

stream

DAS MAGAZIN VON VIADONAU AUSGABE 15/2021

HINGESCHAUT

PANDEMIE, TRANSFORMATION UND NEUE CHANCEN AN DER DONAU

Story ab Seite 8

BLITZLICHT: Danube Business Talks 2021

NACHGEFRAGT: Am Fluss der Erneuerung – Zukunft nach der Krise

AM HAKEN: Was die Donau so schiebt – viadonau liefert die Daten

viadonau



FLUSSLEIDENSCHAFT HAT EINEN NAMEN: VIADONAU

Sie wollen unmittelbare Eindrücke von qualitätsvollen viadonau-Services wie Schleusendienst, Vermessung, Wasserstraßenmanagement, Erhaltung, Renaturierung und Hochwasserschutz? Erleben Sie jetzt unsere faszinierende Arbeitswelt und unsere vielen Aktivitäten an der Donau in aktuellsten Bildern in unserem neuen Unternehmensvideo auf dem viadonau-Youtube-Kanal. Ihre Ziele bestimmen unseren Kurs.

Nähere Informationen finden Sie unter:
<https://www.youtube.com/watch?v=hMMBYTVU9v0>



Mit Krisenerfahrung in eine chancenreiche Zukunft



HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer viadonau

Hand aufs Herz, noch im Sommer 2021 gingen viele von uns davon aus, die Coronavirus-Pandemie würde bis zum Ende des Jahres so weit an Kraft verlieren, dass wir uns wieder einem weitgehend offenen und lebendigen beruflichen wie gesellschaftlichen Leben widmen können. Stattdessen forderte die Hartnäckigkeit des Virus erneut unser Durchhaltevermögen. Nach fast zwei Jahren Krisenerfahrung ist jedoch klar: Auch wenn die Pandemie in die Verlängerung geht, stellen wir uns nun mit noch wirkungsvollerem Rüstzeug gegen ihre Auswirkungen als noch zu ihrem Beginn. Mit fortschreitender Immunisierung, smartem Krisenmanagement und treffsicheren Anpassungsmaßnahmen für die Gesundheit unserer Mitarbeiter:innen und zugleich für die Aufrechterhaltung unserer Services an der Donau senden wir auch in schwierigen Zeiten weiterhin ein Signal der Stabilität und ein Versprechen für eine sichere und nachhaltige Zukunft am Fluss.

„Wir sind auch in der Krise ein verlässlicher Partner für Leben, Wirtschaft und Sicherheit am Strom.“

Flexibilität und Optimismus sind wesentliche Charaktermerkmale der Wirtschaft und Schifffahrt im Donauraum. Bei den von viadonau organisierten Danube Business Talks am 13. Oktober zeigte sich deutlich: Trotz des enormen Impacts der Pandemie vor allem im Tourismus und in der Passagierschifffahrt blickt man mit Zuversicht in die Zukunft und will mit Innovation, Modernisierung und der Nutzung neuer Chancen die Donau als Hotspot nachhaltiger Tourismusangebote und ebenso als umweltfreundliche und leistungsfähige Transportalternative im Kampf gegen den Klimawandel positionieren. In der vorliegenden Ausgabe von stream blicken wir gemeinsam unter anderem auf die harten Lektionen der Krise und zu einem verheißungsvollen Horizont über der Donau.

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, Robert Tögel, Franz Steiner, Christoph Konzel **Kreation, Layout, Bildbearbeitung & Schlussredaktion** LWmedia, Krems–Wien, www.lwmedia.at **Fotos** viadonau, Johannes Zinner, Robert Tögel, Sima Prodingler, FAIRway Danube **Produktion/Druck** Wograndl Druck GmbH



6 Blitzlicht
Die Donau aktuell

8 Hingeschaut
Impacts und Lektionen
der Pandemie in
der Donauschifffahrt



14 Umwelt
„Magisches“ Konsortium



16 Umwelt
Thaya-Wellendynamik



18 Sicherheit
Wege-Erhaltung mit
Laserscan und KI

Blitzlicht 

- 6** Danube Business Talks 2021 / Bau- und Schifffahrtsbesprechung / Thinking INSIDE the box / Danube Day Ausstellung / FAIRway Danube nimmt Abschied

Hingeschaut 

- 8** Spuren, die bleiben – Pandemie, Transformation und neue Chancen an der Donau

Umwelt 

- 14** Mit der Macht von MERLIN

Umwelt 

- 16** Für die Lebensgeister der Thaya

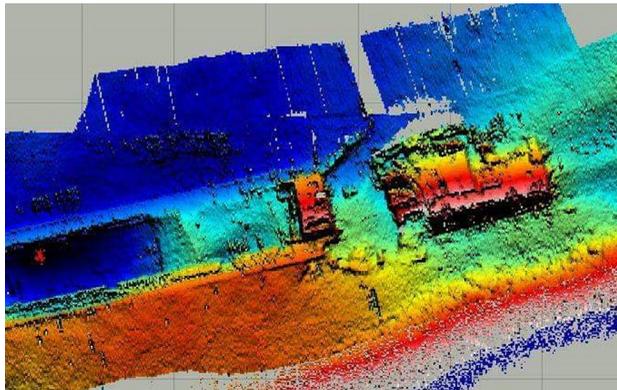
Sicherheit 

- 18** EMS 2.0 – Wege-Erhaltung der nächsten Generation



„Wir wissen, was wir tun müssen, und warum wir es tun müssen. Die Herausforderung dabei ist das ‚Wir‘. Gerade jetzt – nach den schwierigen Erfahrungen aus der Krise – ist es wichtig, enge internationale Kooperationen anzustrengen, um harmonisierte Service-Standards und die Verbreitung von Good Practices im Donauroum zu ermöglichen.“

GERT-JAN MULIERMAN
Abteilungsleiter Strategie & Internationales viadonau



25 Stromkilometer 2086 & 2088,7
Kriegsschiffe von Ardagger

27 Ausgegraben
Eiserne Fundstücke im Thaya-Wasser

Corporate Governance 

20 Nachhaltigkeit denken, leben und umsetzen – der viadonau-Klimakurs bis 2030

Nachgefragt 

22 Am Fluss der Erneuerung

Am Haken 

24 Was die Donau so schiebt – viadonau liefert die Daten

Stromkilometer 2086 & 2088,7 km

25 Dunkle Geschichte im Donauwasser

Gesichtet 

26 Neuer Online-Info-Bereich für Ihre Transportplanung / Neues Info-blatt zu Fließgeschwindigkeiten

Ausgegraben 

27 Von neuer Flussdynamik und alten Pfaden



Krise und neue Chancen an der Donau im Talk.

Danube Business Talks 2021 *Krisenlektionen und Zukunft an der Donau*

Im Vorjahr noch pandemiebedingt verschoben, wurden die langersehnten Danube Business Talks am 13. Oktober 2021 von viadonau digital nachgeholt. Hochkarätige Vortragende sorgten für ein vielfältiges Themenspektrum – von aktuellsten Daten aus Transport und Logistik über die Optimierung administrativer Prozesse bis zur Verbesserung der Wasserstraßen-Infrastruktur und dem Wiedererstarben der Passagierschifffahrt. Die beliebte Konferenzplattform präsentierte sich auch hybrid wieder als das Donau-Top-Event des Jahres. Das Motto am Strom: mit neuen Kräften aus der Krise kommen und die Binnenschifffahrt als umweltfreundliche Verkehrsträgerin mit einzigartigem Klimaschutzpotenzial bestmöglich positionieren. (Mehr zu den Danube Business Talks 2021 auf den Seiten 8 bis 13)

Die Bau- und Schifffahrtsbesprechung am 4.11. zeigte: Die aufgewertete Trocken-
güterlande in Linz ist nur ein Beispiel vieler weiterer Fortschritte an der Donau.



Bau- und Schifffahrtsbesprechung *Fließende Fortschritte*

Am 4. November bot viadonau mit der Bau- und Schifffahrtsbesprechung erneut ein fach- und länderübergreifendes – und mit rund 40 Online-Teilnehmer:innen auch heuer gut besuchtes – Forum zu aktuellen und zukünftigen Aktivitäten zur Wasserstraßenentwicklung an der Donau. Top-Themen: Aufwertung von Liegestellen, Upgrade der Schleuse Gabčíkovo, ein wichtiger Baustart an der deutschen Donau und die Anpassung der Wasserstraße an den Klimawandel.

Mehr zu den Fortschritten am Strom gibt es unter www.viadonau.org/newsroom

Thinking INSIDE the box *Hybrid-Workshop zum Containertransport*

Im internationalen Warenverkehr läuft nichts ohne den Container. Auf der Donau sieht man diese hingegen selten, gleichwohl läuft der Leercontainertransport bereits seit einigen Jahren stetig. Wie man das Aufkommen von intermodalen Einheiten auf der Donau steigern kann, wurde im Rahmen eines ersten Hybrid-Expertenworkshops am 29. September mit insgesamt knapp 50 Gästen – online oder auch vor Ort anwesend – diskutiert. Zu den Zukunftschancen des Containertransports am Strom herrschte Einigkeit: Mit guter Kooperation zwischen Bahn und Schifffahrt und gemeinsamen Konzepten von Frächtern, Speditionen, Häfen und Reedereien hat die Donau großes Potenzial für mehr Containertransport auf der Wasserstraße.

Der viadonau-Workshop am 29. September rückte das Potenzial der Donau für verstärkten Containertransport in den Fokus.

