

stream

Das Magazin von viadonau
Ausgabe 02, 2015

Wasserstraße im Spiegel der Zeit

Von der großen Donauregulierung
zu zehn Jahren moderner Wasser-
straßenentwicklung mit viadonau



viadonau

Zehn Jahre Engagement für Natur, Wirtschaft und Zukunft



Hans-Peter Hasenbichler

HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

Im Auf und Ab der Gezeiten einer bewegten Geschichte stand der Mensch an der Donau stets im Spannungsfeld zwischen beständigen Sicherheitsinteressen einerseits und wirtschaftlichen Chancen und Perspektiven andererseits. Die wilde Natur des Stroms war dabei immer auch Antrieb, Lösungen zu finden, um die Sicherheit und zugleich die Nutzbarkeit der Donau kontinuierlich zu erhöhen. Die Schutzmaßnahmen im frühen 19. Jahrhundert, die Einsetzung der Donauregulierungskommission 1864 oder die Einrichtung der Wasserstraßendirektion lassen das zunehmende Bedürfnis erkennen, die Donau auf Dauer sicherer und nutzbarer zu machen. Das Erstarken des ökologischen Verantwortungsbewusstseins in Politik und Gesellschaft führte schließlich zu einem entscheidenden Wandel der Entwicklungsansätze – nachhaltige Sicherung durch ganzheitliche Entwicklung.

Die Gründung von viadonau im Jahr 2005 bildete einen Höhepunkt dieser Entwicklung in Österreich. Seit nunmehr zehn Jahren steht unser Unternehmen für die integrative Zusammenführung von Sicherheits-, Umwelt- und Wirtschaftsinteressen entlang der Donau. Umweltbewusst, modern und kundenorientiert widmen wir uns der dauerhaften Sicherung der ökologischen und wirtschaftlichen Zukunft des Flusses.

Als zeitlose Lebensader und Herzstück eines ganzen europäischen Kulturraums ist die Donau ein ewiger Spiegel menschlichen Schaffens. Zu unserem zehnjährigen Jubiläum möchten wir unsere Leserinnen und Leser ein Stück weit durch die Geschichte dieser spannenden Entwicklung führen. Leinen los für eine kleine Zeitreise entlang der Donau.



6 Blitzlicht
Die Donau aktuell



14 In Sachen Donau: Umwelt
Naturschutz mit Erfahrung



16 In Sachen Donau: Wirtschaft
Anreize schaffen und Wasserstraße optimieren



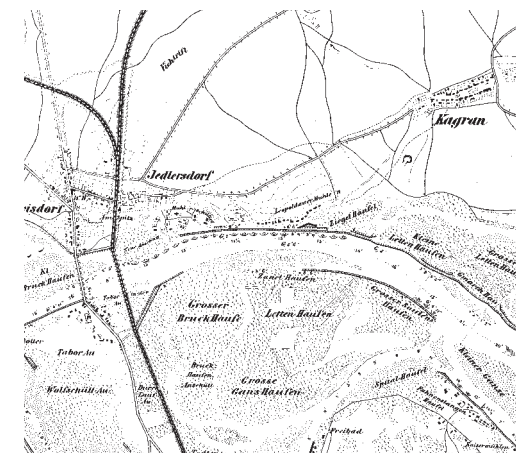
8 Hingeschaut
Wasserstraße im Spiegel der Zeit:
Rückblick auf den gemeinsamen
Weg von Mensch und Fluss
und wie viadonau zu einem
prägenden Teil einer wechsel-
vollen Geschichte wurde



18 In Sachen Donau: Sicherheit
Erfolgsgeschichte RIS



25 Stromkilometer
„Halbe Meile“ spendet
Glück und Segen



26 Ausgegraben
Auch Karten erzählen
die Geschichte der Donau

Blitzlicht

- 6** EU-Verordnung gegen Neobiota/
LIFE+-Projektgeschichte in der
Wachau geht weiter/RIS unter-
stützt An- und Ablegen/Mädchen
schnuppern am Töchtertag in
die Binnenschifffahrt/science-
2business-Award für „IM Fluss“

