

stream

DAS MAGAZIN VON VIADONAU AUSGABE 14/2021

HINGESCHAUT

MIT DONAUGEIST UND

EUROPÄISCHEM GEDANKEN

Story ab Seite 8

BLITZLICHT: FAIRway for future – Erfolgsgeschichte wird fortgesetzt

NACHGEFRAGT: Europas Donau – Verbunden durch gemeinsame Erfolge

AM HAKEN: Geborgen aus dem Verborgenen

viadonau

DIE DONAU. EINE REISE IN DIE VERGANGENHEIT.

Die aktuelle Sonderausstellung der Österreichischen Nationalbibliothek lässt das Herz jedes Donau-Fans höherschlagen. Gesäumt von vielen historischen und künstlerischen Details, ist die Donaukarte von Florian von Pasetti ein besonderes Highlight. viadonau übernahm die Patenschaft für das außergewöhnliche Exponat und stellt die Konservierung vieler weiterer Dokumente der Donau-Historie sicher. Erleben Sie jetzt im stimmungsvollen Ambiente des Prunksaals der Österreichischen Nationalbibliothek die Donau von ihrer flussbau- und kulturgeschichtlichen Seite noch einmal neu. Die Ausstellung ist noch bis 7. November geöffnet.

Nähere Informationen finden Sie unter:
www.onb.ac.at/museen/prunksaal



Neue Tage an der Donau



HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer viadonau

*„Die Rückkehr des Lebens
an den Strom ist das stets
höchste Ziel unserer um-
weltorientierten Projekte.“*

Wie kaum eine andere Krise in der jüngeren Vergangenheit prägte die Coronavirus-Pandemie weit über das Jahr 2020 hinaus Leben und Arbeit der Menschen auf der ganzen Welt. Sie veränderte unseren Rhythmus, schärfte unser tägliches soziales Verantwortungsbewusstsein und zwang uns neue Denkweisen und Strategien für effiziente Kommunikation und Zusammenarbeit auf.

Während die Pandemie dank der fortgeschrittenen Impfphase nun endlich langsam, aber sicher in die Knie gezwungen wird, brechen neue Tage an – auch an der Donau. Das stets höchste Ziel unserer umweltorientierten Projekte – die Rückkehr des Lebens an den Strom – ist für uns gleichsam ein universeller Grundsatz, mit dem wir die Aufbruchsstimmung an der Donau unterstützen und mittragen. Ob als Schiffskapitäne, Touristen, Erholungssuchende oder Naturfreunde – wir heißen alle willkommen, die die Donau und den respektvollen Umgang mit ihr schätzen und ihre Schönheit und einzigartige Atmosphäre gerade auch in den kommenden Sommer- und Herbstmonaten wieder uneingeschränkt genießen wollen.

Dass dafür eine exzellent instandgehaltene Wasserstraße, Top-Schleusenservices, sichere und gepflegte Ufer und noch mehr an einzigartigen Naturerlebnissen bereitstehen, dafür engagieren wir uns als verlässlicher Partner am Strom tagtäglich. Zum Beispiel auch in zukunftsweisenden Projekten wie Dynamic LIFE Lines Danube, LIFE+ Auenwildnis Wachau oder FAIRway Danube.

Wie wir die Donau nicht nur in eine krisenfeste, sondern selbstbewusste Zukunft genau führen? Einfach weiterlesen!

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber viadonau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH,
Donau-City-Straße 1, 1220 Wien **Chefredaktion** Andreas Herkel **Autoren dieser Ausgabe** Andreas Herkel,
Hedwig Sulzbacher, Andreas Bäck, Robert Tögel, Bernhard Karl, Patrick Michna, Dirk Beckers **Kreation, Layout,**
Bildbearbeitung & Schlussredaktion LWmedia, Krems–Wien, www.lwmedia.at **Fotos** viadonau, Johannes Zinner,
Raimund Appel, Cselényi-Szabó András, Robert Tögel, FAIRway Danube, AFDJ, shutterstock **Produktion/Druck** Gugler GmbH



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



6 Blitzlicht
Die Donau aktuell

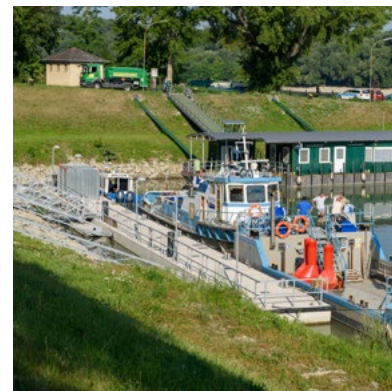
8 Hingeschaut
Europa an der Donau –
FAIRway Danube
und sein stolzes Erbe



14 Umwelt
Lebensader Spittelauer Arm



16 Umwelt
Rettung des Fischlebensraums Hößgang-Teiche



18 Sicherheit
Bojenleger 2 – Flottenzuwachs
stärkt Service-Effizienz am Strom

Blitzlicht 

6 Online Round Table „Restart the Danube“ / Kick-off für FAIRway Danube Folgeprojekte / Filmclip über Teich-Entlandung / Besuch am revitalisierten Spittelauer Arm / Bauabschluss in der Wachau / Donau-Ausstellung mit Pasetti-Karte / Danube Business Talks 2021

Hingeschaut 

8 Mit Donaugeist und europäischem Gedanken

Umwelt 

14 Die Kunst der Renaturierung – Spittelauer Arm belebt Flusslandschaft

Umwelt 

16 Wo der Stoff des Lebens auch Raum für Leben ist

Sicherheit 

18 Vom Schiffs-Exoten zur Service-Flottille – Zweiter Bojenleger für Österreichs Donau



„Von Erfolgen sollte man nicht nur zehren, sondern sie auch als Ausgangspunkt für nächste Schritte nutzen. Denn klar ist auch, dass wir an der Donau das Modernisierungspotenzial noch längst nicht ausgeschöpft haben.“

ANDREAS BÄCK
Projektmanager viadonau



25 Stromkilometer 943
Kap Hoorn für Binnenschiffer

27 Ausgegraben
Gigantische Datenerhebung für besseren Hochwasserschutz

Corporate Governance 

20 Neues Arbeiten bei viadonau – Zwischen Homeoffice und „Boat-Office“

Nachgefragt 

22 Europas Donau – Verbunden durch gemeinsame Erfolge

Am Haken 

24 Geborgen aus dem Verborgenen – Leben im Gefahrenkolk

Stromkilometer 943 

25 Schicksalspforte der Donau

Gesichtet 

26 Top-Infos zum Transport mit dem Binnenschiff

Ausgegraben 

27 March-Thaya – total digital



Erfreut über wieder durchströmten Spittelauer Arm (v.l.n.r.): Wiens Klimastadtrat Jürgen Czernohorsky, viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler, Nationalparkdirektorin Edith Klauser, Staatssekretär (BMK) Magnus Brunner, WWF Austria Geschäftsführerin Andrea Johanides und LH-Stellvertreter NÖ Stephan Pernkopf.

Naturraum-Upgrade zum Nationalpark-Jubiläum

Erfolgs-Besichtigung am Spittelauer Arm

Zum 25-Jahr-Jubiläum des Nationalparks Donau-Auen präsentierten viadonau, WWF und der Nationalpark stolz den wieder an die Donau angebundene Spittelauer Nebenarm. Am 3. Mai wurde das „belebende“ Projektergebnis gemeinsam mit Staatssekretär Magnus Brunner offiziell begutachtet. Die erfolgreiche Vernetzung des Nebengewässers ist eine wichtige gemeinsame Wegmarke im Rahmen des EU-geförderten österreichisch-slowakischen Projekts Dynamic LIFE Lines Danube.

(Mehr zur Gewässervernetzung Spittelauer Arm auf den Seiten 14 und 15)

Danube Business Talks 2021

Online-Event am 13. Oktober

2020 machte die Coronavirus-Pandemie der in Linz geplanten Austragung der Danube Business Talks noch einen Strich durch die Rechnung. viadonau beweist den längeren Atem und freut sich, alle Interessierten heuer zu einer Online-Ausgabe des beliebten Austauschs über vielfältige Donau-Themen einladen zu dürfen. Save the Date!

Am 13. Oktober von 9:00 Uhr bis 15:30 Uhr ist Danube-Business-Talks-Zeit.

Jetzt registrieren:

www.danubebusinesstalks.org



Danube Business Talks digital – 13. Oktober 2021



Wertvolles Donau-Erbe – Generaldirektorin der Österreichischen Nationalbibliothek Johanna Rachinger und viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler präsentieren Teile der kostbaren Donau-Lithografie von Florian von Pasetti.

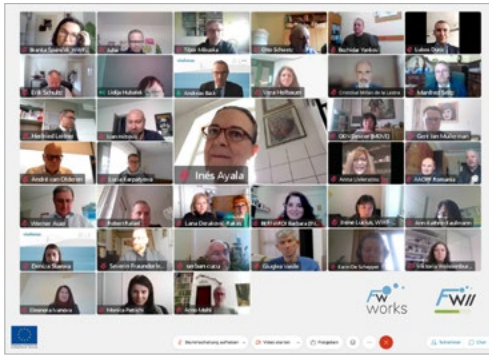
Donau-Ausstellung lockt mit Pasetti-Karte

viadonau für Schutz historischer Dokumente

Die aktuelle Sonderausstellung der Österreichischen Nationalbibliothek, „Die Donau. Eine Reise in die Vergangenheit“, lockt unter anderem mit der eindrucksvollen Donau-Karte des Hydrotechnikers und k.u.k Ministerialbeamten Florian von Pasetti. Gesäumt von vielen historischen, kulturellen und künstlerischen Impressionen und Texten, kann die Geschichte des Stroms entlang der gigantischen 44 Meter langen Kartenprojektion im stimmungsvollen Ambiente der Nationalbibliothek buchstäblich durchwandert werden. viadonau übernahm die Patenschaft für dieses außergewöhnliche donaugeschichtliche Highlight und sichert damit die Konservierung weiterer historischer Dokumente. Die Ausstellung läuft noch bis 7. November.