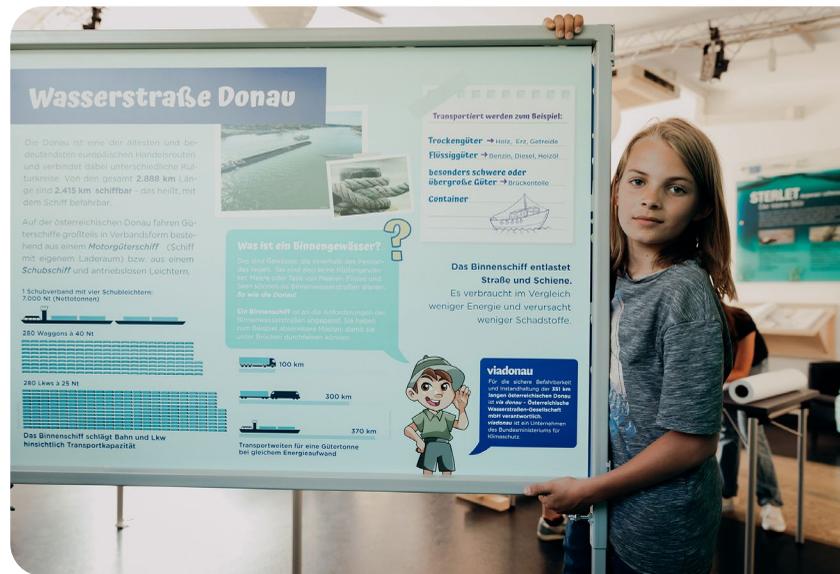


Danube Day Ausstellung

„Entdecke deine Donau“ mal anders

Seit 2004 wird jährlich der Danube Day Ende Juni in allen Donauländern gefeiert. Statt des gewohnten Großevents konnte in Österreich 2021 bis Ende September eine kleine, aber feine Ausstellung im Zeichen des Danube Day auf der Wiener Donauinsel besucht werden, die sich unter dem Motto „Entdecke deine Donau“ interaktiv und spannend vor allem an junge Besucher:innen im Alter ab ca. acht Jahren richtete. Welche Tiere leben an der Donau? Welche interessanten Orte gibt es an ihren Ufern? Was hat ein Binnenschiff drauf? Die Antworten gab es in der Inselinfo der MA45 – Wiener Gewässer.

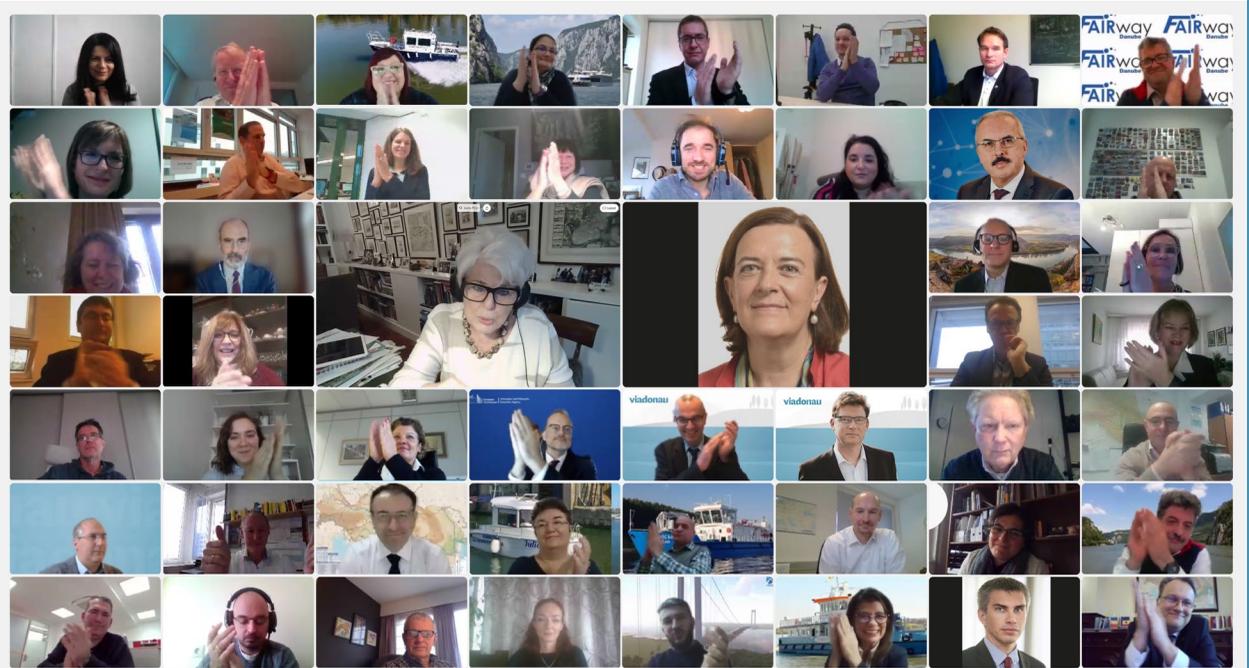
Die Danube Day Ausstellung auf der Wiener Donauinsel bot Spiel und Wissen rund um die Donau.



Projekt der Erfolge

FAIRway Danube nimmt Abschied

Nach einem letzten gemeinsamen Advisory Board Meeting der Partner aus den beteiligten Donauländern am 21. Oktober in Rumänien nahm das große von viadonau koordinierte internationale Projekt FAIRway Danube zum Jahresende 2021 nach sechs Jahren seinen Abschied. Mit herausragenden Erfolgen im Gepäck sorgt das Projektende weniger für Traurigkeit als viel mehr für Aufbruchsstimmung an der internationalen Donau. Machbarkeitsstudie zur Sanierung der Schleuse Gabčíkovo, Ausarbeitung nationaler Aktionspläne und Statusberichte zum Zustand der Wasserstraße, 37 Pegelmessstellen, fünf Messschiffe und vier Arbeitsschiffe in Ungarn, der Slowakei, Kroatien, Bulgarien und Rumänien und die Umsetzung des transnationalen Wasserstraßen-Monitoringsystems WAMOS – das schafft starke Perspektiven am Strom. Auf dieser soliden Basis treten schon heute Folgeprojekte das Erbe von FAIRway Danube an. Ein großes Dankeschön an alle Projektbeteiligten!



Bei einem letzten Advisory Board Meeting nahm man nach sechs Jahren Abschied von FAIRway Danube. Mit vielen Projekterfolgen im Gepäck sieht man zuversichtlich in die Zukunft.



Danube Business Talks auch als Hybrid-Event ein Erfolg – Expertinnen und Experten im Austausch zu Krise und Veränderung an der Donau.

SPUREN, DIE BLEIBEN – PANDEMIE, TRANSFORMATION UND NEUE CHANCEN AN DER DONAU

Wie umschifft man die Untiefen der Pandemie und lässt sie schließlich mutig hinter sich? Mit wertvoller Krisenerfahrung im Gepäck schwenken Schifffahrt und Wirtschaft an der Donau jetzt umso zielstrebig auf Zukunftskurs. Und in die Zukunft will man mit Stil – innovativ, nachhaltig und offen für neue Chancen. Harte Lektionen und die Frage nach dem bestmöglichen Neustart – brandheiße Themen für Schifffahrt, Transportwirtschaft, Logistik, Verkehrsforschung und Politik bei den viadonau Danube Business Talks am 13. Oktober.

Die Pandemie hat ihre ganz eigenen Gezeitenkräfte. Mit unerwarteter Ausdauer trieb das Auf und Ab der größten Gesundheitskrise seit hundert Jahren auch 2021 Gesellschaft und Wirtschaft vor sich her. Die Herausforderungen sind nach wie vor groß, doch ebenso die Lerneffekte. Mit fortschreitender Immunisierung, flexiblen Maßnahmen in der Arbeitswelt und einem besseren Verständnis von der Dynamik der Pandemie tritt man der Krise heute mit wirkungsvollerem Rüstzeug entgegen. Gleichwohl gingen fast zwei Jahre wechselnder einschränkender Maßnahmen auch an der Wasserstraße nicht spurlos vorüber. Klar ist: Kaum wo in der Krise lagen Licht und Schatten so nah beieinander wie an der Donau. Während die Passagierschifffahrt beinahe vollständig zum Erliegen kam, fuhr die Güterschifffahrt auf fast unverändertem Niveau. Wie wirkt die Krise langfristig auf den Schifffahrtssektor? Was lehrt sie uns? Und wie kann sie stark für die Zukunft machen?

ÜBERLEBENSKAMPF AM STROM

Auf die Passagierschifffahrt fiel der Hammerschlag der Pandemie besonders

heftig nieder. Rückgänge von bis zu 90 Prozent an der Donau verdeutlichen den schmerzlichen Einbruch einer in den Jahren vor der Pandemie erfolgswöhnten Branche. Daniel Buchmüller von IG River Cruise findet klare Worte, als er die Frage stellt: „Wie lange können Schifffahrtstreibende unter diesen Bedingungen überleben?“ Der Schifffahrts- und Tourismusexperte weiß: Findet die eigentliche Saison nicht statt, wird auch der Winter danach schwierig. Nicht nur sorgten Zahlungsschwierigkeiten für eine negative Kettenreaktion. Als besonders herausfordernd erwiesen sich ständig ändernde Vorgaben. Unterschiedliche Regelungen zu den akzeptierten Impfstoffen erschwerten zudem den Einsatz internationaler Besatzungen. Die Sicherheitskonzepte in der Tourismusschifffahrt wären geeignet, dennoch drohte ein Vertrauensverlust. Bei IG River Cruise begegnete man diesem Problem mit der raschen Umsetzung von Mindeststandards und der peniblen Implementierung bestehender Maßnahmenkonzepte.

Für die gesamte Tourismusbranche ist die weltweite Pandemie nichts weniger als ein Worst-Case-Szenario, das im

Frühjahr 2020 Wirklichkeit wurde. Petra Riffert von WGD Donau Oberösterreich Tourismus erinnert sich: „Noch 2020 hatte man sich auf eine normale Saison vorbereitet, bevor mit dem ersten Lockdown über Nacht alles zum Stehen kam. Übernachtungen an der oberösterreichischen Donau gingen um rund 50 Prozent zurück, entlang der gesamten Donau in Österreich sogar um bis zu 90 Prozent. Ein bisher erfolgreicher, wachsender Wirtschaftsbereich mit exzellenten Berufsperspektiven hatte plötzlich Probleme, qualifizierte Mitarbeiter:innen zu halten, die nun begannen, sich anderweitig zu orientieren.“

DONAUTOURISMUS NEU DENKEN UND TRENDS ANNEHMEN

Wie in so vielen Bereichen zwingt die Pandemie gerade auch im Tourismus zu Veränderung. Services und Erlebnisangebote müssen neu gedacht werden. Stichwort: Long-Covid-Tourismus. Petra Riffert stellt dabei die Kommunikation in den Vordergrund. Regeln, Anforderungen und Maßnahmen, aber auch das allgemeine Verantwortungsbewusstsein der Branche müssten noch intensiver an die Bevölkerung getragen



„Wir wissen, was wir tun müssen, und warum wir es tun müssen. Die Herausforderung dabei ist das ‚Wir‘. Nach den schwierigen Erfahrungen aus der Krise ist es wichtig, enge internationale Kooperationen anzustrengen, um harmonisierte Service-Standards und die Verbreitung von Good Practices im Donauraum zu ermöglichen.“

GERT-JAN MULERMAN
Abteilungsleiter viadonau

werden. Sich wandelnde Ansprüche an ein individuelles Tourismuserlebnis – wie die Vermeidung von Menschenansammlungen und naturnähere Angebote –, aber auch starke Trends, wie die steigende Nutzung von E-Bikes, gelte es anzunehmen und mit geeigneter Infrastruktur zu bedienen. Für den Erfolg dieser Erneuerung des Donautourismus müssten Kommunikation und Kooperation zwischen Land- und Schifffahrtstourismus noch enger werden. Hierfür sei zudem laut Daniel Buchmüller Nachhaltigkeit ein wichtiger Katalysator, die als wesentliches Qualitätsmerkmal vor allem von der jungen Generation zunehmend eingefordert werde.