Hingeschaut

- 8** **Wasserstraße**
im Spiegel der Zeit
Alte und junge Donaugeschichte:
Von den ersten nachhaltigen
Regulierungsmaßnahmen bis

zu zehn Jahren viadonau als
moderner ganzheitlicher Teil
der jüngsten Entwicklungs-
geschichte an der Donau

In Sachen Donau

- 14 Umwelt**
Renaturierung Marke viadonau:
Über Beginn und Verlauf einer
erfolgreichen Projektgeschichte
- 16 Wirtschaft**
Recyclingprodukte im Visier
und wie mit WAMS die
Wasserstraßeninstandhaltung
optimiert wird

- 18 Sicherheit**
RIS: Wie eine europäische
Erfolgsgeschichte in Österreich
ihren Anfang nahm

- 20 Corporate Governance**
Über die effiziente Steuerung
von Chancen und Risiken

Nachgefragt

- 22 Zukunft gemeinsam gestalten –
Chancen für alle schaffen**
Über die Notwendigkeit staaten-
übergreifender Standards für
eine gemeinsame Zukunft an
der gesamten Wasserstraße

Am Haken

- 24 Osterluzeifalter –
ein anspruchsvoller Schönlings**
Botschafter für Artenvielfalt
kehrt zurück

Stromkilometer

- 25 Die „Halbe Meile“ zwischen
Aschach und Neuhaus**
Fast vergessen und neu
entdeckt: Ein Denkmal für die
Schiffsleute auf der Donau

Ausgegraben

- 26 Die Donau in Karten**
Von der Pasetti-Karte
zur elektronischen
Schifffahrtskarte

Gesichtet

- 27** Schiffsschleusung in drei
Minuten/Mehr Donau,
mehr Service



„viadonau ist seit vielen
Jahren unser verlässlicher
Partner bei der Zusammen-
führung der vielfältigen
Interessenslagen
an der Donau.“

Mag. Ursula Zechner
8 Hingeschaut

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber
via donau – Österreichische Wasserstraßen-
Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1,
1220 Wien **Chefredaktion** Eva Michlits,
Projektmitarbeit: Andreas Herkel **Autoren**
dieser Ausgabe Eva Michlits, Andreas
Herkel, Thomas Hartl, Agnes Frager, Gert-Jan
Muilerman, Ines Wilflingseder, Milica Gvozdic,
Hélène Gilkarov, Barbara Becker, Vera Hofbauer,
Oliver Schauer **Idee und Kreation** Brains,
Marken und Design GmbH **Fotos viadonau,**
Pilo Pichler, Haslinger, Fotolia Produktion/
Druck GRASL FairPrint, Grasl Druck & Neue
Medien GmbH

Blitzlicht



Grüne Invasion

Neue EU-Verordnung im Kampf gegen Neobiota

Für die Bewahrung heimischer Flusslandschaften und die auentypische Artenvielfalt stellen Neobiota eine enorme Herausforderung dar. So übernehmen eingewanderte Arten wie der ursprünglich in China und Vietnam beheimatete Götterbaum, der nord-amerikanische Eschenahorn oder der Japanische Staudenknöterich zusehends die Vorherrschaft im Auen-Ökosystem. Die hohe Anpassungsfähigkeit und das ausgeprägte invasive Verbreitungsverhalten vieler Neophyten erfordern treffsichere Maßnahmen für ein erfolgreiches Vorgehen gegen die grünen „Aliens“. Seit Beginn des Jahres ist eine im Herbst 2014 vom Ministerrat der EU bestätigte Verordnung zur Bekämpfung „gebietsfremder“ Arten in Kraft. Die Verordnung legt den Schwerpunkt auf länderübergreifende Maßnahmen und fordert von allen Mitgliedsstaaten die Erstellung effektiver Aktions- bzw. Managementpläne für besonders invasive Arten von EU-weiter Bedeutung. Wichtig ist dabei vor allem auch die Früherkennung von Invasionspfaden, über die die Neobiota bevorzugt ihren Weg nach Europa finden.