Für Naturschönheit, die noch wachsen kann – durch das Engagement einer vielfältigen LIFE-Projektgemeinschaft.





Mit Partnern aus Serbien und Kroatien geht's in den Folgeprojekten von FAIRway Danube weiter Richtung Zukunft an der Donau.

FAIRway for future Erfolgsgeschichte wird fortgesetzt

Am 9. März fiel der gemeinsame Startschuss für die EU-kofinanzierten Projekte „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“ und „Preparing FAIRway 2 Works in the Rhine-Danube Corridor“. Ziele: den erfolgreichen Modernisierungskurs von FAIRway Danube fortsetzen, zukünftige Arbeiten im TEN-T Rhein-Donau-Korridor beschleunigen, bestehende Engpässe beseitigen und so die Navigation entlang der Donau in Serbien, Kroatien und Österreich verbessern. Natürlich mit dabei beim Kick-off für noch mehr Wasserstraßen-Qualität: viel Enthusiasmus, Fokus und der gemeinsame Sinn für eine starke und nachhaltige Zukunft der Donau unabhängig von Staatsgrenzen.

Bauabschluss in der Wachau Start für neues Leben

Am 25. Mai konnte gemeinsam mit Staatssekretär (BMK) Magnus Brunner ein weiterer Meilenstein für die Natur der Öffentlichkeit präsentiert werden. Der Abschluss der Bauarbeiten des von der EU geförderten und von viadonau umgesetzten Renaturierungsprojekts „LIFE+ Auenwildnis Wachau“ steht für einen wichtigen Neuanfang für die Natur in einer der schönsten Flusslandschaften Europas. Entlang eines neu geschaffenen und wieder mit der Donau vernetzten 1,6 Kilometer langen Seitenarms gilt es für Tiere und Pflanzen nun, vielfältige Lebensräume wieder zu besiedeln.



Restart the Danube! Mit der Kraft der Donau aus der Krise

Lektionen aus der Krise und eine gemeinsame Kursbestimmung für eine sichere wirtschaftliche Zukunft an der Donau standen im Zentrum des von viadonau organisierten Online Round Table „Restart the Danube“ am 23. Februar. Staatssekretär des Bundesministeriums für Klimaschutz (BMK), Magnus Brunner, und Wolfram Mosser-Brandner von der Wirtschaftskammer Österreich erörterten gemeinsam mit Expertinnen und Experten von BMK und viadonau die aktuelle Lage und auf welchen Wegen die Krise endgültig ausmanövriert werden kann. Für Interessierte steht auf dem viadonau-Youtube-Kanal eine Aufzeichnung des Online-Events zur Verfügung.



Auch digital gut vernetzt – für den besten Kurs aus und nach der Krise

Ökologischer Flussbau „hands on“ Filmclip über Entlandung der Hößgang-Teiche

Die Hößgang-Teiche zwischen St. Nikola und Grein im malerischen Strudengau waren bereits massiv von Verlandung bedroht. Um die ökologische Vernetzung der für die flusstypische Artenvielfalt so wichtigen Nebengewässer mit der Donau wieder zu verbessern, entwickelte viadonau gemeinsam mit der Österreichischen Fischereigesellschaft (gegr. 1880) ein wirkungsvolles Maßnahmenprojekt. Im Winter 2020/2021 ging's an die Umsetzung, die auch in einem coolen Video über die Maßnahmen festgehalten wurde.

Film ab auf dem viadonau-Youtube-Kanal!



(Mehr zum Projekt auf den Seiten 16 und 17)

Im Filmclip zur Entlandung der Hößgang-Teiche erklärt viadonau-Ökologe Bernhard Karl Details und Ziele des Projekts.



FAIRway Danube hat die
Modernisierung an der
Donau in Schwung gebracht.
Auch Liegestellen werden
zukunftsfit gemacht.

MIT DONAUGEIST UND EUROPÄISCHEM GEDANKEN

Das europäische Verkehrsnetz hat viele Wege, und trotzdem sucht es neue. Um den strengen Anforderungen einer nachhaltig umweltfreundlichen Zukunft gerecht zu werden, setzt man zahlreiche verkehrspolitische Impulse. Für viadonau ist längst klar: Ein besonders vielversprechender Weg in ein besseres Morgen ist die Wasserstraße. Seit 2015 wirkt mit Unterstützung der Europäischen Union und unter Führung von viadonau ein neuer Modernisierungsgeist an der Donau. Sein Name: FAIRway Danube. Eine Erfolgsgeschichte mit Fortsetzung: Während das internationale Projekt Ende 2021 ausläuft, setzen schon heute starke Nachfolger den zukunftsweisenden Kurs fort.

Flussabwärts von der Strömung getragen, vorbei an der Burg Theben bei Bratislava, lässt man den österreichischen Donauabschnitt schnell hinter sich. Durch die eng an den Strom geschmiegte Hauptstadt der Slowakei, hinunter zur slowakisch-ungarischen Grenzregion durch die runderneuerte Schleuse des Kraftwerks Gabčíkovo, weiter durch den spektakulären Taldurchbruch des Eisernen Tores von Serbien nach Rumänien bis nach Constanta über den Donau-Schwarzmeerkanal, wo Fluss- und Hochseeschifffahrt aufeinandertreffen. In langen Stunden die Augen aufmerksam zum Horizont gerichtet – ein gelegentlicher Blick auf den Monitor und die darauf abgebildeten Informationen zum aktuellen Zustand der Fahrrinne –, begegnen dem Kapitän auf seiner langen Reise immer wieder einmal die kleinen modernen Mess- und Arbeitsschiffe der Wasser- ➤

straßenverwaltungen, die emsig in wilden Schleifen mit ihrem Echolot den Donaugrund vermessen oder mit der Kennzeichnung der Wasserstraße beschäftigt sind. Der Schiffsführer sendet einen dankbaren Gruß. Er weiß, dass mit der Arbeit der Serviceflotte an der mittleren und unteren Donau die Zukunft des europäischen Verkehrsnetzes auf dem Strom schon begonnen hat.

AUF STARKEN SCHULTERN ZU NEUEN HÖHEN

Diese Vision einer optimal nutzbaren Transportpassage über die Donau von Wien bis zum Schwarzen Meer war bis vor wenigen Jahrzehnten noch Zukunftsmusik. Spätestens seit 2015 – mit dem Start des EU-geförderten Projekts FAIRway Danube und seinen Schwesterprojekten – wird sie aber nun Schritt für Schritt und Jahr für Jahr ein Stück mehr Wirklichkeit.



Für top-modernes Fahrrinnen-Monitoring – zu den schwimmenden Erfolgen von FAIRway Danube zählen mehrere neue Messschiffe an der mittleren und unteren Donau.



„Das Besondere an FAIRway Danube ist sein vielseitiger Ansatz. Die Ziele sind ambitioniert und komplex und betreffen nicht nur die technische Seite des Wasserstraßenmanagements, sondern etwa auch das digitale Umfeld für optimale und einheitliche Informationsdienste.“

ANDREAS BÄCK
Projektmanager viadonau

Ein Projekt mit illustrierender Verwandtschaft. Vor dem Hintergrund neuer wirtschaftlicher Anforderungen und mit dem EU-Aktionsplan zur Förderung der Binnenschifffahrt – NAIA-DES – als wesentliche Kursvorgabe ruht FAIRway Danube auf starken Schultern. Es ist der stolze Spross eines neuen Projektgeistes, dessen Stoßrichtung die nachhaltige und moderne Nutzung der europäischen Wasserstraßen ist, und der verdeutlicht, dass man sowohl auf europäischer als auch nationaler Ebene vor allem eines erkannt hat: Für eine dynamische Entwicklung des Wirtschaftsfaktors Wasserstraße braucht es nicht nur zeitnahe Lösungen, sondern auch zukunftsweisende Impulse, die Wirtschaftstreibenden das Potenzial, den ökologischen Mehrwert und die Verlässlichkeit der Binnenschifffahrt klarmachen. Die Europäische Union begann die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN) neu zu definieren und fasste

die wirtschaftlichen wie ökologischen Ziele bei der Entwicklung der Donau im Jahr 2010 unter dem Dach der Europäischen Strategie für den Donauroaum (EUSDR) zusammen. Damit hievelte man das „Flugzeug“ zur nachhaltigen und modernen Entwicklung der Wasserstraße des 21. Jahrhunderts endgültig in Startposition. Ins Rollen gebracht wurde es schließlich von Projekten wie NEWADA Duo, in dessen Rahmen eine präzise Bedarfsanalyse zu notwendigen Verbesserungen der Wasserstraßeninfrastruktur durchgeführt wurde. Die Analyse bildete wiederum die Grundlage für die Expertinnen und Experten der Donauroaumstrategie, um einen Masterplan zur infrastrukturellen Entwicklung der Donau auszuarbeiten. Mit seiner Inkraftsetzung 2014 im Gepäck, konnte das „Flugzeug“ schließlich abheben. Seither ist es in einem stabilen Höhenflug.



Neue Arbeitsschiffe wie die rumänische „Concordia EU 2019“ stärken seit 2019 das Wasserstraßen-Service an der unteren Donau.