Zweifellos: Mit ihrer globalen Reichweite und enormen Wirkung ist die Pandemie auch ein großer Game Changer. Viele Veränderungen, die uns die Krise aufzwingt, werden fortan zum normalen Erscheinungsbild auch der Tourismuswirtschaft gehören. Zukunftsforscher Andreas Reiter zeichnet ein Bild des Tourismus von morgen, in dem Reisen sicherer und smarter werde und limitierte Zugänge an „Points of Interests“, Online-Registrierungen oder

kontaktlose Services die wichtigsten Qualitätsakzente setzen. Reiter bestätigt: Umweltorientierte und klimabewusste Reise- und Erlebnisangebote folgen nicht mehr nur Impulsen „von oben“, sondern werden zusätzlich auch direkt von den Reisenden gefordert. Der Reisemarkt werde stärker segmentieren und die Mittelklasse zwischen kosten-sensiblen Angeboten und persönlichem hochwertorientierten High-End-Service schrumpfen.

STABILITÄTSFAKTOR GÜTERSCHIFFFAHRT

Das Wesen der Güterschifffahrt ist geprägt von relativ isolierten und menschenarmen Arbeitsbereichen. Das begünstigt logischerweise ihre Resilienzfähigkeiten in der Virus-Krise. So konnte die Güterschifffahrt durch schnelle Anpassungen der Transportprozesse ihre bedeutende Rückgrat-Funktion als Versorgerin mit essenziellen Gütern – von Treibstoffen bis zu Agrarprodukten – in der Krise unter Beweis stellen. Gleichwohl musste auch sie ins schwierige „Fahrwasser“ der Pandemie. Nikolaos Deligiorgou von Multinaut Donalogistik bestätigt: Die schwierige Vorhersagbarkeit der Pandemie-Entwicklung und jeweiliger nationaler Regelungen entlang der Donau erschwerten zunächst den Ablauf auch von Gütertransporten. Da den Matrosen Arbeitsbedingungen mit geringer Frequenz an sozialen Kontakten gut vertraut sind, waren notwendige Anpassungen rasch vollzogen und die vollen Kapazitäten weiterhin gewährleistet. Nichtsdestotrotz habe man laut Ralf Jina von First DDSG Logistics Holding das Thema Kontaktbeschränkung sehr ernst genommen. So sei man dazu übergegangen, Schiffsbesatzungen für ihren wechselnden Einsatz vorwiegend auf dem Wasserweg zu ihren Bestimmungsorten zu bringen. Arbeitsabläufe seien so angepasst worden, dass die Transporteffizienz zu keinem Zeitpunkt gefährdet war.



Daniel Buchmüller (IG River Cruise): Gute Sicherheitskonzepte und Nachhaltigkeit als Qualitätsmerkmale bringen Vertrauen in die Tourismusschifffahrt zurück.

LEUCHTTÜRME IM NEBEL DER KRISE

Transporteffizienz und -kapazitäten aufrechtzuerhalten war an der Donau auch notwendig. Da vorwiegend an ihrem mittleren und unteren Verlauf Agrarprodukte auch in der Pandemie in großen Mengen transportiert wurden, waren Transportrückgänge an der Donau vergleichsweise gering. Fritz Lehr vom Hafen Wien liefert die Zahlen: Ging in Pandemiezeiten EU-weit der Wasserstraßentransport um rund acht Prozent – auf dem Rhein gar um rund zehn Prozent – zurück, waren es an der Donau nur 1,4 Prozent.

Während die Güterschifffahrt geschickt durch den Nebeldunst der Pandemie manövrierte, ragten die Donauhäfen wie Leuchttürme daraus hervor und signalisierten Sicherheit und Stabilität für verlässliche Transport- und Umschlagsabwicklung. Häfen, die sich zuvor auf Agrarprodukte, Rohstoffe und Schüttgüter spezialisiert hatten, waren nun klar im Vorteil. Die Pandemie beschleunigte, wie Fritz Lehr berichtet, die durch den Klimawandel angeregte digitale Modernisierung. Zeitgemäßes IT-Equipment, stabile Internetanbindungen, aber auch Lösungen wie kontaktloses Truck-Handling hätten im Hafen Wien nun höchste Priorität. Digitalisierung und nachhaltige Aufwertung der Infrastruktur – Solaranlagen würden künftig ein Fünftel des Strombedarfs decken – sollen den Erfolgstitel des Hafens sichern. Dieser blicke laut Lehr auf Einnahmen von rund 37 Millionen Euro 2020 zurück. Der Containerdurchsatz stieg um 14 Prozent auf 428.000 im Vergleich zu 2019. Bereits im Winter 2020/21 konnten selbst Lockdowns logistische Abläufe kaum mehr beeinträchtigen. Als Präsident der Europäischen Vereinigung der Inlandhäfen (EFIP) weiß Lehr, wie Häfen in ganz Europa Kriseneffekte an der Wasserstraße abfederten, zum Beispiel durch reduzierte Anlegekosten, wie in den Niederlanden, oder Aufschub von Mietzahlungen, wie in Deutschland.



Aufwertung der Wasserstraße: Modernisierungen von Liegestellen, wie die Trockengüterlande in Linz, erhöhen Sicherheit und Nachhaltigkeit der Güterschifffahrt.

KLEINER IMPACT, GROSSER LERNEFFEKT

Krisenresilienter Charakter und schnelle Anpassungsfähigkeit sind das Rezept, mit dem die Güterschifffahrt auf der Donau ihre Performance sogar in der Pandemie hochhalten konnte, wie Bianca Borca von der Fachhochschule Oberösterreich im Rahmen der mit viadonau ins Leben gerufenen Forschungs-kooperation REWWay ermittelte. So ließ sich zu Beginn der Pandemie gar eine zunehmende Umschlagsverlagerung auf das Binnenschiff feststellen. Die Lerneffekte in der Güterschifffahrt seien dennoch tiefreichend. Neben neuem Know-how zur Krisenbewältigung sei es laut Sektorvertreter:innen künftig umso wichtiger, ausreichende Finanzreserven aufzubauen, Investitionen in die Flotte sorgfältig abzuwägen und internationale Zusammenarbeit ebenso wie länderübergreifende Interessenvertretungen für die Binnenschifffahrt anzustreben.

INNOVATIV UND KLIMABEWUSST AUS DER KRISE

Die Donau ist eine Straße in die Zukunft. Und diese soll nicht nur wirtschaftlich erfolgreich sein, sondern auch ökologisch verantwortungsvoll gestaltet werden. Bis Anfang Dezember 2021 Staatssekretär im Klimaschutzministerium (BMK) und zuständig für den Bereich Schifffahrt blickt Magnus

Brunner bereits zu einem Horizont jenseits der Pandemie, der daran erinnert, dass auch der Klimawandel als Krise von ungleich größerer zeitlicher Dimension ebenso tiefgreifend Menschen und Wirtschaft verändert. Brunner sieht in der Binnenschifffahrt mit ihrem einzigartig günstigen Emissions-/Kapazitätsverhältnis eine große Chance, dem Klimawandel verkehrsstrategisch wirkungsvoll entgegenzutreten. Dieses Potenzial müsse nun genutzt und die Ökologisierung der Donaufлотten vorangetrieben werden. Entsprechende Förderprogramme zur Steigerung der Energieeffizienz der Binnenschifffahrt seien vom Klimaschutzministerium aktuell bereits auf den Weg gebracht. Vera Hofbauer, Abteilungsleiterin für den Bereich Schifffahrt – Technik und Nautik im BMK, bekräftigt diesen zentralen Ansatz. Neben neuen Antriebskonzepten wie wasserstoffbasierten Antrieben habe man vor allem die Energieinfrastruktur im Blick.

KLIMAKÄMPFER STROM

Geht es um die nachhaltige Modernisierung der Binnenschifffahrt, ist im selben Atemzug immer öfter auch das L-Wort zu hören. Landstrom für liegende Binnenschiffe stellt einen vielbeachteten Fortschritt entlang der Donau dar. Nach der Koordinierung und Erstellung der Leitplanung zur Umsetzung von Land-

▶ stromanlagen an der österreichischen Donau widmet sich viadonau aktuell der Landstromversorgung für die Güterschiffahrt an ausgewählten öffentlichen Ländern. So in Wien, Wildungsmauer und Linz, wo mit dem entsprechenden Upgrade der „Trockengüterlande Linz/Mitte“ bereits die infrastrukturellen Voraussetzungen für Landstrom geschaffen wurden. Das große Klimaschutzpotenzial elektrifizierter Liegestellen rechnet Andreas Reinhard von der Linz AG vor, der die spezifischen Anforderungen für Landstromversorgung an Anlegestellen in der oberösterreichischen Landeshauptstadt untersuchte: Durch die Versorgung der Schiffe mit Landstrom könne die Verbrennung von rund einer Million Liter Diesel zur Stromgewinnung pro Jahr vermieden und können so zwischen 2400 und 4000 Tonnen an CO₂-Emissionen jährlich eingespart werden – entlang der gesamten Donau in Österreich sogar bis zu 22.000 Tonnen CO₂.