Zurück zur Natur

Auftakt für LIFE+ „Auenwildnis Wachau“

Eine erfolgreiche Projektgeschichte findet ihre Fortsetzung. Nachdem sich bereits zwei vorangegangene LIFE+-Projekte der Wiederherstellung und Erhaltung der einzigartigen Pflanzen- und Tierwelt in der Flusslandschaft Wachau widmeten, erfolgte nun der Stapellauf des dritten Projekts an einer der letzten freien Fließstrecken der Donau in Österreich. Das Ziel des neuen LIFE+-Projekts „Auenwildnis Wachau“ ist es, die erfolgreichen Erhaltungs- und Renaturierungsarbeiten in dieser wertvollen Naturregion fortzusetzen und zu erweitern. Neben der Entstehung neuer durchflossener Gewässer aus Altarmresten werden durch gezielte forstliche Maßnahmen die Bestände des Auwaldes auf teils neu geschaffenen Inseln ausgeweitet und so für gefährdete autypische Pflanzen- und Tierarten neue artgerechte Lebensräume geschaffen.

Anstelle eines traditionellen Spatenstichs wurde das Projekt im Beisein von Bundesminister Alois Stöger, viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler, Landesrat Stephan Pernkopf, Landesfischermeister Karl Gravogl und Ludwig Lutz, Leiter der Gruppe Wasser des Landes Niederösterreich, mit der Befestigung eines künstlichen Seeadlerhorstes offiziell gestartet. Der selten gewordene Greifvogel ist eine Schirmart für intakte Flusslandschaften, deren Bestand auch im Wachauer Donauabschnitt mit dem Engagement der LIFE+-Projektpartner dauerhaft gesichert werden soll.



Einfach und zuverlässig Elektronisches An- und Ablegeservice

An- und Ablegen leicht gemacht mit innovativer Informationstechnik. Mit aktuellen Daten zu den Verkehrsbewegungen im Hafen oder an Länden sorgt das DoRIS-System zeitnah und unkompliziert für schnelle Information bei An- und Ablegemanövern. Bequem via E-Mail abrufbar sendet

das System die Verkehrsdaten an Hafenmeisterinnen und Hafenmeister oder autorisierte Ländenbetreiber, die so die Abfertigung von Schiffen noch schneller und effizienter gestalten können. Für die Personenschifffahrt wie auch für Ländenbetreiber ein besonders praktisches Feature: Mit Zustimmung des Schiffseigners lassen sich per Knopfdruck die Liegezeiten an den Länden ablesen und automatisiert abrechnen.

Für innovative Forschung „IM Fluss“ erhält science2-business-Award

Am 17. März wurde das von viadonau mitbegründete Christian Doppler Labor „IM Fluss“ mit dem vom Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft vergebenen science2business-Award ausgezeichnet. Das Labor steht für innovative Methoden im Fließgewässermonitoring und widmet sich der Entwicklung neuer Messmethoden zur Erfassung der Prozesse im Fluss, der Verbesserung von Prognosemodellen und den Auswirkungen wasserbaulicher Eingriffe. Mit seiner innovativen Gewässerforschung begleitete das Labor die Entwicklung der Maßnahmen für die Donau östlich von Wien und mit seiner wertvollen wissenschaftlichen Arbeit trug es wesentlich zur erfolgreichen Umsetzung des Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg und des Uferrückbaus in Witzelsdorf bei.



Neue Berufsperspektiven für Mädchen Töchterttag 2015

Am 23. April hieß es wieder: Mädchen ans Ruder! Anlässlich des Wiener Töchtertages und des Girl's Day des Bundes luden viadonau und die DDSG Blue Danube Mädchen von 11 bis 16 Jahren ein, an Bord der MS Admiral Tegetthoff im Schifffahrtszentrum Handelskai die vielfältigen Berufsbilder der Binnenschifffahrt kennenzulernen. Die verschiedenen Decks des über 60 Meter langen Flussschiffes boten den jungen Besucherinnen die ideale Kulisse, um Einblicke in die Aufgaben einer Kapitänin, die Arbeit des Wasserstraßenmanagements oder in die Hintergründe effektiven Hochwasserschutzes zu erhalten. Expertinnen aus den Bereichen Hydrografie, Hochwassermanagement und Schiffsführung teilten ihre vielfältigen Kenntnisse und Erfahrungen aus abwechslungsreichen, faszinierenden und bislang frauen-untypischen Berufsfeldern.

