragen, die uns vor allem zu Beginn des „Lockdown“ erreichten. Für den größten Teil der Krisenphase musste die Passagierschiffahrt zwangsläufig – aufgrund ihrer Natur, viele Menschen auf verhältnismäßig engem Raum über längere Zeit zu befördern – zum Stillstand kommen. Für die Güterschiffahrt galten strenge Auflagen – insbesondere für den grenzüberschreitenden Verkehr. Wie so oft ist auch hier Kommunikation das A und O. In enger Abstimmung mit Stab und Kommunikationsteam von viadonau sind wir bemüht, gemeinsame und bereits etablierte Kommunikationskanäle gezielt zu nutzen, wie die Nachrichten für die Binnenschiffahrt, die auf der DoRIS-Website gemeinsam mit viadonau zur Verfügung gestellt werden und auch ortsunabhängig über die DoRIS-App abrufbar sind. Aber auch die sozialen Medien erwiesen sich in der Hochphase der Krise als leistungsstarker Kanal. Auf diese Weise gelang uns eine dicht gestaffelte Informationsstrategie, die natürlich ebenso zum Tragen kommt, wenn es um die Umsetzung von Covid-19-Lockerungsverordnungen geht.



GEWOHNTE VERLÄSSLICHKEIT AUCH IN DER AUSNAHMESITUATION

CHRISTOPH CASPAR
Leitung Kommunikation viadonau



„Top in der Krise
macht stark für danach.“

Klare Botschaften schaffen Sicherheit. Gerade in Krisenzeiten erfährt professionelle Kommunikation hohes Augenmerk und Wichtigkeit. In Krisenübungen und Kommunikationstrainings oft geprobt, ist der „Live-Betrieb“ dennoch mit vielen Herausforderungen verbunden. Moderne Kommunikationskanäle machen das Versenden der Botschaften zwar leichter – nach innen wie nach außen –, der grundlegende Anspruch bleibt aber immer gleich: Komplexität reduzieren, Fragen beantworten, Sorgen nehmen. Für uns war von Anfang an klar: Die Verlässlichkeit der Wasserstraße beweist sich jetzt auch, indem einerseits die einschränkenden Vorgaben konsequent umgesetzt werden und andererseits zugleich das Verkehrsmanagement für Nutzungsinteressenten wie die Güterschifffahrt, die über die Krise hinweg weiter im Einsatz war, in gewohnter Qualität sicher und zuverlässig erfolgt.

Entlang der gesamten österreichischen Donau – von den Schleusen über die Erhaltungsmansschaften bis hin zu den Vermessungsprofis – setzten wir von Beginn an auf die akkurate Kommunikation der spezifischen Vorgaben, aber gaben auch Tipps und Hilfestellung für die gebotenen Verhaltensregeln. So wurde zum Beispiel stets für eine ausreichende Versorgung mit Mund-Nasen-Schutz gesorgt und wiederholt auf grundsätzliche Hygiene- und Abstandsregeln aufmerksam gemacht. Updates zu Details und Änderungen der Auflagen wurden in den ersten Krisenmonaten fast wöchentlich ausgegeben. Während an den

Schleusen, wo der Dienst im Schichtbetrieb an einem Alleinarbeitsplatz vollzogen wird, nur vergleichsweise geringe Anpassungen durch die neuen verbindlichen Verhaltensregeln notwendig waren, musste in den Aufgabenbereichen, in denen oft in Gruppen agiert wird, fortan penibel auf eine entsprechende personelle Verteilung geachtet werden. Zum Beispiel bei der Vermessungsarbeit am Fluss: Jeweils eine Person auf dem Messschiff, und an den landseitigen GPS-Referenzstationen, Auswertungen am Computer wurden, wie bei den Bürokolleginnen und -kollegen vorwiegend einzeln im Büro oder in Telearbeit erledigt.

Erhebungen an den Donauschleusen zu den geschleusten Schiffseinheiten offenbaren eine im Vergleich zu 2019 etwa gleichbleibende Verkehrsfrequenz der Güterschifffahrt. Das heißt, dass der grundsätzliche Bedarf der Donau als leistungsfähiger Transportweg ungebrochen ist, und bestätigt, dass die Anstrengungen für einen möglichst „normalen“ Betrieb auch in Krisenzeiten notwendig und richtig waren. Das gelang vor allem auch deshalb, weil BMK und Oberste Schifffahrtsbehörde vom Start der Krise weg für die konsequente Umsetzung und Einhaltung der vielgenannten „Neuen Normalität“ ebenso an der Donau sorgten. Umso bessere Rahmenbedingungen hat nun die Passagierschifffahrt, im Zuge von Lockerungen vielleicht bald wieder vielen Menschen das Schifffahrts- und Naturerlebnis Donau nahezubringen.