EIN STARKES „WIR“ FÜR DIE MODERNE WASSERSTRASSE

Klar, hochentwickelte Infrastruktur-Hotspots machen noch lange keine optimale Wasserstraße. Ihre zuverlässige Nutzung ist das Hauptkriterium für ihre Konkurrenzfähigkeit. Die einzigartige Internationalität der Donau ist zugleich die höchste Hürde bei gemeinsamen Entwicklungsvorhaben. „Wir wissen, was wir tun müssen, und warum wir es tun müssen.“

Die Herausforderung dabei ist das ‚Wir‘, meint viadonau-Experte Gert-Jan Muilerman. Erfahren dank zahlreicher internationaler Projekte, kennt Muilerman die Unwägbarkeiten bei der Verwirklichung gemeinsamer Ziele an der Donau. Dem Bestreben, entlang der gesamten Donau proaktives Wasserstraßenmanagement, regelmäßige Vermessung der Donaushole, zeitnahe Fahrwasserinformationen und Prognose-Services umzusetzen, stehen die unterschiedlichen Herangehensweisen und behördlichen Rahmenbedingungen von immerhin sieben EU- und drei Nicht-EU-Staaten gegenüber. Umso wichtiger seien nun möglichst enge internationale Kooperationen, um harmonisierte Service-Standards, die Verbreitung von Good Practices im Donaunraum und zuverlässige aktuelle Informationen zu den Fahrwasserbedingungen zu ermöglichen. Genau dafür wurde 2014 der von den Verkehrsministern der Donaustaaten vereinbarte Fairway Rehabilitation and Maintenance Masterplan eingesetzt. Dieser sollte nicht nur die überstaatliche Koordinierung erleichtern, sondern den nötigen politischen Druck erzeugen, die Modernisierung an der Donau voranzutreiben. Mit Erfolg, wie Muilerman aufzeigt: Projekte wie FAIRway Danube führten bereits zu spürbaren Verbesserungen auf der Wasserstraße – vor allem an bisher besonders kritischen Abschnitten.

DIGITAL EINFACH – TRANSPORT-ADMINISTRATION 2.0

Der Kurs stimmt also. Kapitäne profitieren heute von einer insgesamt besser gewarteten Wasserstraße Donau. Auch dem vielleicht hartnäckigsten Bremsfaktor, dem bei zehn Anrainerstaaten nicht zu unterschätzenden „Papierkram“, widmet sich seit 2013 eine Arbeitsgruppe der Europäischen Strategie für den Donaunraum zur Vereinfachung administrativer Prozesse entlang der Donau. Lange Wartezeiten, intransparente Abläufe, unterschiedliche Kontrollformulare und zeitraubende Reporting-Prozesse sollten künftig vermieden oder eben vereinfacht werden. Simon Hartl, Experte für Transportentwicklung bei viadonau, der von Beginn an diesen Optimierungsprozess begleitet, umreißt den Weg zum Ziel. Unter den drei Hauptlinien Vereinfachung, Harmonisierung und Digitalisierung habe in den vergangenen Jahren ein enger Erfahrungsaustausch zwischen viadonau, zahlreichen Stakeholdern und Kontrollbehörden für eine maßgeschneiderte Lösung stattgefunden. Das grenzübergreifende Engagement zahlte sich schließlich aus. Das Handbuch zu Grenzkontrollen mit Informationen zu Kontrollpunkten, jeweiligem Prozedere und administrativen Anforderungen sowie das international standardisierte Grenzkontrollformular DAVID mit vereinheitlichten Eingabefeldern – verfügbar in mehreren Sprachen und kostenlos in allen Donauländern – dürfen mit Recht als Meilensteine bezeichnet werden. Ab 2020 wurden die DAVID-Formulare in Ungarn, Kroatien und Serbien eingeführt, gefolgt von Bulgarien und Ukraine. In Rumänien und der Republik Moldau wird die Einführung bereits vorbereitet (Stand: Oktober 2021). Mithilfe des DAVID-Creators werden die DAVID-Formulare darüber hinaus auch in digitaler Form über das DoRIS Portal zum elektronischen Melden bereitgestellt.

Der Zuspruch aus Wirtschaft und Schifffahrt zum Abbau administrativer



Pandemie im Griff, Lerneffekte groß: Ralf Jina (First DDSG Logistics Holding), Nikolaos Deligioglou (Multinaut Donalogistik) und Reinhard Wolf (RWA Raiffeisen Ware Austria AG) über den Weg der Güterschiffahrt in und aus der Krise.

Barrieren und zu konsequenten digitalen Lösungen ist entsprechend groß. Erik Schultz, Vorsitzender von Royal BLN Schuttevaer, ist überzeugt: Nicht nur seien Informationssysteme wie DoRIS heute von unschätzbarem Wert für effiziente Transportlogistik, der von der Pandemie erzeugte Digitalisierungsschub müsse neben landseitigen Optimierungen auch administrative Erfordernisse an Bord der Schiffe verringern und so dafür sorgen, dass Kapitäne wieder hauptsächlich Kapitäne sein dürfen. Besonders wichtig dabei sei es, einem System langfristig treu zu bleiben, um so auch im digitalen Umfeld Übersicht, Sicherheit und Verlässlichkeit zu kreieren.

SERVICE-SICHERHEIT MARKE VIADONAU

Dass die Donauschifffahrt in Österreich auch in den unsicheren Zeiten der Pandemie eine top instand gehaltene Wasserstraße zur Verfügung hat, ist dem hohen Qualitätsanspruch einer voranschauend arbeitenden Wasserstraßenverwaltung geschuldet. viadonau sendete damit eine wichtige Botschaft der Stabilität und Verlässlichkeit und unterstrich auf diese Weise zugleich

die Bedeutung der Donau für die nachhaltige Zukunft des europäischen Transportnetzes. Laut Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler gelingt das vor allem durch ein ausgeklügeltes Krisenmanagement, gut vorbereitete IT und kurze Informationswege. Ein strenges internes Regelwerk sorgte für effiziente Kontaktbeschränkung und die reibungslose Aufrechterhaltung des Wasserstraßenbetriebs inklusive 24/7-Schleusendienst. Die Krisen-Performance von viadonau bestärkt Hasenbichler im Bestreben für die digitale Wasserstraße: Lösungen wie GPS-gestützte Bojen, die River Information Services (RIS) oder das Waterway Asset Management System WAMS milderten entscheidend negative Einflüsse der Pandemie auf die Unternehmensaufgaben. Sie müssten nun unbedingt weiterentwickelt und europaweit verbreitet werden.

MIT SCHWUNG GEMEINSAM INS MORGEN

In internationalen Projekten wie FAIRway Danube oder RIS COMEX bestätigt viadonau seit vielen Jahren eine wichtige Vorbildfunktion. Désirée Oen von der Generaldirektion Mobilität und Verkehr

der Europäischen Kommission ist überzeugt: Mit der Verbreitung des Modells viadonau, mit hohen Service-Standards und zum Beispiel der Ausrollung von RIS als einheitlicher Informationsbasis im ganzen Donauraum hat Österreich den Weg geebnet zu einem wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Rhein-Donau-Korridor. Für dieses Ziel wird auch auf europäischer Ebene geklotzt und nicht gekleckert. Rund 3,7 Milliarden Euro für 120 Projekte wurden laut Oen in den vergangenen Jahren über die Förderplattform „Connecting Europe Facility“ der EU mobilisiert. Zahlreiche Maßnahmen, zu denen auch die Erweiterung des Service-Equipments in den östlichen und südöstlichen Donauländern durch FAIRway Danube sowie die Sanierung „Eisernes Tor 1“ gehörten, wurden bereits auf den Weg gebracht. Diesen Schwung will man in die Zukunft mitnehmen und die Transportachse Rhein-Donau als leistungsfähige und klimafreundliche Alternative endgültig in der ersten Reihe der Verkehrsträger positionieren. Für Désirée Oen beweisen die jüngsten Errungenschaften internationaler Kooperation im Donauraum: „Gemeinsam schaffen wir das.“

SUMMARY

Pandemic, transformation and new opportunities on the Danube

Postponed in the previous year, the long-awaited Danube Business Talks were finally held digitally on 13 October, 2021. Providing a diverse field of topics – from current data on inland waterway transport and logistics to optimising cross-border administrative processes as well as the upgrading of waterway infrastructure –, the popular conference platform organised by viadonau once again presented itself as flagship event for Danube navigation.

While tourism and passenger shipping have dropped dramatically on the Danube due to the pandemic, cargo shipping has at the same time demonstrated distinctive qualities of resilience, thus pointing out the enormous importance of the waterway as a crucial supply artery for essential goods. Now, with progressive immunisation and a better under-

standing of the dynamics of the pandemic, the task must be to support Danube navigation on its successful path towards a climate-conscious future with recent key measures like upgrading berths and state-of-the-art shore power supply for mooring ships. The State Secretary at the Austrian Ministry of Climate Action, Magnus Brunner, confirmed the enormous impact of the corona virus pandemic on the Danube waterway even though the cargo shipping sector showed great resilience against the crisis. Particularly important: the ability to maintain supply chains on the Danube especially regarding agricultural and industrial products. Now it is time to tackle the climate crisis also in the field of Danube navigation. Together with viadonau, one of the most important goals would be to establish low-emis-

sion and energy-efficient ship technology through new funding programmes.

viadonau's managing director, Hans-Peter Hasenbichler, pointed out the major efforts to ensure appropriate usability of the Danube waterway during the pandemic and the continuous functionality of the services for the users of the Danube waterway. The next tasks are already focused on, like simplifying cross-border administrative procedures as well as the further digitalisation of the Danube waterway. The experts agree: the Danube waterway has great potential to support measures against the climate crisis and to lead the European Commission's Green Deal to success. With an increased modal shift towards inland navigation, carbon emissions could be avoided to a significant extent.



Im Nationalpark Donau-Auen setzt viadonau eines der Pilotvorhaben von MERLIN um.

Mit der Macht von MERLIN

Naturbelassene Gewässer sind voller Magie. Warum also nicht ihren Schutz und ihre ökologische Aufwertung mit einem angemessenen Namen verbinden? Beim europaweiten Projekt-Konsortium MERLIN geht es aber nicht um Tricks und Täuschung, sondern um konkrete Forschung. Im Zeichen des EU Green Deal werden die Kompetenzen von 44 Partnern aus ganz Europa zusammengeführt, um die Biodiversität von Süßwasser-Ökosystemen, aber auch ihre wichtigen Funktionen wie Hochwasserrückhalt und CO₂-Speicherung zu bewahren.