Eine vielfältige Projektgemeinschaft für FAIRway Danube: Violeta Bulc (ehem. Verkehrskommissarin) Karlja Peijs (ehem. EU-Koordinatorin), Razvan Cuc (ehem. Verkehrsminister Rumäniens), Desiree Oen (Assistentin der EU-Koordinatorin), Dirk Beckers (Direktor CINEA), Cristobal Milan de la Lastra und Barbara Bernardi (CINEA), Romeo Soare u.a. (AFDJ) und Andreas Bäck (viadonau).

VERBUNDEN DURCH FLUSS UND IDEE

Ein Erfolg, an dem viadonau maßgeblich beteiligt ist, der zugleich aber auch viele Mütter und Väter hat. „Die Zeichen in Brüssel standen damals klar auf Veränderung. Die Donau wurde zum Herzensprojekt erklärt, und nicht nur EU-Förderungen wurden erhöht, sondern auch Schlüsselexperten als Unterstützung nominiert“, berichtet Andreas Bäck. „Anfang der 2000er-Jahre intensivierte sich die Debatte um den Klimawandel. Man begann die Entwicklung des europäischen Verkehrs- und Transportnetzes neu zu denken. Auf der Suche nach alternativen Konzepten schärfte sich der Fokus auf die Wasserstraße.“ Den verkehrspolitischen Paradigmenwandel hat der erfahrene viadonau-Projektmanager nicht nur beinahe seit seinem Beginn miterlebt, sondern auch konstruktiv mitgetragen. Bereits seit über 20 Jahren im Dienste der Donau, war der 49-jährige gebürtige Oberösterreicher von 2008 bis 2012 bei der Umsetzung des EU-Aktionsplans zur Förderung

der Binnenschifffahrt maßgeblich beteiligt. Für den Experten war klar: Jetzt war die Zeit gekommen, um bei der Positionierung der Wasserstraße Donau als umweltfreundlicher und leistungsfähiger Verkehrsträger von morgen Nägel mit Köpfen zu machen. Die Erkenntnis über die Bedeutung der Donau als wichtige Verkehrsader war für Bäck aber schon viel früher gekommen: „Aufgewachsen in der Umgebung von Linz, sah ich schon in meinen Jugendjahren, wie wichtig die Donau für die Wirtschaft und Industrie des gesamten Ballungsraums war. Ohne die auf die Nutzung des Flusses ausgerichtete Industrie – Stichwort: voestalpine – gäbe es Linz heute nicht in dieser Form“, ist Bäck überzeugt. Kein Wunder also, dass für den studierten Elektrotechniker mit Wirtschaftsausbildung die Modernisierung der Wasserstraße Donau auf ihrer gesamten Länge nicht nur ein bedeutendes Infrastrukturvorhaben ganz im europäischen Geist war, sondern auch ein Herzensanliegen. Nachdem mit der Ratifizierung des Infrastruktur-Masterplans Ende 2014

für die Donau ein fruchtbarer Boden für weitere Entwicklungsschritte am Strom geschaffen war, nutzte man die Gunst der Stunde. Bäck erinnert sich: „Damals herrschte eine ausgeprägte Niederwasserperiode an der Donau. Die besonderen Herausforderungen einer Wasserstraße an ihre sichere und verlässliche Nutzung und damit auch der Handlungsbedarf traten offen zutage. Gleichzeitig hatten die Donauanrainerstaaten sehr unterschiedliche budgetäre Voraussetzungen, um die Infrastruktur zu verbessern. Als wir schließlich einen entsprechenden Ausschreibungstext für ein neues Projekt des CEF-Förderprogramms (Anm. d. Verf.: CEF: Connecting Europe Facility) der EU lasen, packten wir die Chance am Schopf und stellten die entscheidende Frage: ‚Wie wäre es mit einem grenzübergreifenden Projekt zur Verbesserung der Infrastruktur an der Donau – mit konkreten, dauerhaften und vor allem sichtbaren Fortschritten?‘ Es sollte die Geburtsstunde von FAIRway Danube sein. Noch 2014 stand das Konzept für das neue Projekt, in

das sämtliche Donauanrainerstaaten der mittleren und unteren Donau eingebunden sein sollten. Bereits Anfang 2015 wurde es eingereicht, und schon im Sommer desselben Jahres erfolgte der Kick-off. „Das Besondere an FAIRway Danube ist sein vielseitiger Ansatz. Die Ziele sind ambitioniert und komplex und betreffen nicht nur die technische Seite des Wasserstraßenmanagements, sondern etwa auch das digitale Umfeld für optimale und einheitliche Informationsdienste“, erklärt Bäck. Als Vorbild mit hohem Qualitätsstandard sollte viadonau dienen – vor allem für die technischen Spezifikationen zur Errichtung einer neuen Serviceflotte. Dabei profitierte man nicht nur von vielfältiger viadonau-Expertise, sondern auch von der allgemeinen Bereitschaft der Donauländer, an einem Strang zu ziehen. Schnell sollte sich der für das Gelingen des Projekts so wichtige Gemeinschaftssinn einstellen mitsamt der für eine vielfältige Partnerschaft typischen Dynamik. Bäck: „FAIRway Danube wurde für mich bald zu einem Europa im Kleinen. Es gab natürlich immer wieder den einen oder anderen Stolperstein, der überwunden werden musste, aber über allem stand das gemeinsame Ziel. Ein erster bedeutender Erfolg war daher der Aufbau

eines stabilen Netzwerks, in dem man sich gegenseitig Hilfestellung leistet, und das über das Projektende hinaus Bestand haben sollte. Als wichtige Bindeglieder dieser heterogenen Projektgemeinschaft agierten nicht zuletzt die jeweiligen Verkehrsminister, allen voran aber Karla Peijs und ihr engagiertes Team in Brüssel, die in ihrer Funktion als Koordinatorin für den Rhein-Donau-Korridor uns immer wieder unter die Arme griff, aber auch die Erfolge mit uns gemeinsam feierte.“

FRÜCHTE ERNTEN UND NEU SÄEN

„Gute Projekte erkennt man daran, dass sie Fortschritte erzielen, die Bestand haben und zur Grundlage weiterer Entwicklungen werden“, meint Andreas Bäck. Und die Liste an Erreichtem im Rahmen von FAIRway Danube kann sich sehen lassen. Neun neue Service- und Arbeitsschiffe sorgen heute zwischen Bratislava und Constanta für die Vermessung und Kennzeichnung der Donau auf höchstem technischem Niveau. Für treffsichere Maßnahmen sorgt dabei künftig auch das Wasserstraßen-Monitoring-System WAMOS als Datenbasis für alle Donauländer. Modell dafür stand einmal mehr das innovative Waterway Asset Management System – WAMS – von viadonau.

Zusätzlich steigern 37 neue Pegel und verbesserte Pegelprognosen die Sicherheit und Verlässlichkeit der Wasserstraße. Einen wichtigen Akzent zur erfolgreichen Umsetzung setzte das Projekt mit der Einrichtung nationaler Nutzerforen in den jeweiligen Donauländern. Ein besonderer Meilenstein des erfolgsverwöhnten Projekts sollte dabei die bereits 2015 erstellte Machbarkeitsstudie zur Sanierung der Schleuse Gabčíkovo werden, die zur entscheidenden Geburtshilfe für das EU-finanzierte Sanierungsprojekt wurde. Derzeit wird es mit 150 Millionen Euro verwirklicht. Die Initiative innerhalb von FAIRway Danube sollte Schule machen. So dient sie bereits als Vorlage für die Sanierung der Schleusen am Eisernen Tor (Djerdap I) in Serbien. „FAIRway Danube hat an der Donau vieles in Bewegung gebracht“, bestätigt Bäck. „Während wir im Projekt einst mit einem Budget von 22,5 Millionen Euro an die Arbeit gingen, konnten mit der durch FAIRway Danube ausgelösten Modernisierungsdynamik im Projektumfeld rund 280 Millionen Euro aufgebracht werden – von der Europäischen Union gestützte Investitionen, die entlang der Donau bedarfsgerecht eingesetzt werden, wettbewerbsfähige Infrastruktur an der Wasserstraße schaffen und so die gesamte Industrie und ihre Arbeitsplätze am Strom stärken und sichern.“ Für den Experten keine Frage: FAIRway Danube, das im Dezember 2021 offiziell über die Ziellinie gehen wird, sollte endgültig das Zeitalter der Wasserstraße einläuten.

VOM MORGEN UND ÜBERMORGEN

Logisch also, dass der Schwung, den FAIRway Danube erzeugt hat, nun nicht verpuffen, sondern im Gegenteil dazu genutzt werden sollte, die Schlagzahl der Modernisierung an der Wasserstraße weiter hochzuhalten. „Von Erfolgen sollte man nicht nur zehren, sondern sie auch



Linz, untrennbar mit der Donau verbunden. Im Rahmen des FAIRway Danube Folgeprojekts „FAIRway works! In the Rhine-Danube Corridor“ wurde u.a. die Trockengutlande aufgewertet.