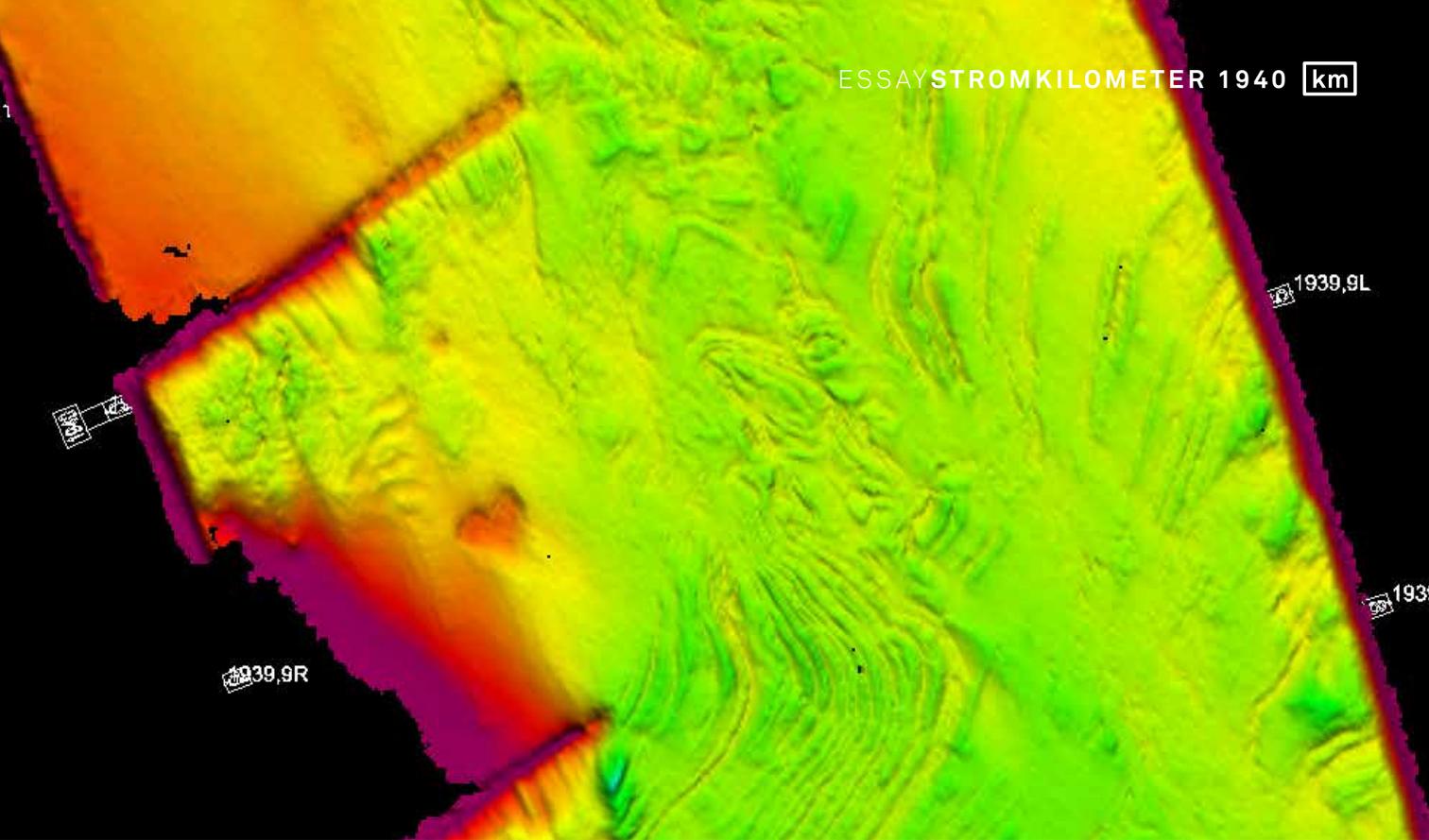
AUS DEN AUGEN ...