EUROPAWEITE FORSCHUNGSOFFENSIVE

MERLIN – genauer: Mainstreaming Ecological Restoration of freshwater-related ecosystems in a Landscape context: Innovation, upscaling and transformation – steht für geballte internationale Forschungskraft. Mit 44 Partnern – Universitäten, Forschungsinstitute, Naturschutzorganisationen sowie Akteuren aus Wirtschaft, Verwaltung und Gebietskörperschaften – werden Renaturierungsstrategien entwickelt und in 17 Gebieten von Finnland bis Israel Pilotmaßnahmen umgesetzt. Dabei werden Israels Bäche und Flüsse

sowie Moore und Feuchtgebiete in einen naturnahen Zustand zurückgeführt. Die einzelnen Projekte werden mit EU-Mitteln erweitert, vernetzt und zu europaweiten Vorbildern ausgebaut. Zugleich ist die Zusammenarbeit mit Branchen, die von Renaturierungen profitieren können, zum Beispiel Landwirtschaft, Trinkwassergewinnung und Versicherungen, von Bedeutung. Die Wirkungen der Maßnahmen werden natürlich nach ökonomisch wie ökologischen Gesichtspunkten bewertet.

Rund 21 Millionen Euro nimmt die Europäische Union für MERLIN in die Hand.

Hinzu kommen Eigenmittel aus der breit aufgestellten und vielfältigen Partnerschaft. „Gut investierte Mittel“, meint auch viadonau-Experte für ökologischen Flussbau, Robert Tögel. „Schließlich geht es um den Schutz und die Aufwertung kostbarer Naturlebensräume und ihrer Artenvielfalt. Aber auch die wichtige Funktion von Süßwasser-Ökosystemen als Retentionsflächen bei Hochwasser sowie ihre Fähigkeit, Kohlendioxid effektiv zu speichern, stehen dabei im Fokus.“ Logisch, dass auch der reiche Erfahrungsschatz und das große Revitalisierungs-Know-how von viadonau dazu ideal genutzt werden können.

VIADONAU „ZAUBERT“ MIT

Eines der Pilotvorhaben von MERLIN wird von viadonau bei Donau-Stromkilometer 1882 im Nationalpark Donau-Auen im Rahmen des Maßnahmenkatalogs für die Donau östlich von Wien umgesetzt. „Gemeinsam mit unserem nationalen Forschungspartner, dem Institut für Hydrobiologie und Gewässermanagement (IHG) der BOKU Wien, werden im Nationalpark Donau-Auen ein Uferabschnitt renaturiert und die Wirkungen untersucht“, berichtet Tögel. „Die integrative Planung des Rückbaus ist so gestaltet, dass dieser keine negativen Auswirkungen auf die Wasserstraße hat.“ Das Projekt schließt direkt an die erfolgreiche Gewässervernetzung Spittelauer Arm, der im Rah-

men von Dynamic LIFE Lines Danube wiederangebunden wurde, an und erweitert diesen im Mündungsbereich.

MERLIN ist unter Leitung der Arbeitsgruppe „Aquatische Ökologie“ der Universität Duisburg-Essen seit Anfang Oktober 2021 offiziell aktiv. Das Konsortium konnte bei einer Ausschreibung von Horizon 2020, dem einstigen Förderprogramm für Forschung und Innovation der Europäischen Kommission, im Rahmen des EU Green Deal zur Wiederherstellung von Biodiversität und Ökosystemleistungen überzeugen.

Ausführliche Infos zum Projekt finden Sie unter project-merlin.eu

..... **SUMMARY**

Project Environment

The Europe-wide MERLIN project consortium is not about tricks and deception, but about concrete research. It brings together the expertise of 44 partners from all over Europe to preserve the biodiversity of freshwater ecosystems and their important functions such as flood retention and CO2 storage. One of the MERLIN pilot projects – the renaturation of a shore section – is being implemented by viadonau at Danube river kilometre 1882 in the Donau-Auen National Park as part of the catalogue of measures for the Danube east of Vienna.

Integrativ geplant, renaturiert viadonau bei Donau-Stromkilometer 1882 einen Uferabschnitt. Die Wirkungen werden für MERLIN genau analysiert.



Für die Lebensgeister der Thaya

Mag die Thaya auch am nordöstlichen Rand Österreichs fließen, bei viadonau steht sie immer wieder im Zentrum engagierter Renaturierungsprojekte. Im Rahmen des österreichisch-tschechischen INTERREG-Projekts „Thaya Wellendynamik“ bekam der Fluss mit einem wiederangebandenen Altarm im Herbst 2021 ein weiteres Stück seines ursprünglichen Charakters zurück.



Mit dem wiederangebandenen Mäander D15 kann sich die Thaya hier wieder dynamischer entwickeln.

„Durch die Abtrennung von Mäanderschlingen sowie die Begradigung und Stabilisierung der Ufer sind zahlreiche Gewässerlebensräume an der Thaya verloren gegangen. Das blieb nicht ohne langfristige Folgen für Fluss, Umland und insbesondere die

noch existierenden Auwälder“, klärt Franz Steiner, viadonau-Experte für Hochwasserschutz und Erhaltung auf. Als langjähriger Kenner des Flusssystems March-Thaya weiß Steiner: Da auf großen Flächen im unmittelbaren Umfeld der Thaya ursprüngliche

Lebensräume in Form von abgetrennten Altarmen und Auwäldern teilweise noch bestehen, ist das Revitalisierungspotenzial besonders groß, diese kostbaren Naturräume durch geeignete Maßnahmen – ökologisch sinnvoll – wieder aufzuwerten.



Ende November waren die Bauarbeiten abgeschlossen. Mit der Öffnung des Seitenarms kommt wieder mehr Leben an die Thaya.

MÄANDRIEREN WIEDER ERWÜNSCHT

Dieses Potenzial blieb nicht ungenutzt. Geht es um nachhaltige Renaturierungsmaßnahmen, macht viadonau schließlich stets Nägel mit Köpfen. So wurden im November 2021 die entsprechenden Maßnahmen für einen weiteren Revitalisierungsschritt an der Thaya im Rahmen des gemeinsamen österreichisch-tschechischen INTERREG Projekts „Thaya Wellendynamik“ umgesetzt. Nach der vollständigen Entfernung der Ufersicherung Mitte November wurde der Einströmbereich geöffnet und mit den Arbeiten zur Anbindung des Mäanders D15 südlich der Hamelbach-Mündung begonnen. Steiner erklärt: „Ziel war es, neben der Anbindung des Seitenarms durch Initialmaßnahmen wie Uferückbauten und die Strukturierung des dabei entstehenden Inselbereichs wieder eine eigendynamische Entwicklung des Gewässerabschnitts zu erreichen.“ Mit den gewonnenen Wasserbaustei-

nen aus der einstigen Ufersicherung wurde eine Insel im Hauptstrom der Thaya geschüttet, um so die Strömung zwischen dem Hauptstrom und dem angebundenen Seitenarm aufzuteilen.

INGENIEURBIOLOGISCHER FEINSCHLIFF

Schon Ende November waren die Bauarbeiten vollständig abgeschlossen. Neben der Strukturierung mit Wasserbausteinen sollten abschließend ingenieurbioologische Maßnahmen den Lebensraum nachhaltig sichern und aufwerten. Hierzu wurden Bäume im Uferbereich zur Strukturierung und als Uferschutz eingebracht, die zum Beispiel auch Fischen als Unterstand oder Amphibien als Lebensraum dienen werden. Mit chirurgischer Präzision verarbeitete erfahrene Baggerfahrer dabei auch einen Baum, der auf eine Fischerhütte zu stürzen drohte. Flussökologischer Feinschliff mit Sinn für Verantwortung.

Das Projekt leitete viadonau, die Renaturierungsmaßnahmen wurden gemeinsam mit dem tschechischen Projektpartner Povodí Moravy, s.p., an der Thaya umgesetzt. Im Jahr 2022 sollen weitere Mäander-Vollintegrationen folgen.

SUMMARY

Project Environment

As part of the Austrian-Czech INTERREG project “Thaya Wellendynamik”, the Thaya got another piece of its original character back with a reconnected side arm in autumn 2021. In addition, the final aim was to sustainably secure and enhance the habitat with biological engineering measurement. For this purpose, trees were planted in the bank area for structuring and bank protection and will also serve as a shelter for fish or as a habitat for amphibians.

EMS 2.0 – Wegeerhaltung der nächsten Generation

Rund 500 Kilometer Uferbegleitwege – davon 320 Kilometer asphaltiert und 260 Kilometer als Donauradweg gekennzeichnet – fordern kontinuierlich das geschulte Auge der viadonau-Erhaltungsprofis. Schließlich ist die Klientel hochmobil und wächst ständig. Allein im Bereich Wien-Kuchelau bewegten sich 2020 auch rund 610.000 Fahrradfahrer:innen. Für die Sicherheit der vielen Nutzer:innen hält auch bei der Wegeerhaltung am Strom die Digitalisierung weiter Einzug.