als Ausgangspunkt für nächste Schritte nutzen“, meint Bäck. „Denn klar ist auch, dass wir an der Donau das Modernisierungspotenzial noch längst nicht ausgeschöpft haben.“ In der Tradition ihres gefeierten Vorgängers sollten die Projektsprösslinge „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“ und „Preparing FAIRway 2 works in the Rhine-Danube corridor“ den Erfolgskurs von FAIRway Danube fortsetzen und ebenso mit handfesten Weiterentwicklungen an der Donau auftrumpfen. Schon im Frühjahr 2021 ging es los, oder besser gesagt: weiter. Man hat sich einiges vorgenommen: Während im österreichisch-serbischen Projekt FAIRway works! unter anderem die Sanierung der serbischen Schleuse „Eisernes Tor 2“ (Djerdap II), die Aufwertung von Liegestellen in Linz, Wildungsmauer und Wien und weitere Service-Schiffe in Österreich und Serbien auf dem Plan stehen, legt „Preparing FAIRway 2 works in the Rhine-Danube corridor“ das Augenmerk vor allem auf

die gemeinsame kroatisch-serbische Donaustrecke. Die Weiterentwicklung des transnationalen Wasserstraßen-Monitoring-Systems WAMOS soll vorangetrieben, und Liegestellen in Österreich, Kroatien und Serbien sollen ebenfalls aufgewertet werden. Erste erreichte Wegmarken – wie die Modernisierung der Trockengutlande in Linz und ein weiterer Bojenleger an der österreichischen Donau – zeigen: Es wird geklotzt und nicht gekleckert, und zwar in schwindelerregendem Tempo. Daran längst gewöhnt, hat Projektmanager Bäck schon den Horizont fest im Blick und verrät: „Die aktuellen Nachfolgeprojekte demonstrieren, dass wir auch an der heimischen Donau in Österreich unsere Hausaufgaben machen und unseren Beitrag zum Upgrade der gesamten Wasserstraße Donau leisten. Mit den ersten Erfolgen, wie der diesjährigen In-Dienst-Stellung des ‚Bojenlegers 2‘, auf die wir besonders stolz sind, und den Arbeiten, die noch vor uns liegen, schlagen wir die optimale Brücke

„Die aktuellen Nachfolgeprojekte demonstrieren, dass wir auch an der heimischen Donau in Österreich unsere Hausaufgaben machen und unseren Beitrag zum Upgrade der gesamten Wasserstraße Donau leisten.“

ANDREAS BÄCK
Projektmanager viadonau

zur Umsetzung des Green Deals der Europäischen Union und des NAI-ADES 3 Aktionsplans zur Stärkung der Binnenschifffahrt.“ Damit ist die Modernisierung der Donauinfrastruktur längst kein bloßes Versprechen mehr an Kapitäne und Wirtschaftstreibende, sondern eine mit Integrität verwirklichte Entwicklung hin zur top-modernen Wasserstraße des 21. Jahrhunderts. Denn auch für die Erfolgsgeschichte „FAIRway Danube“ gilt also: Fortsetzung folgt.

SUMMARY

Danube Spirit and the European Idea

The European transport network has many routes, and yet, it is looking for continuous improvement. In order to meet the requirements of an environmentally friendly future, the European Union provides numerous transport policy impulses. For viadonau, it has long been clear that the waterway is a particularly promising path to a better tomorrow. With the support of the European Union and under the leadership of viadonau, a new spirit of modernization has been operating on the Danube since 2015: FAIRway Danube. While the international project will come to an end in December 2021, strong successors are already continuing the pioneering course today.

Since 2015 at the latest – with the start of the EU-funded FAIRway Danube project –, the future vision of an optimally usable danube waterway from Vienna to the Black Sea transforms year after year more and more into

reality. „You can recognize good projects by the fact that they result in tangible improvements and form the basis for further developments,“ Andreas Bäck says. And the list of achievements within the framework of FAIRway Danube is impressive. Nine new marking and surveying vessels, operating between Vienna and Constanta, provide for optimal information services. In addition, 37 new gauges and improved level forecasts increase the safety and reliability of the waterway. The project put an important emphasis on successful implementation by establishing national user forums in the respective Danube countries. A special milestone of the successful project was the feasibility study carried out in 2015 for the rehabilitation of the Gabčíkovo lock. The study became the decisive support in order to implement the rehabilitation project.

„Thanks to the European Union and our support, FAIRway Danube triggered a lot

of motion in the Danube,“ Bäck confirms. In the tradition of its celebrated predecessor, the follow-up projects „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“ and „Preparing FAIRway 2 works in the Rhine-Danube corridor“ continue the successful course and also initiate further further developments funded by the EU. The project was kicked off in in spring 2021. While in the Austrian-Serbian project „FAIRway works!“ among other things, the renovation of the Serbian lock „Iron Gate 2“ (Djerdap II), the upgrading of berths in Linz, Wildungsmauer and Vienna and more service vessels in Austria and Serbia are planned, „Preparing FAIRway 2 works in the Rhine-Danube corridor“ focuses on the common Serbian-Croatian stretch. The further development of the transnational waterway monitoring system WAMOS is to be planned. So are further mooring places in Austria, Croatia and Serbia.



Zurück zur natürlichen Entwicklung – auch am Spittelauer Arm folgte viadonau dem Bauplan der Natur.

Die Kunst der Renaturierung

„Jeder Steinblock hat eine Statue in sich, und es ist die Aufgabe des Bildhauers, sie zu entdecken.“ Die dem italienischen Universalgenie Michelangelo Buonarroti zugeschriebenen Worte könnten auch für die gestaltende Arbeit der Renaturierungs-Experten an der Donau kaum zutreffender sein. Wie zuletzt am Spittelauer Nebenarm östlich von Wien steckt hinter vielen ökologischen und flussbaulichen Aktivitäten von viadonau ein einzigartiges Projekt, das wie ein Bildhauer behutsam, aber mit unbeirrbarem Fokus und klarer Vision einem besonderen Ziel entgegenstrebt.

Am Ende eines Renaturierungsprojekts nach viadonau-Art steht immer ein Neuanfang. Denn nicht die Schöpfungskraft des Menschen steht dabei im Zentrum, sondern jene der Natur. Ihr altes Werk gilt es wiederzuentdecken und zu erneuern und den Boden zu bereiten, auf dem sie ganz für sich wieder ihre gestalterische Kraft entfalten kann.

MIT DONAUWISSEN ANS WERK

Ganz weg war sie ja nie, und trotzdem kommt die erfolgreiche Wiedervernetzung des Spittelauer Nebenarms an der Donau gegenüber von Hainburg der Rückkehr der Natur an alte Wirkungsstätten gleich. Ein weitverzweigtes Nebenarmsystem hatte einst eine lebendige und vielfältige Flusslandschaft östlich von Wien geformt. Flussregulierung und Kraftwerksbau

schnitten viele Nebenarme vom Hauptgewässer ab, ließen sie trockenfallen oder zunehmend verlanden und banden so der Natur buchstäblich mehr und mehr die Hände bei ihrer unablässigen Gestaltungsarbeit – mit verheerenden Folgen für das Leben und seine Vielfalt. „Im Rahmen des Projekts Dynamic LIFE Lines Danube sind wir im vergangenen Jahr angetreten, um diese Entwicklung nicht nur aufzuhalten, sondern umzukehren“, bestätigt Robert Tögel, Experte für ökologischen Flussbau bei viadonau. Mit dem geübten Blick für das große Ganze und mit Fingerspitzengefühl arbeitenden Baggerschaufeln ging man daran, den Naturraum neu zu gestalten – oder besser gesagt: rückzuformen. „In unserer nachhaltigen Arbeit mit und für die Flusslandschaften lernen wir unentwegt

vom Strom. Wir wissen: Um eine wieder intakte selbstbestimmte Flusslandschaft zu ermöglichen, gilt es, ein gutes Stück weit dem Bauplan der Natur zu folgen“, verrät der Flussbau-Experte über sein Handwerk. Entscheidend sei dabei, die belebende Dynamik eines Fließgewässers ganz gezielt wieder gewähren zu lassen. Tögel konkret: „Am Spittelauer Arm wurde die Einströmöffnung so tief ausgeführt, dass nahezu ganzjährig Wasser in den Nebenarm fließen kann. Dazu wurden auch die im Längsverlauf bestehenden Traversen aus Blocksteinen vollständig entfernt und ebenso die große Mündungstraverse abgebaut, sodass das Wasser und mitgeführte Sedimente wieder in die Donau zurückfließen können.“ Es entstand ein etwa 4,3 Kilometer langes Nebengewässer, das mit der Kraft des Wassers erneut

facettenreiche Lebensräume ausbilden und so wieder zu einer dynamischen Lebensader werden kann. Der Name des EU-geförderten Projekts ist schließlich Programm – Dynamic LIFE Lines Danube eben. Dem österreichisch-slowakischen Gemeinschaftsvorhaben geht es vor allem um jene Lebensadern, die essenziell für den Fortbestand der Auwälder in den Donau-Auen im Osten Österreichs und im Westen der Slowakei sind. Rund 25 Kilometer davon sollen wieder angebunden und dynamisiert und so die Lebensraum- und Artenvielfalt der Auen geschützt und langfristig gesichert werden.

VOM SCHÜLER AN DEN MEISTER

Heute steht Robert Tögel zufrieden vor der Mündung des Spittelauer Nebenarms. Das Werk ist getan, und der Meißel für seine weitere Gestaltung wurde wieder der Natur übergeben. War die Freude über den Start der flussbaulichen Maßnahmen im vergangenen Jahr schon groß, so ist sie nun angesichts des Resultats umso größer. Der Flussbau-Profi kennt den enormen Mehrwert, den die Renaturierung bringt: „Nun können hier wieder Erosion und Sedimentation die natürliche Formung der Ufer übernehmen

Gewässervernetzung

Spittelauer Arm in Zahlen

Rund 100.000 Kubikmeter Material wurden im Zuge der Wiederanbindung des Spittelauer Arms an die Donau bewegt. Dabei wurden ca. 34.000 Kubikmeter wiederverwertbare Wasserbausteine gewonnen. Etwa 700 Meter Ufersicherungen an Nebenarm und Hauptstrom wurden zurückgebaut. Im Vergleich zu bislang umgesetzten Gewässervernetzungen wird der Nebenarm nach der eigendynamischen Entwicklung einer Tiefenrinne einen deutlich höheren Durchfluss von über 70 Kubikmetern pro Sekunde bei Mittelwasser aufweisen.



Mit dem Durchstich zwischen Nebenarm und Hauptstrom wurde der Spittelauer Arm wieder zur Lebensader für noch mehr Naturraum- und Artenvielfalt im Nationalpark Donau-Auen.