Bessere Berufschancen für Frauen sind ein wichtiges Anliegen von viadonau. Auf der Basis des Frauenförderungsplans des bmvit widmet sich das Unternehmen mit einem umfassenden Karenzmanagementsystem, flexiblen Arbeitszeitmodellen und vielfältigen Weiterbildungsmöglichkeiten den verschiedenen Lebenswirklichkeiten seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Wasserstraße im Spiegel der Zeit

Die Donau im Rückblick auf das wechselvolle Verhältnis zwischen Fluss und Mensch und ihre Entwicklung als kostbarer Bestandteil des menschlichen Lebensraums und wertvoller Wirtschaftsfaktor gestern, heute und morgen.

Integratives System Donau. Völker und Kulturen miteinander verbinden und die Basis für gemeinsamen Handel schaffen – das konnte die Donau schon lange vor der Europäischen Union. Ihr Nutzungspotenzial als natürlicher Teil der europäischen Staatengemeinschaft lässt sich aber noch steigern. Heute stehen der Schutz des Naturraums, die Sicherheit, die wirtschaftliche Nutzbarkeit und die internationale Bindungskraft in der europäischen Vision einer gemeinschaftlich entwickelten Wasserstraße gleichberechtigt nebeneinander – ein Entwicklungsstand, hinter dem ein langer Weg liegt, auch in Österreich. viadonau begleitet nun seit zehn Jahren diese spannende Entwicklung und prägt sie zugleich entscheidend mit. Im Jubiläumsjahr 2015 lohnt ein kleiner historischer Rückblick, um die bedeutendsten Veränderungen und Fortschritte Revue passieren zu lassen

Fluch und Segen eines wilden Stroms

Als Wasserversorger und bedeutender Handelsweg belebt die Donau seit Jahrtausenden Siedlungs- und Naturräume. Kulturprägend, artenreich, faszinierend, eigenwillig und unberechenbar ist sie ein vielschichtiger und zuweilen schwieriger Partner.

Mit der starken Bevölkerungszunahme im Laufe des 18. Jahrhunderts stieg die Bedeutung des Wirtschaftsfaktors Donau. Im Bewusstsein ihres Werts als kontinentale Handelsroute, aber auch ihres Gefahrenpotenzials für die wachsende Bevölkerung in ihrem Einzugsgebiet, sprach sich schon Erzherzogin Maria Theresia 1744 für nachhaltigen Hochwasserschutz an der Donau aus und gründete zu diesem Zweck 1773 die „Kaiserliche Navigationsdirektion“. Die Regulierungsarbeiten der neu geschaffenen Organisation beschränkten sich allerdings auf die Entschärfung besonderer Problemstellen und das Anlegen von Treidelwegen.

Der Widerspenstigen Zähmung

Bis zur Einsetzung der „Donauregulierungskommission“ im Jahr 1864 durch Kaiser Franz Joseph ging die Donau buchstäblich ihre eigenen Wege. Während sich die Fluten im wilden Geäder ihrer Auen und Seitenarme entladen konnten, bedeuteten Hochwasser für die wachsenden Ansiedlungen und Ballungszentren eine beständige Gefahr – vor allem auch für Wien. Die verheerenden Hochwasserereignisse der Jahre 1830 und 1862 zeigten, dass die bis dahin erfolgten Schutzmaßnahmen völlig unzureichend waren. Angestoßen

durch diese Flutkatastrophen widmete sich die neu geschaffene Donauregulierungskommission sogleich der Entwicklung eines der größten Bauprojekte der Monarchie. Woran der k. u. k. Hofbaurathsdirector Josef Schemmerl 1810 noch gescheitert war, sollte in weiterentwickelter Form in den Jahren 1870 bis 1875 den Donauraum der kaiserlichen Residenzstadt grundlegend verändern. Die zahlreichen Seitenarme wurden zu einem Hauptstrom zusammengefasst. Während das für die Donauschifffahrt wichtige Hauptgerinne 280 Meter breit gestaltet wurde, sollte ein großer Arm vom Hauptstrom getrennt als „Alte Donau“ erhalten bleiben. Der südlichste, ursprüngliche Donauarm wurde zum 17,3 Kilometer langen Donaukanal.