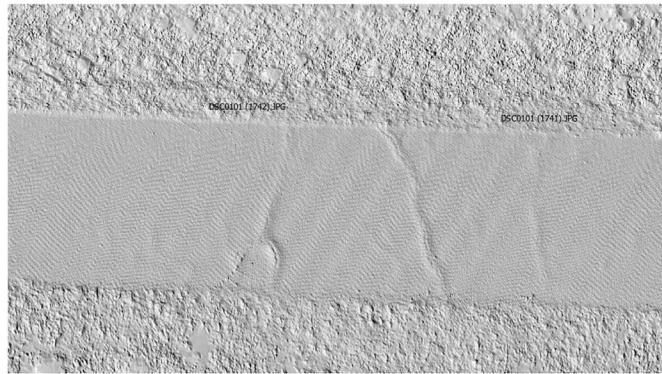
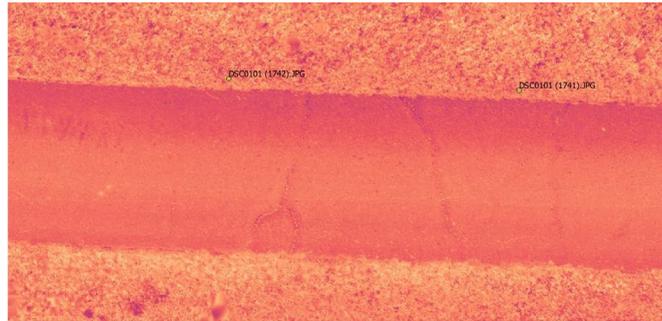
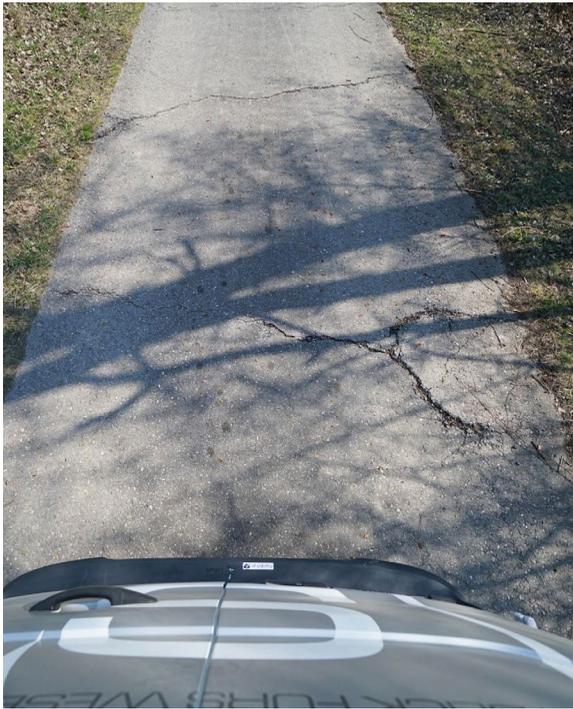


Adleraugen gefragt: Die Zustandserfassung von Uferbegleitwegen erfolgte bisher von einem Spezialfahrzeug aus.

Nicht nur beim Wasserstraßenmanagement, im Schleusendienst oder in der Donauschifffahrt geht es immer digitaler zu. Auch bei der Erhaltung am Donauufer setzt man auf digitale Lösungen, um bestmögliche Sicherheit entlang der Treppel- und Radwege zu gewährleisten. Seit 2010 ist dazu ein

Erhaltungs-Management-System (EMS) im Einsatz, das dabei hilft den jeweiligen Handlungsbedarf entlang der Wege zu ermitteln und Schäden rasch zu erfassen. „Das ist wichtig für die Sicherheit aber auch zum Beispiel für Haftungsfragen“, erklärt viadonau-Erhaltungsexperte Christoph Konzel. „Durch rechtzeiti-

ges Erkennen von Schadensbereichen und deren gezielte Sanierung, insbesondere wenn es um die weitere Nutzung als Radwege geht, schaffen wir Rechtssicherheit. Darüber hinaus unterstützt uns unser EMS dabei, die zur Verfügung stehenden Mittel bedarfsgerecht und wirtschaftlich einzusetzen.“



Zustandsanalyse der Zukunft: ein Wegabschnitt im „Blick“ eines Lasers.

BEWÄHRT, ABER IN DIE JAHRE GEKOMMEN

Bisher erfolgt die Zustandserfassung der Uferbegleitwege vor allem über den genauen Blick der Erhaltungsprofis. Auf einem Fahrzeug mit spezialumgebautem Aufnahmekorb wird der Weg abgefahren und dabei buchstäblich unter die Lupe genommen. Festgestellte Mängel werden in einer Software erfasst und in Schadensklassen unterteilt, um danach weiter ausgewertet zu werden. Konzel weiß: „Das System hat sich bewährt, ließ aber aufgrund der eher subjektiven Beurteilung meist kein einheitliches Gesamtbild zu. Wir wollen mit den inzwischen verfügbaren technischen Möglichkeiten Schritt halten und die Wege-Erhaltung effizienter und noch präziser gestalten.“

GENERATIONENWECHSEL

Die Zukunft der Zustandsanalyse von Uferbegleitwegen lautet Laserscan und

künstliche Intelligenz. In Kooperation mit Wien Energie wurde 2020 ein Pilotprojekt für eine erste Erprobung von Methoden zur digitalen Wege-Erfassung durchgeführt. Dabei wurden auch Ansätze zur Unterstützung der Datenauswertung mithilfe einer lernenden KI („deep learning“) untersucht. In einem erweiterten Pilotversuch 2021 ging es schließlich an die Wege-Erfassung durch Laserscanning und eine konkrete Teilbereichsauswertung mit KI-Unterstützung. Konzel: „Die ausgiebigen Erprobungen halfen uns dabei, die spezifischen Anforderungen für eine gezielte Modernisierung der Zustandserfassung der Wege zu ermitteln. Unser Ziel ist es, im Rahmen unseres Projekts DiGiMonT – Digitales Monitoring von Treppelwegen – ab 2022 eine maßgeschneiderte Software am Donauufer zum Einsatz zu bringen.“ In diesem EMS 2.0 sollen schließlich auch Bodenmarkierungen und Verkehrsleiteinrichtungen

inklusive Verkehrszeichen sowie das Lichtraumprofil erfasst und bewertet werden. Schon im August 2021 wurde die europaweite Ausschreibung gestartet. Ein wichtiges Service-Upgrade, um einen der bedeutendsten Freizeittrends an der Donau in sicheren Bahnen zu halten.

..... **SUMMARY**

Project Safety

Around 500 kilometres of riverside paths – 260 kilometres of which are marked as Danube cycle paths – continuously challenge the trained eye of the viadonau maintenance professionals. In 2020 and 2021, viadonau tested methods to improve the analysis of towpaths using laser scanning and artificial intelligence. The goal is to implement customised software for the specific requirements on the Danube.

Nachhaltigkeit denken, leben und umsetzen – der viadonau-Klimakurs bis 2030

viadonau folgt mit leidenschaftlichem Engagement im Kampf gegen den Klimawandel einem klaren Modernisierungskurs zu mehr Nachhaltigkeit und Energieeffizienz für die kommenden zehn Jahre. Auf Basis der Agenda 2030 der Vereinten Nationen zur nachhaltigen Entwicklung setzt das Unternehmen konkrete Maßnahmen der österreichischen Umwelt- und Energiestrategie des BMK und BMLRT um. 2020 wurden dazu mehrere gezielte Schwerpunktinitiativen zu E-Mobilität, thermischer Gebäudesanierung und Photovoltaik auf den Weg gebracht und damit zugleich die Entwicklungsrichtung des Unternehmens für eine klimafitte Zukunft festgelegt.

EMISSIONEN REDUZIEREN DURCH MEHR ERNEUERBARE ENERGIE

Energie nachhaltig zu gewinnen und zu nutzen ist eine der wichtigsten Stellschrauben für umwelt- und klimaschonendes Arbeiten und Wirtschaften. viadonau-Expertin Nina Persch stellt klar: „Wir haben uns das Ziel gesetzt, bis 2030 klimaneutral und energieautark zu sein. Bezogen auf die viadonau-Jahresenergiebilanz soll über einen längeren Umstellungsprozess also zumindest gleich viel Energie erzeugt werden wie verbraucht wird.“ Die Gewinnung erneuerbarer Energie soll an allen Unternehmensstandorten bestmöglich ausgeschöpft werden. 2020 wurde dafür ein Energieeffizienzkonzept entwickelt, das als Planungsgrundlage für effizienzsteigernde Maßnahmen zentrale Aktionsbereiche im Unternehmen festlegt, wie Vermeidung von Warmwasserverlusten, Einsatz

effizienter Bürogeräte und Beleuchtungen, Nutzung von E-Fahrzeugen, Senkung des Treibstoffverbrauchs von Schiffen sowie entsprechend nachhaltige Gebäudesanierungen.

WIR MACHEN SONNENSTROM

Strom durch Sonnenlicht zählt heute aufgrund der flexiblen Umsetzbarkeit sowohl im privaten als auch öffentlichen Raum zu den attraktivsten Formen der Energiegewinnung. viadonau analysierte umfassend Einsatzmöglichkeiten der Photovoltaik-Technologie an verschiedenen Standorten. Im Herbst 2021 wurde schließlich die Montage einer Photovoltaik-Aufdachanlage am Standort Grein mit einer Nennleistung gemäß Standard-Testbedingungen von 33,75 kW für den Probetrieb in Angriff genommen. Die Erkenntnisse daraus zeigen klar die Vorteile für Energieeffizienz und Klima auf: emissionsfreie, saubere Energie, deren

Kosten sich schon nach zehnjährigem Betrieb amortisieren. Darüber hinaus ist der Ertrag höher als der Verbrauch. Überschüssige Energie kann ins Netz eingespeist werden. Weitere Projekte zur energieeffizienten Aufwertung von viadonau-Standorten stehen für Aschach, Tulln, Krems, Angern und am Wiener Handelskai bereits auf dem Programm.

MEHR SUMMEN STATT BRUMMEN – VIADONAU IST E-MOBIL

viadonau hat die E-Mobilität als bedeutenden Verkehrstrend früh erkannt, ihre Nutzung fest im Unternehmen verankert und in den vergangenen Jahren den Aufbau einer E-Fahrzeugflotte forciert. Nach vier bereits im Einsatz stehenden Fahrzeugen ist die weitere Vergrößerung des E-Fahrzeugpools bereits vorgesehen, ebenso der Ausbau der Lade-Infrastruktur. Derzeit stehen an vier via-



Mit der Donau als Arbeitsplatz haben wir die Bedeutung nachhaltiger Unternehmensentwicklung stets vor Augen.

donau-Standorten Ladestationen zur Verfügung. Die nötige Energie können wiederum die geplanten Photovoltaikanlagen liefern. „Mit diesen sinnvoll kombinierten Maßnahmen zur Energiebereitstellung und -effizienz wird das enorme Klimaschutzpotenzial in Sachen Energieverbrauch besonders deutlich“, betont Persch.