Unter mehr als 30 Brücken hindurch schlängelt sich der Donaukanal von der Abzweigung in Nussdorf weit ausholend durch das Wiener Stadtgebiet bis zum Praterspitz zurück zur Donau. Auf seinem 17 Kilometer langen Weg wird ihm so manch schmutziges Geheimnis anvertraut. Anfang 2020 half die Natur selbst mit, einiges davon zu enthüllen.

Urbane Zentren haben von fast allem im Übermaß – außer von einem: Natur. Dort, wo sie auch zwischen Straßenzügen und Häuserzeilen sein darf, gilt es, sie zu achten und reinzuhalten. Bei einem städtischen Fließgewässer ist das natürlich nicht einfach. Denn nur allzu schnell versinken die zweifelhaften Resultate von Leichtsinn und Zerstörungswille in den trüben Fluten und damit im Reich des Vergessens.

Aber Wasserstände von Fließgewässern wechseln häufig, sind im Winter oft niedrig und waren am Donaukanal Anfang des Jahres besonders tief. Je seichter, umso durchschaubarer und umso sichtbarer, dann die Sünden einer Großstadt. Als die viadonau-Erhaltungsmannschaften zur Bergung von unter der Wasseroberfläche gesichteten Gegenständen aufgefahren waren, staunte man nicht schlecht: Neben Erwartbarem eröffnete der seichte Kanal auch den Blick auf viel Unwahrscheinliches. Roller, Einkaufswagen, Fahrrad – leider ein vertrauter Anblick. Aber bei Bettgestellen, Unmengen von E-Scootern, Stühlen – so viele, dass mehrere Restaurants ihr Auslangen finden könnten – und sogar Motorrädern warf sich die Stirn der eigentlich erfahrenen Erhaltungsprofis immer wieder ratlos in Falten. Dass das Abhandenkommen von Rollstühlen nun doch – man muss es annehmen – besonders unpraktische Folgen für die Betroffenen haben müsste, macht die illegalen Entsorgungsaktionen noch viel unverständlicher. Nahe der Schleusanlage in Nussdorf wurde der Müll zwischengelagert und bot – wenn auch nur vorübergehend – ein Mahnmal der Schande. Müll hat eben auch in einem Gewässer nichts verloren – und Gebrauchsgegenstände, die, bis sie ihr nasses Schicksal ereilte, intakt waren, schon gar nicht.

Versenkt im Donaukanal –
Die Sünden einer Großstadt.



Die Donau hat Persönlichkeit,
Charakter und Herz.

Das Herz des Danuvius

Der Gestalt gewordene Tiber verhiess einst die Stadtgründung Roms. Dem gehörnten Vater Rhein wurde gar die Vaterschaft aller Flüsse und gleich auch Nymphen nachgesagt. Die Überquerung der Donau durch römische Legionen unter dem wachsamen Blick des Danuvius wurde sogar auf der berühmten Trajanssäule verewigt. Menschen und Flüsse – das ist seit jeher das einzigartige Verhältnis zwischen irdischem Streben und gottgleicher Naturgewalt, eine wechselvolle Beziehung zwischen Bündnis und Feindschaft.

Bis in die Neuzeit als Gottheiten personifiziert, wurden sie nämlich ebenso gefürchtet wie verehrt – wie das eben so ist bei Göttern. Ihr Lauf und ihre Kraft bestimmten Geschichte und Schicksale ganzer Kulturen und offenbarten je nach Strom ihren ganz eigenen Charakter: Mit ausgeprägtem Profil, tiefgründig oder eher seicht, mal auf lauter, mal leiserer Sohle greifen sie mit ihrer überbordenden Energie oft belebend, manchmal auch gnadenlos zerstörend in ihr umliegendes Land. Flüsse haben Persönlichkeit und – als launenhafte Wesen mit Ecken und Kanten – auch ein Herz. Das der Donau liegt übrigens bei Klosterneuburg vor den Toren Wiens exakt bei Stromkilometer 1939,8 – naturgemäß unter Wasser.