Die leidgeprüfte Wiener Bevölkerung hegte früh Zweifel an der Belastbarkeit der Schutzvorkehrungen. Obwohl das von 1894 bis 1898 errichtete „Nußdorfer Wehr“ mit dem Hochwasser 1899 seine erste Belastungsprobe bestand und die 1882 begonnenen Arbeiten an den Hochwasserschutzanlagen im Marchfeld noch ausgeweitet wurden, zeigten weitere Extremereignisse, dass der bestehende Schutz schnell an seine Grenzen geriet.





Ufersicherung mit Muskelkraft – Arbeiter entladen aus einer Steinzille Material zur Uferbefestigung (1949).

Die Erfahrung aus zahlreichen Überschwemmungskatastrophen brachte die Erkenntnis: Nachhaltiger Hochwasserschutz ist eine permanente Pflichtaufgabe. Das 1928 gegründete Bundesstrombauamt bildete dabei einen wichtigen Entwicklungsschritt, indem es die zentralen Sicherheitsaufgaben, wie Verwaltung, Regulierung und Instandhaltung des Hochwasserschutzes an Donau, March und Thaya, vereinigte. Nach der ersten großen Donau-regulierung 1870 sollte jedoch ein Jahrhundert vergehen, bis im Jahr 1972 und noch unter dem Eindruck des schweren Hochwassers 1954 die zweite große Regulierungsphase am Wiener Donaulauf eingeleitet wurde. Die Planungen waren überaus konsequent. Als Referenzwert wurden die Erkenntnisse über das außergewöhnliche Donauhochwasser von 1501 herangezogen – eine Katastrophe, die nach Berechnungen des Hydrographischen Zentralbüros Wien nur alle 3 000 bis 5 000 Jahre eintritt. Neue Donau und Donau-

insel bildeten den lang ersehnten hocheffizienten Hochwasserschutz. Als vielfältiges Naherholungsgebiet zusätzlich nutzbar versöhnte er die Wienerinnen und Wiener endgültig mit ihrem Strom.



„Vor der Gründung von viadonau waren die Aktivitäten, die nötig sind, um eine Wasserstraße zu managen, auf viele Organisationen aufgesplittet. Durch die Bündelung entstand ein Vorzeigeunternehmen von europäischem Ruf.“

Mag. Heimo Gradischnig
Mitglied des viadonau-Aufsichtsrates

viadonau für die Wasserstraße des 21. Jahrhunderts

Es war unter anderem der Erfolg der zweiten Regulierungsphase, der die Entwicklung an der Donau vorzeichnete. Als nach einer Neustrukturierung der Bundesaufgaben für Wasserstraßen und Schifffahrt schließlich 2005 viadonau gegründet wurde, entstand damit ein breit aufgestelltes Unternehmen, das neben dem großen Wirkungsbereich der 1985 eingesetzten Wasserstraßendirektion – das vormalige Bundesstrombauamt – auch den Aufgabenbereich der Schleusenaufsicht übernahm. viadonau sollte sich fortan integrativ und umfassend den großen Entwicklungsfeldern Sicherheit, Umwelt und Wirtschaft als miteinander kommunizierenden Systemen widmen. „Sicherheit spielte stets eine zentrale Rolle. Heute betrachten wir die Donau mit deutlich erweitertem Fokus. Mit der Erfahrung aus den vergangenen Jahrzehnten haben wir verstanden, dass nachhaltige Sicherheit nur

gewährleistet werden kann, wenn wir ökologische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Interessen und Notwendigkeiten an der Donau angemessen berücksichtigen“, erklärt Hans-Peter Hasenbichler, Geschäftsführer von viadonau. „Mit unseren Schutzaufgaben sprechen wir zudem die Nutzerinnen und Nutzer des Donauraums als Kunden an und wollen nachhaltige Sicherheit als wertvolles Qualitätsmerkmal der Wasserstraße Donau herausstellen.“ Der ausgebildete Kulturtechniker verweist damit auf den Wesenskern von viadonau – Innovationsschmiede für die Verschmelzung von Sicherheit, Wirtschaft und Umwelt.

Den Sinn für die Umwelt schärfen ...