WENIGER IST MEHR – AUF DEM WEG ZUR POSITIVEN ENERGIEBILANZ
Energiebewusstes Arbeiten beginnt – auch für Unternehmen – schon in den eigenen vier Wänden. Sowohl bei der Planung der neu entstehenden schwimmenden viadonau-Unternehmenszentrale an der Donau in

Wien als auch bei Sanierungen von Servicecentern, zum Beispiel in Bad Deutsch-Altenburg, wurden bauphysikalische Energieeffizienzkriterien berücksichtigt und bedarfsgerechte Energieversorgungskonzepte entwickelt. Entsprechend den Energievorgaben von viadonau zur Schonung von Umwelt und Klima wird die neue Unternehmenszentrale als Plus-Energiehaus errichtet. „Von den alltäglichen Arbeitsabläufen über die Mobilität bis hin zu unseren Gebäuden schnüren wir auf diese Weise ein wirkungsvolles ganzheitliches Maßnahmenpaket auf dem Weg zu einer positiven Energiebilanz“, resümiert Persch.

..... **SUMMARY**

Project Corporate Governance

With a passionate commitment to combating climate change, viadonau follows a clear modernisation course towards greater sustainability and energy efficiency defined for the next ten years. Based on the United Nations' 2030 Agenda for Sustainable Development, the company is implementing concrete measures of the Austrian environmental and energy strategy of the BMK and BMLRT. In 2020, several targeted initiatives focusing on e-mobility, thermal building renovation and photovoltaics were launched, thereby also setting the company's direction of development for a climate-friendly future.

.....

Am Fluss der Erneuerung

„Prognosen sind schwierig, vor allem, wenn sie die Zukunft betreffen.“ Diese dem US-amerikanischen Literaten Mark Twain zugeschriebenen Worte passten kaum je besser als in der aktuellen Pandemie. Mitten in der Achterbahnfahrt von Öffnung und Lockdown bemühen sich Schifffahrt und Wirtschaft an der Donau um permanente Krisenanpassung und wollen sich zugleich für eine klimabewusste Zukunft positionieren. Welche Wegmarken wurden bereits erreicht? Was ist noch zu tun?

Bei den **viadonau Danube Business Talks** am 13. Oktober 2021 wagten Expertinnen und Experten aus Schifffahrt, Wirtschaft, Wasserstraßenverwaltung und Politik den Blick in die Zukunft.

Magnus Brunner (damals BMK)

„Gerade jetzt ist es wichtig, die Position der Binnenschifffahrt für die Zukunft zu stärken. Denn als klimafreundliche Transportoption kann sie enorm zur Erreichung des EU-Green-Deal beitragen. Mit der Aufwertung von Liegestellen unter anderem durch die Umsetzung von Landstrom werden aktuell wichtige Akzente dafür gesetzt.“

Hans-Peter Hasenbichler (viadonau)

„Dank effizientem Krisenmanagement und guter IT-Infrastruktur gewährleisten wir auch in der Pandemie einen verlässlichen Wasserstraßenbetrieb – von der Kennzeichnung der Fahrhinne bis zum Schleusendienst rund um die Uhr. Das ist unsere Botschaft an alle Nutzer:innen der Donau: Die moderne und nachhaltige Zukunft hat bei uns schon begonnen.“

SIMON HARTL (viadonau)

„Die Zukunft der Wasserstraße Donau hängt auch von ihrer administrativen Effizienz ab. Mit dem Handbuch zu Grenzkontrollen und den DAVID-Formularen gelangen uns gemeinsam mit den Donauländern wesentliche Fortschritte zur Vereinfachung und Harmonisierung administrativer Prozesse entlang der Donau.“

VERA HOFBAUER (BMK)

„Das ‚Greening‘ der Binnenschifffahrt ist eine der größten Herausforderungen für die Modernisierung der Wasserstraße Donau. Wichtig ist ein Mehr-Ebenen-Ansatz: Fortschritte wie Digitalisierung, Landstrom und die Förderung neuer Antriebstechnologien müssen Hand in Hand gehen.“

DÉSIRÉE OEN

(EUROPÄISCHE KOMMISSION)

„Die Europäische Kommission hat ganz klar das Ziel, Binnenschifftransport und Kurzstreckenseeverkehr bis 2030 um 25 Prozent und bis 2050 um 50 Prozent zu erhöhen. Bis 2030 wollen wir einen voll funktionsfähigen Rhein-Donau-Korridor.“

GERT-JAN MUILERMAN (VIADONAU)

„Gemeinsam mit den Donauländern haben wir vieles erreicht und mit Projekten wie FAIRway Danube die Serviceflotte auf der Donau deutlich vergrößert. Die Modernisierung muss weitergehen. Schon heute treten weitere Vorhaben etwa in Österreich und Serbien das Erbe des Ende 2021 auslaufenden Projekts FAIRway Danube an.“

Judith Engl (BMK)

„Die Aufwertung von Liegeplätzen, wie die 2021 fertiggestellte Trockengüterlande in Linz, ist ein Schwerpunkt des BMK, um die Donau zukunftsfit zu machen. Die gemeinsam mit viadonau erstellten Leitlinien zur grundlegenden Planung der Liegestellenmodernisierung soll weitere infrastrukturelle Optimierungsvorhaben erleichtern und anregen.“



Erik Schultz (Royal BLN Schuttevaer)

„Pandemie und Klimawandel stoßen die Modernisierung der Binnenschifffahrt noch mehr in Richtung digitale Lösungen an Bord, aber auch landseitig. Das erlaubt Kapitänen, wieder Kapitäne zu sein.“

DANIEL BUCHMÜLLER (IG RIVER CRUISE)

„Die Interessen im Tourismusverhalten verlagern sich zu mehr Klimabewusstsein und Naturnähe. Was notwendig ist in Sachen Nachhaltigkeit, müssen wir auch erreichen. Dazu braucht es entsprechende Investitionen in die Flotten.“

PETRA RIFFERT (WGD DONAU OBERÖSTERREICH TOURISMUS)

„Für nachhaltige strukturelle Verbesserungen im Tourismus sollten engere Kooperationen zwischen Schifffahrt und anderen Bereichen angestrengt und neue Trends nicht verschlafen werden.“

ANDREAS REITER (ZTB – ZUKUNFTSBÜRO)

„Bei Entspannung der Corona-Lage werden viele Reisen rasch nachgeholt, jedoch verstärkt unter Gesichtspunkten von Nachhaltigkeit und Naturnähe. Die große Herausforderung für den Tourismus: ganzheitliche Konzepte von Land- und Flusstourismus.“

Nikolaos Deligiorgou (Multinaut Donau-Logistik)

„Niedrigwasser bleibt eine beständige Gefahr. Die Einführung internationaler Informationssysteme zum Status der Wasserstraße muss weitergehen. Die Kapazitäten für ein erhöhtes Transportaufkommen, wie wir es zum Beispiel bei High & Heavy erwarten, sind vorhanden.“

REINHARD WOLF (RWA RAIFFEISEN WARE AUSTRIA AG)

„Das Potenzial der Donau im Agrarbereich ist auch aus Sicht des Klimaschutzes enorm. Über unsere fünf Terminals werden pro Jahr etwa 300.000 Tonnen Getreide abgewickelt. 100.000 Tonnen mehr Getreide auf der Donau bedeuten etwa 4.000 Lkw weniger auf den Straßen.“

Ralf Jina (First DDSG Logistics Holding)

„Größtes Zukunftsthema an der Donau ist die CO₂-Reduktion. First DDSG Logistics Holding investiert aktuell in Abgasnachbehandlungssysteme und analysiert alternative Antriebskonzepte wie Wasserstoffantriebe für die Schifffahrt.“

FRITZ LEHR (HAFEN WIEN, EFIP)

„Um die wirtschaftliche Erholung insbesondere der Passagierschifffahrt zu unterstützen, braucht es nun verstärktes Lobbying für die Binnenschifffahrt auf europäischer Ebene.“

MARIJKE VRINS (BOREALIS L.A.T.)

„Die Donau ist das Rückgrat unseres Vertriebsnetzes in Ost- und Mitteleuropa. Mehr Digitalisierung zur Ortung der Schiffe, für verbesserte Fahrpläne-Prognosen oder zu erwartbaren Wartezeiten an Schleusen würden ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen.“

BIANCA BORCA (FH OBERÖSTERREICH)

„Unsere Erhebungen auf dem Sektor zeigen: Um in Zukunft besser gegen Krisen aufgestellt zu sein, ist es wichtig, Finanzreserven aufzubauen, Investitionen in Flotten sorgfältig abzuwägen und auf internationaler Ebene mehr Kooperationen anzustreben.“



WAS DIE DONAU SO SCHIEBT – VIADONAU LIEFERT DIE DATEN

Als großes Fließgewässer zeigt die Donau nicht nur an ihrer Oberfläche viel Bewegung, auch unter Wasser an der Flusssohle tut sich einiges. Die Strömung schiebt kontinuierlich einen Teil der Feststoffe voran und verändert dabei fortwährend das Flussbett. Zu dieser sogenannten Geschiebedynamik liefert viadonau Messdaten, die 2021 erstmals auch im Hydrographischen Jahrbuch des Bundesministeriums für Regionen, Landwirtschaft und Tourismus (BMLRT) enthalten sind.

Vom Niederschlag bis zu den Wasserständen liefert das Hydrographische Jahrbuch des BMLRT Daten zum gesamten Wasserkreislauf. Als hydrographischer Dienst an Donau, March und der Grenzstrecke der Thaya trägt viadonau gemäß gesetzlichem Auftrag traditionell Messdaten dieser Gewässer bei. 2021 kamen erstmals auch Geschiebedaten hinzu. Die Messstelle Hainburg Straßenbrücke wird von viadonau im Rahmen des Maßnahmenkatalogs für die Donau östlich von Wien betrieben und ist eine von österreichweit nur fünf Messstellen mit Geschiebedaten. Die Erhebungen selbst erfolgen mit einem Geschiebefänger, der – in den Fluss hinabgelassen – Teile des transportierten Materials zur weiteren Auswertung aufnimmt, und werden vor Ort vom Institut für Wasserbau, Hydraulik und Fließgewässerforschung der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU) durchgeführt.

Die Auswertungen des Hydrographischen Jahrbuchs online:
<https://wasser.umweltbundesamt.at/hydjb/>



Mithilfe eines speziellen Sammlers wird das vom Fluss transportierte Material eingefangen und seine Zusammensetzung untersucht.

Dunkle Geschichte im Donauwasser – Die Ardagger Kriegsschiffe

Das von viadonau-Vermessungsexperten 2017 aufgenommene Wrack des Marinefährrahms AT 917.