Geht es um Naturprojekte, ist Informationsarbeit wichtig. Projektleiter und viadonau-Experte für ökologischen Flussbau, Robert Tögel, erklärt Maßnahmen und Wirkungen am Spittelauer Arm.

und Bedingungen schaffen, auf die viele Pflanzen- und Tierarten wie kiesbrütende Vögel, Weiden und Pappeln angewiesen sind. Aber auch auentypische strömungsliebende Fischarten finden in dem gut durchwässerten ausgedehnten Nebenarmsystem wieder Laichplätze und wellenschlageschützte ‚Kinderstuben‘. Eine Flusslandschaft, in der das Unvollendete den Idealzustand darstellt, die wieder der ewigen natürlichen Veränderung unterworfen ist und dabei Strukturen ausformt, die auch für Menschen Vorteile birgt. Ganz im Sinne des viadonau-typisch ganzheitlichen Ansatzes profitiert auch der Hochwasserschutz. Tögel führt aus: „Durch die Aufteilung des Donauabflusses und die Aufweitung der Ufer sinkt die Belastung der Stromsohle. Es wird weniger Kies vom Sohlgrund ausgewaschen, und die Sohleintiefung geht zurück.“

Dass das Ende der baulichen Maßnahmen und die vollständige Wiederanbindung des Spittelauer Arms rechtzeitig zum 25-Jahr-Jubiläum des Nationalparks Donau-Auen feierlich begangen werden konnten, ist für den Experten ein gutes

Omen für die weitere Entwicklung der frei fließenden Donau östlich von Wien. „Der Erfolg dieses wichtigen Teilprojekts von Dynamic LIFE Lines Danube ist eine herausragende, für den Wert des Nationalparks Donau-Auen bezeichnende Wegmarke in seiner weiteren ökologischen Entwicklung und zugleich eine gelungene ‚Restaurierungs‘-Maßnahme in dem einzigartigen Natur-Meisterwerk zwischen Wien und Bratislava.“ Mehr Infos zu Dynamic LIFE Lines Danube unter: lifelines-danube.eu.

SUMMARY

Project Environment

Just in time for the 25th anniversary of the Donau-Auen National Park, viadonau, WWF and the National Park proudly presented the Spittelau tributary, which is again connected to the Danube since the end of 2020. On May 3rd, the “invigorating” project result was officially assessed together with State Secretary Magnus Brunner. The successful reconnection of the side arm is an important step within the framework of the EU-funded Austrian-Slovak project Dynamic LIFE Lines Danube.

Wo der Stoff des Lebens auch Raum für Leben ist

Der außergewöhnliche Wert des Wassers wird uns oft erst dann bewusst, wenn es zurückweicht oder ganz verschwindet. Gerade in einem so wasserreichen Land wie Österreich gilt es, umso genauer hinzuschauen und früh Maßnahmen zu setzen, um den besonderen Naturschutz an einzigartigen Wasserlebensräumen zu schützen. Zwischen St. Nikola und Grein im Strudengau wurde im Auftrag von viadonau nun der zunehmenden Verlandung der Hößgang-Teiche Einhalt geboten und ein weiteres Zeichen für lebendige Flusslandschaften entlang der Donau gesetzt.



Winterliche Bedingungen 2020/2021 konnten die Entlandungsarbeiten auf den Hößgang-Teichen kaum bremsen. Schließlich galt es, einen wichtigen Wasserlebensraum zu retten.

VOM SCHRUMPFENDEN LEBENSRAUM ...

„Logisch – eine vielfältige Flusslandschaft lebt vom direkten Kontakt mit dem Strom“, meint viadonau-Ökologe Bernhard Karl. Als vielseitig erfahrener Experte für Renaturierung und Gewässervernetzung an der Donau – zum Beispiel auch im Rahmen des LIFE-Projekts Auenwildnis Wachau – liegt Karl der Naturschutz im Blut. Negative flussökologische Trends auszumachen

und Gegenmaßnahmen zu erarbeiten gehören zu seinem Tagesgeschäft. „Die Hößgang-Teiche sind wichtige Nebengewässer der Donau. Ihre Verlandung bedrohte vor allem die Fischwelt. Entsprechende Eingriffe, um dem entgegenzuwirken, mussten unter Schonung des noch bestehenden Naturraums erfolgen. Ein wesentlicher Ansatz war dabei, die Verbindung zwischen den drei Teichen und ausreichende Wassertiefen wiederherzustellen.“ Um die ökologi-

sche Vernetzung der für die flusstypische Artenvielfalt so wichtigen Nebengewässer mit der Donau zu verbessern, entwickelte viadonau gemeinsam mit der Österreichischen Fischereigesellschaft (gegr. 1880) ein spezielles Maßnahmenprojekt. Im Winter 2020/2021 sollte es schließlich an die Umsetzung gehen. Im Umfeld einer eiserstarrten Donaunatur im malerischen Strudengau auch für viadonau ein ökologisches Flussbauprojekt der besonderen Art.



Rund 14.000 Kubikmeter Aushubmaterial wurden mithilfe von Saugbaggerungen in die Donau (Hößgang-Kanal) befördert.

Die drei Hößgang-Teiche sind vor allem für Fische ein wichtiger Lebens- und Rückzugsraum. Die Wasserbau-Expertinnen und -Experten achteten auf eine besonders schonende Durchführung der Arbeiten.

INFO

Neben der ökologischen Ausgestaltung der drei Teiche sah das Anfang 2019 gestartete Vorhaben die Wiederherstellung von Wassertiefen von mindestens 1,5 Metern vor. Die spektakulären Arbeiten im Rahmen des Projekts wurden auch in einem sehenswerten Filmclip zusammengefasst, der auf dem viadonau-YouTube-Kanal zur Verfügung steht. Reinschauen und Naturschutz „hands on“ erleben!

... ZUM SANIERTEN WASSER-HABITAT

Hier wurde nämlich nicht nur gebaggert, sondern auch gesaugt und gepumpt. Karl schildert: „Die schonungsvolle Entlandung war eine technische Herausforderung. So wurde mit einem Bagger-Ponton und einer schwimmenden Pumpstation gearbeitet, wobei das verflüssigte Sedimentmaterial über eine Druckleitung abtransportiert wurde.“ Rund 14.000 Kubikmeter Aushubmaterial wurden mithilfe der Saugbaggerungen in die Donau (Hößgang-Kanal) befördert. Die Arbeiten werden nach Ende der Fischlaichzeit im Juli wieder fortgesetzt und lassen einen Lebens-

raum mit großem Facettenreichtum entstehen, mit kleinen Inseln – ideal zum Beispiel für Röhrichtbrüter –, aber auch abwechslungsreichen Unterwasserstrukturen. Eine gelungene Renovierung für das Zuhause vieler Fische, die künftig wieder zahlreicher werden sollen. Karl: „Die Fische können wieder zwischen den verschiedenen Bereichen der Teiche hin- und herwandern und sich im Winter in Tiefstellen zurückziehen, die im Rahmen der Maßnahmen neu entstanden sind. Die Natur an den Teichen profitiert insgesamt von der Wiederbelebung, die die Maßnahmen bringen. Ein ‚Rettungs‘-Projekt mit Langzeitwirkung.“

SUMMARY

Project Environment

The Hößgang ponds between St. Nikola and Grein in the picturesque Strudengau, Upper Austria, have already been seriously threatened by siltation. In order to improve the ecological situation of the lateral water bodies near the Danube, viadonau together with the Austrian Fisheries Society, founded in 1880, developed a special project of measures. The implementation started in winter 2020/2021 and will be completed after the spawning season in summer 2021.

Vom Schiffs-Exoten zur Service-Flottille

Service mit Qualität durch Equipment mit Qualität. Nachdem der Bojenleger 1 bereits im Herbst 2017 stolz in die viadonau-Flotte aufgenommen worden war, erhielt das außergewöhnliche Wasserfahrzeug zur Kennzeichnung der Wasserstraße nun ein „Geschwisterchen“. Noch in den letzten Wintermonaten fertiggestellt und Anfang März erstmals zu Wasser gelassen, wurde der neue Schubleichter im Frühjahr an viadonau überstellt und ist aktuell bereits im Einsatz auf der österreichischen Donau.



Im gemeinsamen Einsatz mit dem fast baugleichen Bojenleger 1 sorgt das Schwesterschiff für eine deutliche Verkürzung von Einsatzstrecken und -zeiten.

QUALITÄT IN VERBESSERTER AUSFÜHRUNG

Dass der erste Bojenleger kein „Einzelkind“ bleiben würde, deutete irgendwie schon die Nummerierung an. Und wie das bei Geschwistern meist so üblich ist, ist ihm sein jüngerer Schwesterschiff beinahe zum Verwechseln ähnlich. „Mit rund 20 Meter Länge, sechs Meter Breite und

40 Zentimeter Leertiefgang bei ca. 45 Tonnen Eigengewicht sowie Spezialkran zur Wartung der Bojen wird der neue Verkehrssicherungsprahm nicht nur eine wesentliche Verstärkung für die Sicherheit auf der Wasserstraße sein, sondern ein weiterer interessanter Blickfang für Schifffahrtsfreunde auf der Donau“, meint Patrick Michna. Der viadonau-Experte aus dem Bereich

Wasserstraßenmanagement begleitete das Bau- und Beschaffungsprojekt von der ersten Schraube an und kennt die Spezifikationen des alten wie des neuen Schiffes in- und auswendig. „Gleichzeitig glänzt der Neuling mit kleinen, aber feinen Unterschieden. So floss die Erfahrung aus mehr als drei Arbeitsjahren mit dem ersten Schubleichter in die Neuauflage des bewährten Konzepts mit ein, was zu einigen wesentlichen Verbesserungen führte.“ Wie eine wasser- und gasdichte Sülltür in den Maschinen- und Arbeitsraum, Seilwinde im Arbeits- und Ladetrog für sicheres Arbeiten, Stage-V-Motoren gemäß neuester Abgasnorm. Neben dem technischen Upgrade spielt für den Experten natürlich auch die deutliche Effizienzsteigerung durch zwei Schiffe eine wesentliche Rolle, die vor allem nach Hochwässern ihre Vorteile zeige. „Mit beiden Bojenlegern im gleichzeitigen Einsatz – mit Heimathafen Krems für den Bojenleger 1 beziehungsweise Bad Deutsch-Altenburg für Bojenleger 2 – können die Einsatzorte schneller erreicht und so die Reaktionszeiten für Wartung und Instandsetzung der Bojen entscheidend verkürzt werden“, erklärt Michna.