... und der Natur wieder ihren Raum geben. Das politische und soziale Erbe der Wasserstraßenentwicklung prägt den Natur- und Lebensraum Donau und seine unmittelbare Zukunft. Regulierung und Stauung veränderten das Flussprofil und Fließverhalten nachteilig für Flora und Fauna und langfristig für den Hochwasserschutz. Nur noch einzelne Aspekte der flussbaulichen Geschichte der Donau sind nach heutigem Kenntnisstand auch reversibel. Umso wichtiger ist es, dort anzusetzen, wo ganzheitliche Entwicklungsstrategien nachhaltige ökologische und sicherheitsbezogene Verbesserungen versprechen. Die gezielte Bündelung von Forschung und Umwelt- und Sicherheitsexpertise erschien anfangs noch revolutionär. Es zeigte sich aber rasch das enorme Zukunftspotenzial eines ganzheitlichen Entwicklungsansatzes. „Bereits Anfang der 1990er-Jahre setzte die Wasserstraßendirektion gemeinsam mit Umweltorganisationen und Forschungsinstituten erste ernst zu nehmende Akzente in der Gewässervernetzung. Die Bedenken aus vielen Richtungen waren zunächst noch groß“, erinnert sich Dr. Mathias Jungwirth, langjähriger Leiter des Instituts für Hydrobiologie und Gewässermanagement an der BOKU Wien. „Mit der Erfahrung der Errungenschaften nachfolgender Projekte zeigte sich der große

Wert der Pionierarbeit vor mehr als 20 Jahren. Sie machte erfolgreiche Revitalisierung an der Donau erst möglich.“



„Die gute Zusammenarbeit von Nationalpark Donau-Auen und viadonau war in den letzten Jahren die entscheidende Voraussetzung für die vielen erfolgreichen Revitalisierungsprojekte im Nationalparkgebiet!“

Mag. Carl Manzano
Direktor des Nationalparks Donau-Auen

Integrative Renaturierungsprojekte wurden unter dem ganzheitlichen Entwicklungsanspruch von viadonau stilbildend für die umweltsensible Wasserstraßenentwicklung in Österreich. So wurden etwa im Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg von 2012 bis 2014 auf einer drei Kilometer langen Versuchsstrecke gezielt neuartige Methoden zur Verbesserung der Fahrrinne unter flussökologischen Gesichtspunkten erprobt. Für die Bewahrung des

Naturraums und der einzigartigen Artenvielfalt an den beiden letzten freien Fließstrecken der Donau in Österreich – Wachau und Nationalpark Donau-Auen – engagiert sich das Unternehmen erfolgreich im Rahmen der LIFE+-Projekte der Europäischen Union und sichert so ein Stück wilde Donau für nachfolgende Generationen.

Hochwasserschutz modern

„Die Sanierung des Hochwasserschutzes in der March-Thaya-Region war ein technisch und organisatorisch herausforderndes Großprojekt. Die erfolgreiche Umsetzung sichert den Lebens- und Wirtschaftsraum für 18 000 Menschen in der Region – ein gelungenes Beispiel für die Kooperation zwischen Gemeinden, Land Niederösterreich und Bund und damit für das Hochwassermanagement von viadonau“, resümiert Ludwig Lutz, Leiter der Gruppe Wasser im Land Niederösterreich.

Stefan Scheuringer, Leiter der Abteilung für Hochwassermanagement bei viadonau, weiß: Innovativer Hochwasserschutz geht über das technisch Notwendige hinaus und widmet sich dem betroffenen Naturraum als Ganzem. „Extremereignisse bringen nicht nur Gefahren, sondern stellen regelmäßig auch wichtige Lektionen dar“, erklärt der Experte. „Das Hochwasser 2006 an March und Thaya veranschaulichte



Die Natur stets im Blick – Renaturierung als Teil einer ganzheitlichen Entwicklungsstrategie

uns schonungslos den Handlungsbedarf in der Region. Gleichzeitig war uns der besondere Wert der artenreichen Auenlandschaften bewusst. Um die Beeinträchtigung des Naturraums durch die Sanierungsarbeiten gering zu halten, setzten wir vielfältige Maßnahmen zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt.“ So wurden neben den erforderlichen Dammverteidigungswegen und Durchlassbauten auch Ausgleichs- und Trockenrasenflächen sowie Schutzzäune für Amphibien geschaffen. Sogar ein Weißstorchnest konnte unter fachmännischer Begleitung umgesiedelt werden.