Fernab der Schifffahrtsrinne liegt es nahe dem rechten Donauufer neugierigen Blicken gut verborgen unter dem blaugrünen Strom. Zweifel am Klosterneuburger Donauherz sind indes unangebracht, denn seine Existenz ist gut belegt durch die Aufnahmen des modernen Multibeam-Echolots, die die viadonau-Vermessungsprofis im Frühjahr in diesem Flussabschnitt vornahmen und die herzförmige Formation auf dem Donaugrund offenbarten. Seither wissen wir, was den Menschen an der Donau seit Jahrhunderten klar ist: Auch der gestrenge Danuvius hat ein Herz, und vielleicht ist es nur eines von vielen entlang des langen Donaulaufs – so viele wie ein Strom und Gott seines Formats eben braucht.

Nieder mit Online-Barrieren!

viadonau WACA-zertifiziert

Seit jeher verfolgt viadonau das einfache Prinzip: Donauinfos für alle. Hintergründe und Details zu Unternehmen und Projekten sollten online nicht nur umfassend und verständlich dargestellt, sondern auch leicht zugänglich sein. Nachdem viadonau 2019 ein eigenes Projekt zur digitalen Barrierefreiheit auf den Weg gebracht hat, ist das Unternehmen seit Anfang 2020 zertifiziert nach WCAG 2.0 Standard.

Mehr zum Web Accessibility Certificate Austria gibt's unter waca.at.



Aktuelles von der March

Kennzeichnende Wasserstände up to date

Österreichisch-slowakische Zusammenarbeit am Grenzfluss. Auf Initiative der österreichisch-slowakischen Grenzgewässerkommission entstand in Zusammenarbeit zwischen viadonau und slowakischen Partnern eine aktuell überarbeitete Auflage der Kennzeichnenden Wasserstände der March – KWM2018. Die zweisprachige Publikation ist eine wichtige Datengrundlage für Planungen von Hochwasserschutzmaßnahmen und vieler wasserwirtschaftlicher oder ökologischer Projekte an der March.

↓ Hier geht's direkt zum Download:
www.viadonau.org/publikationen





STEINE DER ERKENNTNIS

Die Erforschung des Donaukieses klingt – zugegeben – wenig spektakulär. Die im Frühjahr durchgeführte umfangreiche Probekampagne hatte es aber in sich. Immerhin ist es rund 30 Jahre her, dass die Donausohle östlich von Wien so genau unter die Lupe genommen wurde. Von der aktuellen Untersuchung erhofft man sich wertvolle neue Erkenntnisse für die Geschiebemanagement.