Wenn ein Schiff das Licht der Welt erblickt. Nächste Station: Heimathafen Bad Deutsch-Altenburg

EFFIZIENTE WARTUNG PLUS DIGITALE FERNÜBERWACHUNG

Rund 220 Bojen müssen auf dem österreichischen Donauabschnitt überwacht und gewartet werden. Dabei ist an den modernen roten und grünen Polyethylen-Schwimmkörpern mehr dran als auf den ersten Blick sichtbar. Ausgestattet mit GPS-Sendern, übermitteln die Bojen in einem festen Intervall ihre Position. Eine entsprechende Software erfasst die Daten und bildet diese übersichtlich in einem webbasierten Backend ab. Zudem arbeiten die Taktfeuer auf dem Wasser, ebenso wie die landseitigen Taktfeuer, autark mit Solarenergie. „Auch bei der Kennzeichnung der Wasserstraße fahren wir einen konsequenten digitalen Modernisierungskurs“, erklärt Patrick Michna. Der Fachmann ist überzeugt: „Lückenlos fernüberwacht kann uns keine Boje wirklich entwischen. Und mit der Verdoppelung unserer Agilität auf der Donau durch den zweiten Bojenleger sind wir schnell dort, wo „Not an der Boje“ herrscht.“



Die jüngste Erweiterung der viadonau-Service-Flotte ist ein Schritt mit europäischer Dimension. Im Rahmen des österreichisch-serbischen Projekts FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor geplant, gebaut und schließlich in den Dienst von viadonau gestellt, leistet der von der Europäischen Union (Connecting Europe Facility) kofinanzierte Schubleichter einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Donau als internationale Wasserstraße.

SUMMARY

Project Safety

Quality service through quality equipment. After "Bojenleger 1" (buoy layer 1) was proudly added to the viadonau fleet in autumn 2017, the extraordinary watercraft has now been given an EU-funded "sibling". Completed in the last winter months and launched for the first time at the beginning of March, the new ship was transferred to viadonau in spring and is ready for service on the Austrian Danube. With both service vessels in use at the same time, the deployment sites can be reached more quickly and the response times for placing and repair of the buoys can significantly be reduced.



Logisch – auch der Bojenleger 2 braucht ordentlich Schubkraft. So soll es auch für das eigens modifizierte Schubschiff Kienstock (im Hintergrund) bald ein Gegenstück geben.

Neues Arbeiten bei viadonau – Zwischen Homeoffice und „Boat-Office“

Die Pandemie mit all ihren Auswirkungen hat auch die Arbeitswelt stark geprägt und die Anforderungen an einen zeitgemäßen Arbeitsplatz grundlegend geändert. Beruf und Freizeit, Arbeitsumfeld und Privatbereich, Arbeitsanforderungen und Ansprüche, diese Spannungsfelder haben durch die Krise und das Arbeiten im Homeoffice noch mehr an Dynamik gewonnen. Die neue viadonau-Zentrale soll dieser Entwicklung Rechnung tragen und zugleich eine noch engere Anbindung an das schaffen, wofür und womit viadonau mit Leidenschaft arbeitet: die Donau.



Schwimmendes Hauptquartier – wie die tägliche Arbeit von viadonau wird auch die Unternehmenszentrale künftig von der Donau getragen.

VON DER „DONAUPLATTE“ AUF DIE DONAU

Ein weithin sichtbarer Fingerzeig Richtung Zukunft an der Donau soll sie sein. Zeitgemäß, zukunftsorientiert und als internationales Aushängeschild hinsichtlich Nachhaltigkeit, Effizienz und innovativer Architektur soll die neue Zentrale mit dem Strom eine Einheit bilden und in Zukunft nicht mehr am, sondern direkt auf dem Wasser angesiedelt sein. Auch für Architekt*innen und Gebäudeplaner*innen keine alltäglichen Anforderungen, für deren konkrete Umsetzung am Wiener Handelskai 2020 ein Planungswettbewerb ausgelobt wurde.

„Seit den ersten Ideen zu einer neuen viadonau-Zentrale und schließlich den Vorplanungen seit 2018 ist viel passiert“, weiß viadonau-Projektentwickler Harald Beutl. „Zunächst wurden natürlich die Machbarkeitsstudien und Grundlagenerhebungen zu einem schwimmenden, an Land verhefteten Bürogebäude am rechten Donauufer, am Handelskai unterhalb der Reichsbrücke, durchgeführt. 2020 folgte schließlich ein zweistufiger, europaweiter Planungswettbewerb.“ Zielvorgaben für den besten Vorentwurf waren unter anderem optimale verkehrliche und infrastrukturelle Erschließung, hohe Flexibilität der Büroflächen, hohe

Nutzerfreundlichkeit, eine innovative Verbindung von Hochbau und Schiffbau und Zeit- und Kosteneffizienz sowie Passivhausstandard und ein Plus-Energiehaus-Konzept mit dem Resultat einer positiven jährlichen Energiebilanz, um den Klimastrategien von EU, Bund, Stadt Wien und viadonau zu entsprechen.

NACHHALTIGKEIT IN COOLEM DESIGN

Nach eingehenden Beratungen und Analysen der gebotenen Planungsentwürfe aus der Finalphase mit fünf Wettbewerbern war sich die Jury des Auswahlprozesses im Frühjahr 2021 unter dem



Vorsitz von Univ.-Prof. DI Dietmar Eberle und mit renommierten Vertreter*innen des Fachbereichs Architektur, des BMK, der Stadt Wien und viadonau schließlich einig. Der Entwurf der Planungsgemeinschaft Pittino & Ortner Architekturbüro ZT-Gesellschaft m.b.H. (Lead) & Rosenfelder & Höfler GmbH & Co KG & Lorenz Consult ZT GmbH überzeugte – insbesondere durch die große Flexibilität in der Raumnutzung und Multifunktionsbereiche, die an wechselnde Nutzerbedürfnisse adaptiert werden können. Im Zentrum des Bürokonzepts steht die Idee von „Homebases“, also fachbezogenen räumlichen Einheiten, in denen die Art der Arbeitsplätze – je nach funktionellen Anforderungen – flexibel gestaltet werden kann. „Die Unternehmenszentrale ist unter Berücksichtigung von Homeoffice, digitalem Arbeiten sowie den spezifischen Bedürfnissen der Mitarbeiter*innen für die künftigen Herausforderungen optimal gerüstet“, stellt Beutl fest. Zudem begeisterte der Entwurf auch in Hinblick auf Nachhaltigkeit, da das Gebäude neben der Einhaltung des Passivhausstandards

auch das Plus-Energiehaus-Konzept verfolgt. Dies bedeutet, dass insbesondere der Energiebedarf minimiert und die Nutzung von regenerativen Energiequellen (Photovoltaik) und lokalen Energieressourcen (Wärmetauscher für Donauwasser) zur Energiegewinnung eingesetzt wird, was zu einer positiven und damit klimafreundlichen jährlichen Energiebilanz des Gebäudes – ohne Einschränkung des Benützungskomforts – führt. Das innovative Innere sollte natürlich auch nach außen seinen Ausdruck finden. Beutl: „Die äußere Form des schwimmenden Gebäudes nimmt mit ihrem klaren und zeitlosen Design Anleihen an dem klassischen Jachtdesign. Der Entwurf fügt sich so – in Zusammenhang mit der naturnahen, dem Standort angepassten Ufergestaltung – harmonisch in das Stadt- und Landschaftsbild am Handelskai ein.“ Ein Hauptquartier also, das im urbanen Umfeld Wiens in Zweck und Form die Dynamik und Bedeutung der Donau als Lebens- und Wirtschaftsraum, aber auch als reizvollen Arbeitsplatz würdigen wird.

Erste gestalterische Konzeptidee: modernes Arbeiten in der Unternehmenszentrale viadonau – für eine moderne Wasserstraße

SUMMARY

Project Corporate Governance

The pandemic with all its effects has also had a major impact on the working world and has fundamentally changed the requirements for a contemporary workplace. Plans for a new viadonau headquarters should consider this development and at the same time create an even closer connection to what viadonau works for and with: the Danube. After a tough competition, the decision was finally made in early 2021. The winner's design shows a floating building with a clear and timeless shape which is reminiscent of classic yacht design, while the interior meets the latest work and sustainability standards.