RIS wird Standard

Verkehrssicherheit hat auch auf einer Wasserstraße Vorrang. Österreich war im Jahr 2006 das erste Land Europas, das das innovative Binnenschiffahrtsinformationssystem RIS (River Information Services) flächendeckend zum Einsatz brachte und seither kontinuierlich weiterentwickelte. Die damit bereitgestellten aktuellen Daten zu Schiffspositionen, Fahrhinne, Pegelständen und Streckenverfügbarkeit sorgen für Verkehrssicherheit auf der

Donau und helfen Wirtschaftstreibenden bei der optimalen Planung ihrer Transportrouten. Die Einführung dieser Dienste markierte einen der bedeutendsten Entwicklungssprünge an der Donau. „Trotz der noch jungen Geschichte von viadonau können wir auf zahlreiche Errungenschaften verweisen, auf die wir stolz sind“, erklärt Hans-Peter Wegscheider, Leiter der Abteilung für Verkehrsmanagement bei viadonau. „Die Implementierung und Weiterentwicklung der River Information Services gehört bestimmt zu den Leuchtturmprojekten für innovative Fortschritte in der Wasserstraßenentwicklung.“ Seit mehr als zehn Jahren widmen sich die Expertinnen und Experten von viadonau der Umsetzung der River Information Services. Eine Vorreiterrolle, mit der viadonau international von sich reden macht. Von Europa über die USA bis hin zu Südamerika bieten die Fachleute am Wiener Donauufer wertvolle Expertise für die kompetente Implementierung eines State-of-the-Art-Informationssystems für die Binnenschiffahrt.

Wirtschaft als konstruktiver Partner

Bei der navigationstechnischen Modernisierung und Bereitstellung einer sicheren und leistungsfähigen Wasserstraße versteht sich viadonau als enger Partner der Wirtschaft. Besonders wichtig dabei ist die aktive Einbindung der Wirtschaftstreibenden in die ganzheitliche Entwicklungsstrategie des Donauraums einzubinden und die einzigartigen Vorteile der Donau als Transportweg praxisorientiert zu vermitteln. Mit speziellen Schwerpunktinitiativen widmet sich viadonau gezielt Gütergruppen, die besonders geeignet für den Transport mit dem Binnenschiff sind, wie nachwachsende Rohstoffe, Recyclingprodukte oder High-&-Heavy-Transporte, die ohne die Belastbarkeit der Wasserstraße heute kaum realisierbar wären. „Seit nunmehr zehn Jahren trägt viadonau mit Engagement und fachlicher Expertise dazu bei, dass die Donau bei Verladern und Spediteuren viel stärker als leistungsfähiger Verkehrsweg für den Güterverkehr wahrgenommen wird. Güter mit dem Binnenschiff

zu transportieren ist umweltpolitisch – und bei genauem Rechnen – auch betriebswirtschaftlich sinnvoll“, meint Josef Müller, Redakteur der Wochenzeitung „Verkehr“, und trifft damit genau ins Schwarze. Schließlich genügt ein Schubverband mit vier Schubleichtern, um die Ladung von 175 Güterwaggons oder 280 Lkw aufzunehmen. Ein buchstäblich unvergleichlicher Verkehrsträger.

Die Donau am Horizont

Quo vadis, Wasserstraße Donau? Unter dem Dach der europäischen Integration wollen die Donauländer ihren Fluss das tun lassen, was er schon immer am besten konnte: Völker, Kulturen und Wirtschaftsräume miteinander verbinden. Die Vorzeichen dafür sind besser als je zuvor. Nationale und internationale Entwicklungsprogramme wie das Aktionsprogramm Donau und die europäische Donauraumstrategie heben die Aufmerksamkeit für das Potenzial der internationalsten Wasserstraße auf eine neue Ebene. „Das neue Aktionsprogramm Donau bildet bis 2022 DIE Leitstrategie des bmvit und berücksichtigt Fragen der Schifffahrt ebenso wie Aufgaben aus Ökologie und Hochwasserschutz“, erklärt Ursula Zechner, Sektionschefin im bmvit. „viadonau ist seit vielen Jahren unser verlässlicher Partner bei der Zusammenführung der vielfältigen Interessenslagen an der Donau.“