Bei Stromkilometer 2086 und 2088,7 liegen die Wracks zweier Kriegsschiffe, die in den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs in der Donau versenkt wurden. Viele lokale Gerüchte rankten sich um diese beiden Schiffe. Dank der akribischen Recherche von Jurist und Hobby-Historiker Gerald Tagwerker scheint ihr Schicksal geklärt.

Bereits im Frühjahr 2017 erlangte ein rund 50 Meter langes Schiffswrack die Aufmerksamkeit der Vermessungsexperten von viadonau, als dieses bei Stromkilometer 2088,7 in den Aufnahmen des Multibeam-Echolots erschien (Anm.: Wir berichteten in stream-Ausgabe 6/2017). Wie sich später herausstellen sollte, handelte es sich um den sogenannten Artilleriefährprahm AT 917. Die Ortung des Schiffes regte Gerald Tagwerker zu umfangreichen Nachforschungen an, die eine Fülle an Informationen zu den letzten Kriegstagen und zwei Schwesterschiffen mit dramatischem Schicksal an der Donau zutage förderten.

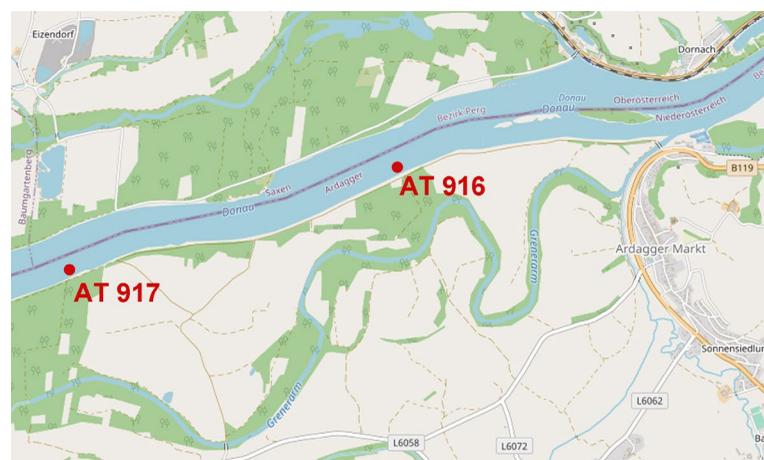
Die Artilleriefährprahme AT 916 und AT 917 waren Schiffe der Deutschen Kriegsmarine und Teil der 1. Donauflotte. Gebaut 1944 in der Linzer Schiffswerften AG, waren die Schiffe dieser Bauweise ursprünglich für eine 1940 geplante Seeinvasion Großbritanniens – Operation Seelöwe – gedacht. Die Invasion blieb bekanntlich aus. Aufgrund seiner guten Wassertauglichkeit wurde der Schiffstyp jedoch bis 1945 weiterproduziert und verbessert.

Wie sich rekonstruieren ließ, geriet AT 917 Anfang Mai 1945 in schwere Gefechte mit US-amerikanischen Panzern. Bei den Kräften der U.S. Army, die damals schicksalhaft auf das Schiff trafen, handelte es sich um eine Aufklärungseinheit der 41. Cavalry Reconnaissance Squadron der 11. US-Panzerdivision. Nach schweren Gefechten wurde das Schiff in den Morgenstunden des 7. Mai von der Besatzung gesprengt. Die AT 917 liegt heute mit starker Schlagseite Richtung Flussmitte im Uferbereich bei Stromkilometer 2088,7. Mehrere faustgroße Einschusslöcher auf beiden Seiten sowie auf dem Oberdeck zeugen von den heftigen Kämpfen. Bei Niederwasser ragt das Heck des Fährrahms aus der Donau.

Eine ausführliche Rekonstruktion anhand jüngster Erkenntnisse zu den letzten Tagen der beiden Schiffe bietet der viadonau-Blog: <https://blog.viadonau.org>

Wie das Tagebuch eines Maschinisten offenbart, erlitt die baugleiche AT 916 beinahe zeitgleich ein ganz ähnliches Schicksal. Auf der Höhe von Wallsee, nur wenige Kilometer vom Schwesterschiff entfernt, wurde der Fährrahm am Abend des 6. Mai erstmals von der linken Uferseite aus beschossen. Aufgrund der schweren Schäden war an eine Weiterfahrt bald nicht mehr zu denken, woraufhin die verbliebene Besatzung ebenfalls beschloss, das Schiff zu sprengen. Am 7. Mai 1945 detonierten in den frühen Morgenstunden zwei Sprengsätze, und AT 916 kam auf dem DonaGrund bei Stromkilometer 2086 zum Liegen. Seither ruhen die Stahlkolosse mit ihrem nun enthüllten Schicksal mahnend als stumme Zeugen eines dramatischen Moments bewegter Donaugeschichte.

Fact: Bereits im Jahr 2006 wurde ein Bergungsversuch der AT 916 unternommen. Da das Wrack mit viel Schotter gefüllt ist, ließ sich jedoch nur der Bug anheben, der seither ebenfalls deutlich aus dem Wasser ragt.



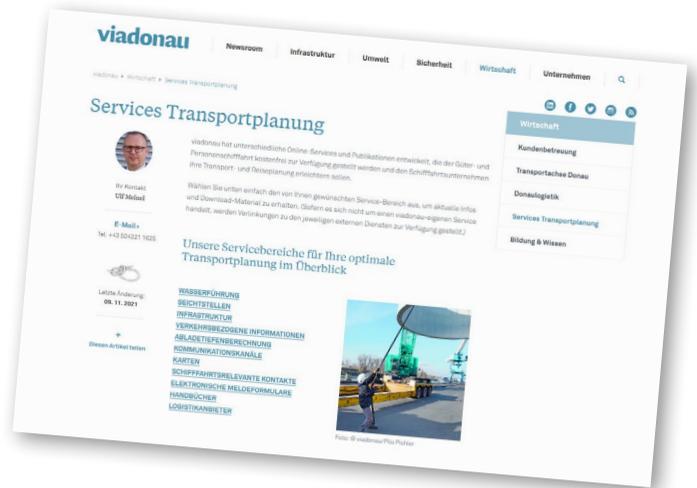
Die Position der beiden Schwesterschiffe, die nur wenige Kilometer voneinander entfernt auf dem DonaGrund ruhen.

Service-Hotspot viadonau

Neuer Online-Info-Bereich für Ihre Transportplanung

viadonau erweitert kontinuierlich das Angebot an Online-Services für den optimalen Transport auf der Wasserstraße Donau. Seit Kurzem steht auf der viadonau-Website der neue Bereich „Services Transportplanung“ zur Verfügung, der Schifffahrtstreibende für ihre Transport- und Reiseplanung – übersichtlich aufbereitet – mit nützlichen Informationen und Kontaktdaten zu Fahrhinne, Verkehr, Infrastruktur, Behördliches und vielem mehr versorgt.

↓ Top-Infos für Top-Transportplanung:
www.viadonau.org/transportplanung



Wissen, wie die Donau fließt

Neues Infoblatt zu Fließgeschwindigkeiten

Ob für Bauplanungen am Donauufer, Brückenkonstruktionen, flussbauliche Maßnahmen oder die Fließgewässerforschung – Kenntnisse über die Fließgeschwindigkeiten der Donau können für unterschiedlichste Zwecke von Bedeutung sein. viadonau bietet jetzt im Publikationsbereich der viadonau-Website – gemessen, aufbereitet und ausgewertet von den viadonau-Expertinnen und -Experten aus den Fachbereichen Vermessung und Hydrologie – Daten und nützliche Informationen zur Vielfalt und Interpretation der Fließgeschwindigkeiten der Donau.

↓ Hier geht's zum neuen Infoblatt
 „Fließgeschwindigkeiten der Donau“:
www.viadonau.org/publikationen



VON NEUER FLUSSDYNAMIK UND ALTEN PFADEN



Die Thaya ist nicht nur ein Fluss mit großem ökologischen Entwicklungspotenzial, sie ist ebenso voller verborgener Geschichte, wie sie 2021 bei ingenieurb biologischen Arbeiten zur Sicherung ihres Ufers unter Beweis stellte.

Seit rund 75 Jahren in den Thaya-Fluten – eine fast vergessene Brücke.

Gemeinsam mit der tschechischen Wasserbauverwaltung wurden im Rahmen des grenzübergreifenden INTER-REG-Projekts Thaya 2020 in den vergangenen Jahren mehrere Mäander erneut an die Thaya angebunden. Auch der größte österreichische Mäander ist seit Oktober 2018 wieder durchströmt. Während der Fluss seither hier wieder eine natürliche Eigendynamik entfalten kann, mussten dort, wo der Hochwasserschutzdamm in unmittelbarer Nähe des Fließgewässers verläuft, Ufersicherungsmaßnahmen folgen. Diese wurden viadonau-typisch auf ingenieurb biologische Weise umgesetzt. So brachten viadonau-Erhaltungsexperten Holzpiloten – gewonnen aus Baummaterial in unmittelbarer Umgebung – in die Flusssohle ein. Darüber hinaus wurden im Einlaufbereich eines Mäanders Bühnen hergestellt, um noch mehr Eigendynamik und Uferveränderung zuzulassen.



Bei seichtem Wasserstand kamen die Eisenschienen zum Vorschein.



Im Zuge der bei geringem Wasserstand durchgeführten Arbeiten kamen im Mäander-Auslaufbereich große Eisenschienen einer alten Brückenverbindung zum Vorschein, die einst schon die Besitztümer der Liechtensteiner verband. Die Brücke wurde bereits im Jahr 1414 erwähnt und ist in historischen Karten teils als „Antenbrücke“ vermerkt. Im Jahr 1945 wurde die Brücke schließlich gesprengt. Die Reste verblieben zunächst in der Thaya. Nun wurden die Eisenschienen aus dem Fluss entfernt, der letzte Zeuge dieser historischen Verbindung ist ein Brückenpfeiler auf österreichischer Seite.

Viel Eisen soll ja gesund sein, aber nicht für einen Fluss.
Die Eisenträger wurden natürlich aus dem Flussbett entfernt.



VIADONAU BEI DER ARBEIT

An neun Donauschleusen und an der Schleuse Nussdorf am Wiener Donaukanal sorgen die viadonau-Schleusenprofis rund um die Uhr für die sichere Regulierung des Schiffsverkehrs.