Europas Donau – Verbunden durch gemeinsame Erfolge



ZUKUNFT MIT „DONAU-SPIRIT“

ANDERAS BÄCK

Aktionsprogramme & Projekte, viadonau

„Gemeinsam nachhaltig entwickeln –
gemeinsam davon profitieren“

Schon von 2008 bis 2012, in meinen Jahren in Brüssel, war längst ein grundlegender Wandel in Europa eingetreten. Die Europäische Union hatte begonnen, die Entwicklung des europäischen Verkehrsnetzes unter Gesichtspunkten wie Nachhaltigkeit, Green Technology und Multimodalität neu zu denken. Rückblickend waren dies wohl die Jahre, in denen die Binnenschifffahrt endgültig begann, als klimafreundliche und leistungsfähige Transportalternative ein gutes Stück weit aus dem Schatten der anderen Verkehrsträger herauszutreten. Gleichwohl bedeutete das Steigern der Aufmerksamkeit für die Schifffahrt und ihre zielgerichtete gemeinschaftliche Entwicklung, immer wieder aufs Neue Awareness zu schaffen und das Thema lebendig zu halten. Mit ein, zwei gelungenen Projekten war es nicht getan. Es gilt, wie bei der Tour de France, in vielen Etappen vorne mit dabei zu sein, um am Ende gut abzuschneiden. Genau auf dieser Zielstrebigkeit gründet letztlich der Erfolg der inzwischen großen Projektfamilie, die aus Vorhaben wie PLATINA hervorgegangen ist. Zielstrebigkeit, die sich umso stärker durch den enormen Rückhalt aus Brüssel, vor allem aber auch durch die Bereitschaft der Anrainerstaaten selbst entfalten konnte.

Die Verordnung für transeuropäische Verkehrsnetze sowie die Europäische Strategie für den Donaauraum war ein großer Wurf auf europäischer Ebene. In diesen Regelwerken sind die wesentlichen Zielsetzungen der EU zu einem nachhaltigen Verkehrssystem und zur Entwicklung des Donaauraums klar festgelegt. Sie geben uns den gemeinsamen Rahmen für unsere Handlungen und Ziele für eine moderne Wasserstraße Donau auf

ihrer gesamten Länge und machten auf diese Weise die erfolgreiche Umsetzung von Projekten wie FAIRway Danube überhaupt erst möglich. Mit diesem Projekt war für die Donau-Anrainerstaaten endgültig klar, dass die gemeinsame Entwicklung der Donau mehr Vorteile und Zukunftsperspektiven für alle schaffen würde, als wenn alle weiterhin ihr eigenes Süppchen kochen würden. Für diese Chance brachte sich viadonau nicht nur als Projektkoordinator voll und ganz ein. Als Vorbild auf Augenhöhe luden wir Vertreter*innen der Wasserstraßenverwaltungen aus den Partnerländern ein, diskutierten Spezifikationen zum Aufbau einer Serviceflotte und über digitale Standards in Sachen Wasserstraßenmanagement und schöpften dabei aus dem vielfältigen Know-how von viadonau. Für mich war besonders wichtig, so viele Wegmarken des Projekts wie möglich persönlich mit den internationalen Partnern zu beschreiten und zum Beispiel den Stapellauf von neuen Arbeitsschiffen oder die Taufe eines neuen rumänischen Messschiffes vor Ort zu verfolgen. Das mit FAIRway Danube entstandene Netzwerk der Projektpartner ist eine wichtige Voraussetzung für den langfristigen Erfolg. Denn nicht zuletzt stecken in Projekten wie diesen der Geist und das Herzblut sehr vieler Menschen nicht nur im Donaauraum, aber insbesondere auch in Brüssel, die sich wie wir täglich an der und für die Donau leidenschaftlich engagieren. Diesen Spirit gilt es weiterzutragen, und genau das tun wir auch schon. Mit FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“ und „Preparing FAIRway 2 works in the Rhine-Danube corridor“ gehen wir die nächsten Etappen an – für die bestmöglichen Services der Wasserstraße Donau.

Geht es um Klimafreundlichkeit und Leistungsfähigkeit, ist die Wasserstraße Klassenprimus. Wie aber ihre Wettbewerbsfähigkeit weiter steigern? Sowohl auf europäischer als auch nationaler Ebene liefert man an der Donau in den vergangenen Jahren mit herausragenden Projekten wie FAIRway Danube eine klare Antwort: ganzheitliche Modernisierung durch Investitionen und Harmonisierung. Im Rahmen der Europäischen Donaoraumstrategie und der Verordnung für transeuropäische Verkehrsnetze halten entlang der mittleren und unteren Donau hohe Standards für die Wasserstraße Einzug. Dabei wird auch viel Qualität Marke viadonau eingebracht. Wie sehen Experten direkt von der Modernisierungsfront die damit angestrebten Chancen und Perspektiven einer Top-Wasserstraße für alle? Nachgefragt.



„FAIRway Danube zeigt den Weg.“

DIE DONAU ALS HERZSTÜCK EINES GRÜNEN EUROPAS

DIRK BECKERS
Direktor, CINEA

Die Rhein-Donau-Achse ist einer der neun TEN-V-Korridore, die gemeinsam das Rückgrat des europäischen Verkehrssystems bilden. Als zuverlässige Transportalternative zu anderen weniger umweltfreundlichen Transportmitteln und als leistungsfähiges Wasserstraßensystem quer durch den Kontinent sind Rhein und Donau der Schlüssel zur Verlagerung des Güterverkehrs weg von der Straße und zur Verwirklichung des Green Deals der Europäischen Union. Kofinanziert durch die Connecting Europe Facility (CEF) – ein Flaggschiff-Programm der EU –, wurde und wird zur Vollendung dieses bedeutenden Korridors eine Reihe von gezielten Projekten initiiert. Seit 2014 fördert CEF Wachstum, Beschäftigung und Wettbewerbsfähigkeit durch treffsichere Infrastrukturinvestitionen in Europa.

Verwaltet wird CEF seit April 2021 von der Europäischen Exekutivagentur für Klima, Infrastruktur und Umwelt (CINEA). Als jene Einrichtung der EU, die mit der Umsetzung des Green Deals beauftragt ist und die Realisierung innovativer Projekte unterstützt, ist sie ein Dynamo für die nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Europäischen Union. Die Agentur organisiert die Auswahl von Projekten über Ausschreibungen, stärkt die Zusammenarbeit zwischen den Akteuren, liefert ein qualitativ hochwertiges Programm- und Projektmanagement und fördert einen effektiven Wissensaustausch zur Unterstützung eines vernetzten und dekarbonisierten Europas.

FAIRway Danube – eines der Vorzeigeprojekte der CEF – vereint die Ambitionen der europäischen Verkehrspolitik mit dem Potenzial der Binnenschifffahrt. CINEA, die Generaldirektion Mobilität und Verkehr (DG MOVE) der Europäischen Kommission und die Projektpartner aus den einzelnen Donauländern schlossen sich darin zusammen, um den Weg für die Donau als zentrale Komponente des europäischen Verkehrssystems endgültig zu ebnen – mit greifbaren Erfolgen von Beginn an. Der gesamte Projektverlauf war von einer engen konstruktiven Kooperation auf technischer, organisatorischer und rechtlicher Ebene geprägt, welche durch CINEA maßgeblich unterstützt wurde. Besonders wichtig: FAIRway Danube erreichte auch die Industrie als wesentliche Nutzungsinteressentin der Wasserstraße und strahlt mit ihren handfesten Resultaten an der Donau weit über ihre Grenzen hinaus. Diese fruchtbare Reise wird nicht im Dezember 2021 – mit dem Abschluss von FAIRway Danube – enden. Vielmehr markiert der Abschluss den Beginn noch ambitionierterer Vorhaben, um die gemeinsamen Erfolge in weiteren Projekten für die europäischen Wasserstraßen fortzuentwickeln. Dieser konsequente Kurs ist gerade jetzt von entscheidender Bedeutung, um die Ziele des EU Green Deal zu erreichen. CINEA wird weiterhin an der Seite der Wasserstraßenverwaltungen stehen, um diesen Weg fortzusetzen, sodass die Donau ihr volles Potenzial für Europa und seine Wirtschaft entfalten kann.



GEBORGEN AUS DEM VERBORGENEN

Auch Wasserstraßen können Schlaglöcher aufweisen. Anders als bei Fahrbahnen, werden diese Vertiefungen jedoch nicht von Fahrzeugen „ausgefahren“, sondern entstehen durch Verwirbelungen an in der Strömung stehenden Hindernissen auf der Flusssohle. Auf Höhe der Hainburger Lände hat sich am rechten Ufer der Donau östlich von Wien ein solcher sogenannter Kolk bereits bis zu sieben Meter tief unter dem Niederwasserspiegel in die Donausohle gegraben. Die Vertiefung fordert entsprechende Sicherungsmaßnahmen und bietet zugleich eine ungewöhnliche Gelegenheit für die Erforschung des Flusslebens im Verborgenen der Donau.



Was die Natur so überlebensfähig macht, ist meist schon ihre erstaunliche Genügsamkeit. Noch die unwahrscheinlichsten und lebensfeindlichsten Orte werden von den Überlebenskünstlern unter den Organismen besiedelt. Da stellt ein Kolk in der Donausohle ein vergleichsweise üppiges Lebensraumangebot dar. Normalerweise wird der Lückenraum des Donausediments von kleinen wirbellosen Tieren bewohnt, dem sogenannten Makrozoobenthos – Muscheln, Schnecken, Würmer, Kleinkrebse und diverse Insektenlarven. Sie dienen einerseits dem Abbau von organischen Stoffen im Zuge der Selbstreinigung eines Gewässers und sind andererseits eine wichtige Grundlage im Nahrungsnetz für Organismen wie Fische und Wasservögel. Bis in eine Tiefe von über einem Meter dringt das Leben in den Untergrund der Donau vor. Die Artenzusammensetzung ist dabei abhängig vom Sauerstoffgehalt, von der Fließgeschwindigkeit und der Korngröße des Sediments.