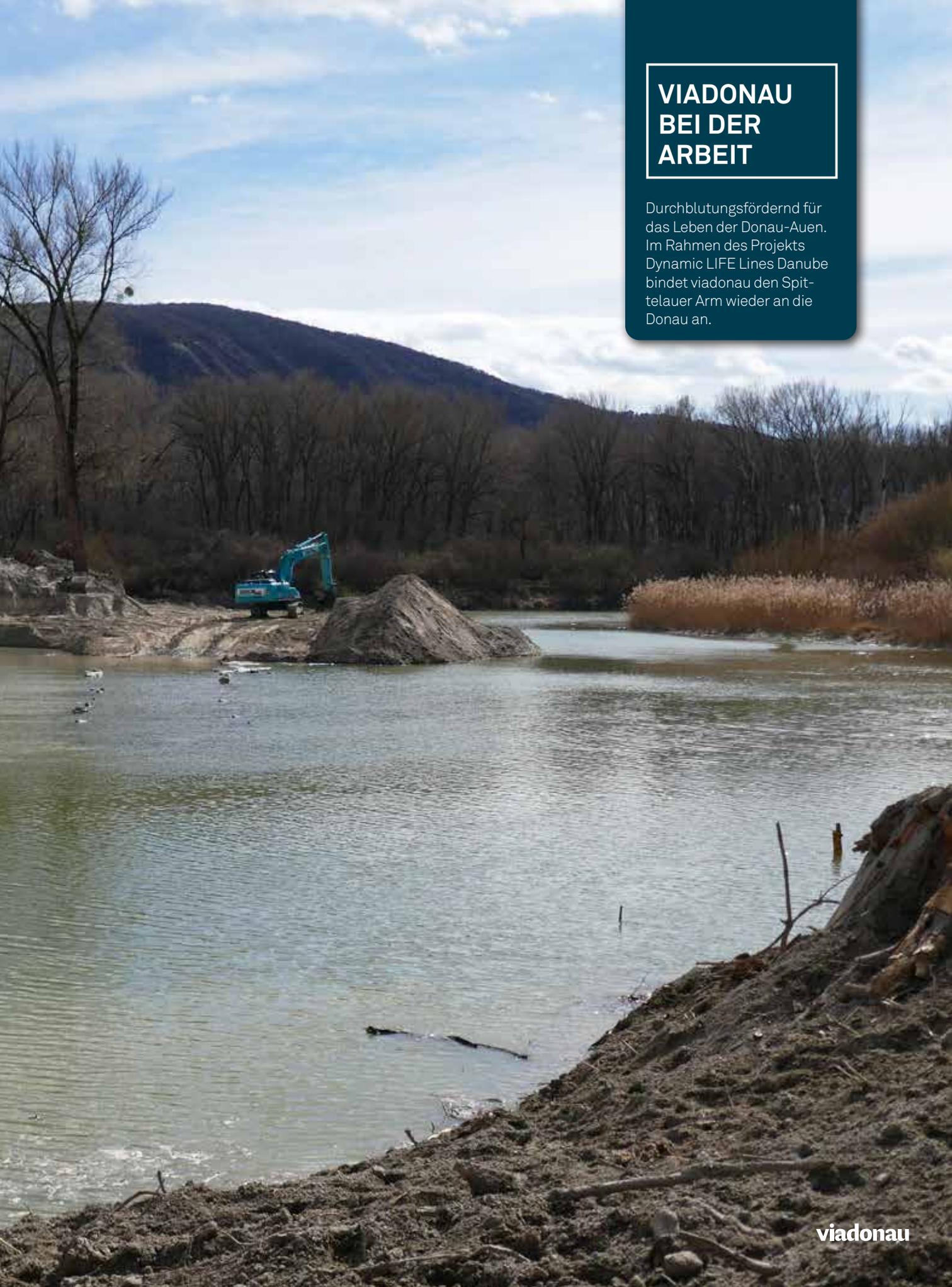
Im Rahmen des Maßnahmenkatalogs für die Donau östlich von Wien und des integrativen Wasserstraßenmanagements von viadonau ging es mit einem Baggerponton hinaus auf die freie Fließstrecke zwischen Wien und Bratislava. Über ihre gesamte Länge wurden in einer rasterartigen Anordnung 150 volumetrische Proben entnommen. Nach der Siebung und Analyse der Kiesproben wird nun in einer Forschungskooperation zwischen der Universität für Bodenkultur Wien (Institut für Wasserbau, Hydraulik und Fließgewässerforschung), dem Ingenieurbüro Klasz und viadonau eine vergleichende wissenschaftliche Analyse zum Sohlmaterial an den beiden freien Fließstrecken der österreichischen Donau erstellt. Dabei steht einerseits ein zeitlicher Vergleich über die Entwicklung der Donausohle der vergangenen 30 Jahre, andererseits ein räumlicher Vergleich zwischen den beiden freien Fließstrecken Wachau und östlich von Wien im Fokus.



Bitte einpacken – in Big Bags zu je 300 Kilogramm wurden die Kiesproben für die weitere Analyse fein sauberlich abgepackt.

Aktuelle Kenntnisse über die Beschaffenheit der Donausohle sind eine wichtige Grundlage für die Aufgaben von viadonau. Sowohl das laufende Geschiebemanagement in den freien Fließstrecken als auch wasserbauliche und ökologische Projekte können damit künftig optimiert und besser geplant werden. So werden auch die Korngröße des Kieses und ihre Verteilung sowohl im Längsverlauf als auch über die Gerinnebreite sowie die Entwicklung der Donausohle im zeitlichen Verlauf untersucht. Die Bestimmung von sogenannten Sohlrauigkeiten können als Grundlage für hydraulische Modellierungen dienen, während Bereiche mit Grobkorn oder Fels Aufschluss über das Gefahrenpotenzial für die Schifffahrt geben. Erstaunlich, was so ein paar Donausteine – richtig hingeschaut – so alles verraten.



A wide river flows through a landscape with a forested hill in the background. A blue excavator is positioned on a rocky bank in the middle ground. The sky is blue with scattered white clouds. The foreground shows a muddy, debris-strewn bank.

VIADONAU BEI DER ARBEIT

Durchblutungsfördernd für das Leben der Donau-Auen. Im Rahmen des Projekts Dynamic LIFE Lines Danube bindet viadonau den Spittelauer Arm wieder an die Donau an.