Die Expertinnen und Experten von viadonau und der DWS Hydro-Ökologie GmbH waren entsprechend neugierig und ließen sich die Gelegenheit nicht entgehen, die Geheimnisse des Hainburger Kolks zu lüften – im wahrsten Sinne des Wortes. An Bord eines Baggerpontons ging man auf eine gemeinsame Donau-Expedition zur markanten Vertiefung. Die riesige Greifschaufel des Baggers sollte dabei als überdimensionale Pipette dienen, die die Proben des Donausubstrats dem Forscherblick zuführt. Zwar sollten genaue Analysen erst später im Labor erfolgen, doch schon die Probenahmen ließen das Forschungsteam staunen. Das Donausubstrat bei Hainburg scheint bis in große Tiefen gut besiedelt. Neben großen Muscheln und Kleinkrebsen waren auch Würmer und sogenannte Turbellarien – Strudelwürmer – zu finden. Heimische Arten wie Flussmuscheln leben in direkter Nachbarschaft mit eingewanderten wie den Körbchenmuscheln. Durch den Vergleich mit später erhobenen Proben nach Abschluss der Kolksicherung, die im Rahmen des Maßnahmenkatalogs für die Donau östlich von Wien durchgeführt wird, sollen wichtige Erkenntnisse über die Besiedelung des Donausubstrats gewonnen werden.

Eine Baggerschaukel förderte das „Kolk-Leben“ zutage – ideal für eine erste Vor-Ort-Untersuchung.

Schicksalspforte der Donau

Kap Hoorn für Binnenschiffer – lange Zeit markierte das Eiserne Tor in Serbien an der Grenze zu Rumänien einen der gefährlichsten Flussabschnitte der Donau.

Im spektakulärsten Durchbruchstal der Donau, dem „Eisernen Tor“ an der Grenze von Serbien und Rumänien, verjüngt sich der Strom auf nur noch 200 Meter Breite. Gleichsam als Pforte in den reichen Kulturraum der unteren Donau bietet die Region um die bemerkenswerte Flussenge Besucherinnen und Besuchern faszinierende Zeugnisse alter europäischer Geschichte.

Hier, wo die Ufer an steilen Hängen nah beieinander stehen, erweiterten einst schon die Römer im frühen zweiten Jahrhundert ihr strategisch wichtiges Straßennetz und konnten so ihr Imperium entscheidend über die Donau hinaus ausdehnen. Eine direkt in eine steile Felswand gehauene Tafel des römischen Kaisers Trajan (98 bis 117 n. Chr.), die im Zuge des späteren Kraftwerksbaus nach oben versetzt wurde, und die Überreste der Trajansbrücke künden noch heute von den antiken Baumaßnahmen. In der Tradition ambitionierter flussbaulicher und verkehrstechnischer Entwicklung stand das Eiserne Tor immer wieder im Fokus umfangreicher Veränderung. Eine Dynamik, die nicht nur bis in die Gegenwart anhält, sondern auch die Zukunft der Wasserstraße an diesem besonderen neuralgischen Punkt bestimmen wird.

Fact: Trotz der enormen Entfernung von fast 1.000 Stromkilometern zur heimatlichen Wirkungsstätte von viadonau besteht ein enger Bezug des Unternehmens zum Eisernen Tor. So wird im Rahmen des österreichisch-serbischen Gemeinschaftsprojekts FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor die Schleusenanlage „Eisernes Tor 2“ (Đerdap II) modernisiert.

Für Touristen einer der landschaftlich und kulturell reizvollsten Donau-Hotspots, war das natürliche Fluss-Nadelöhr zwischen Orşova und Donji Milanovac für Binnenschiffer fast so furchteinflößend wie der Anblick von Kap Hoorn für Segelschiffskapitäne. Eine Reihe tückischer Stromschnellen

und Felsbänke machten die gewundene Passage über Jahrhunderte zur gefährvollen Herausforderung, die kaum ohne Hilfe erfahrener Lotsen bewältigt werden konnte.

Fact: Mit dem Nationalpark Đerdap (Nacionalni Park Đerdap) auf serbischer und dem Naturpark Eisernes Tor (Parcul Natural Portile de Fier) auf rumänischer Seite wurden zwei bedeutende Schutzgebiete in der Region geschaffen.

Durch die ab 1890 von Österreich-Ungarn durchgeführte Donauregulierung entstand zudem ein rund acht Kilometer langer Kanal, in dem die Strömungsgeschwindigkeit schließlich so hoch war, dass für stromaufwärts fahrende Dampfschiffe nur noch mit zusätzlicher Zughilfe von Schleppschiffen oder Treidelbahnen ein Vorwärtskommen möglich war. Erst mit dem 1972 abgeschlossenen Kraftwerksbau „Eisernes Tor 1“ und dem dabei entstandenen 150 Kilometer langen Đerdapsee wurde der Abschnitt für die Schifffahrt schließlich entschärft. Zugleich bedeutete der Rückstau für viele Dörfer und Inseln den buchstäblichen Untergang. Zwei Türme der Burganlage Cetatea Tricule am nördlichen Donauufer auf rumänischer Seite, die in der Zeit der Habsburger Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts kurzzeitig als Zollstation genutzt wurde, ragt heute teilweise und noch gut sichtbar aus dem aufgestauten Donauwasser. Ruhend auf einem einst über dem Wasser stehenden Felsporn ein steinerner Gruß aus einer Vergangenheit, die den Erfordernissen modernerer Zeiten weichen musste.

Die Donau bringt's

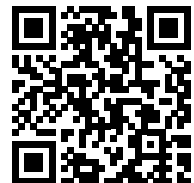
Top-Infos zum Transport mit dem Binnenschiff

viadonau zeigt, was die Donau draufhat – zum Beispiel wenn es um Düngemittel, Erdölzeugnisse und verschiedene andere chemische Erzeugnisse geht. Rund ein Viertel der auf der Donau transportierten Mengen entfällt auf chemische und petrochemische Produkte. Welche Möglichkeiten und Vorteile der Transport dieser Güter mit dem Binnenschiff bietet, erfahren Interessierte jetzt in einer kompakten viadonau-Info-Broschüre.



Auch bei Schwer- und Übermaßgütern kann die Wasserstraße immer öfter ihre Muskeln spielen lassen. Gilt es zum Beispiel den Transport gigantischer Maschinenbauteile wie Flügel für Windkraftanlagen abzuwickeln, führt meist kein Weg mehr an der Wasserstraße vorbei. Eine handliche Broschüre zu „High & Heavy“-Transporten auf der Donau hält viele grundlegende Infos zur Wasserstraße Donau, zu den geeigneten Häfen sowie Schiffen und noch vieles mehr für den optimalen Transportablauf von Schwer- und Übermaßgütern bereit.

↓ Die neuesten viadonau-Broschüren finden Sie digital unter www.viadonau.org/publikationen



MARCH-THAYA – TOTAL DIGITAL

Mit dem österreichisch-slowakischen INTERREG-Projekt ProDaM – Protect Danube and Morava – wird die hydrologische Gegenwart an March und Thaya in eine virtuelle Datengrundlage für effizienten Hochwasserschutz von morgen umgewandelt. Aber auch die Vergangenheit des Flusssystemes wird für die Zukunft gesichert. Für seine vollständige Digitalisierung liefen 2020 umfangreiche Erhebungen mit viel viadonau-Know-how.

Schon die schieren Zahlen des Vorhabens beeindruckten: Rund 750 Quadratkilometer – beinahe die sechsfache Fläche von Graz – wurden im Auftrag des slowakischen wasserwirtschaftlichen Unternehmens Slovenský vodohospodársky podnik im Rahmen des von viadonau geleiteten Projekts mithilfe von Airborne Laserscanning und Luftbildaufnahmen erfasst. Die Datenmenge des dabei insgesamt aufgenommenen Gebiets belief sich auf etwa sieben Terabyte. Erweitert um bereits bestehende Daten vom potenziellen Überflutungsgebiet der March-Grenzstrecke und von der österreichischen Donau ergab sich schließlich ein Modellgebiet von fast 1.000 Quadratkilometern. Mit dem außergewöhnlichen Datenfundament verfolgt ProDaM ein konkretes Ziel: Der Hochwasserschutz an den Gewässern soll langfristig gestärkt werden. Mit hydrologischer Expertise Marke viadonau wird ein hydrodynamisches 2-D-Modell zur Simulation von Hochwasserereignissen erstellt. Aufbau und Kalibrierung des Modells sollen im Herbst 2021 abgeschlossen sein.

Bei der Beobachtung und Untersuchung von Flüssen als Inbegriff dynamischer Veränderung sind sich die Gewässer-Expertinnen und -Experten auch des unschätzbaren Werts historischer Daten bewusst. Also nutzte man die Gelegenheit, neben dem Aufbau aktueller Datengrundlagen und Modelle auch Zeugnisse der Flussraum-Entwicklung von anno dazumal zu digitalisieren. So liegen eine Übersichtskarte der March-Thaya-Grenzstrecke aus dem Jahr 1955 sowie ein Luftbildflug aus dem Jahr 1942, bestehend aus 993 Messbildern im Format 18 mal 18 Zentimeter, nach jahrzehntelanger Lagerung im viadonau-Servicecenter March-Thaya in Angern nun ebenfalls in digitaler Form vor. Der einmalige historische Datenbestand ist damit digital zugänglich, nutzbar und bietet faszinierende hydrologische Einblicke in die Geschichte des Flusssystemes March-Thaya.

Im Zuge von ProDaM wurden auch historische Daten von March und Thaya für die Zukunft digital konserviert und zugänglich gemacht.





VIADONAU BEI DER ARBEIT

Die konsequente Modernisierung der Wasserstraße Donau schließt die Ufer-Infrastruktur mit ein. Im Rahmen des EU-finanzierten österreichisch-serbischen Projekts „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“ bringt viadonau auch Liegestellen in Linz, Wien und Wildungsmauer auf Vordermann.