Enge Kooperationen der einzelnen Flusskommissionen und Wasserstraßenverwaltungen sowie zwischenstaatliche Vereinbarungen machen die Donau zu einem gemeinsamen Entwicklungsprojekt – für eine leistungsfähige, sichere und moderne Wasserstraße auf ihrer gesamten schiffbaren Länge. „Egal wo man an der Donau steht und zum Horizont blickt, dort liegt Europa und die Zukunft – in der gemeinschaftlichen Entwicklung eines einzigartigen Lebens-, Natur- und Wirtschaftsraums“, bringt es Hans-Peter Hasenbichler auf den Punkt.



The waterway in the reflection of our time

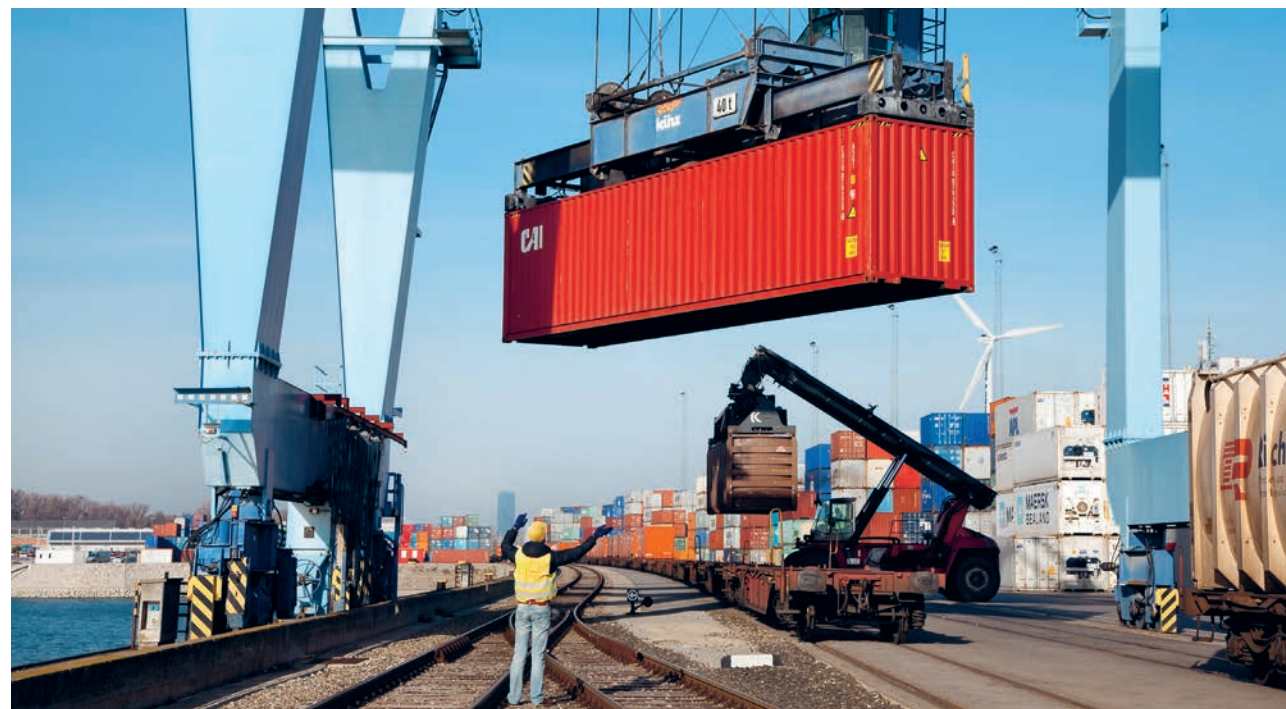
The preservation of our natural habitat, the safety, the economic viability and the international binding force of the River Danube are today on equal footing with the European vision of a jointly developed waterway. For the past 10 years, viadonau has been supporting and accompanying this exciting development but also playing a decisive role in shaping it. Since 2015 marks viadonau's 10th anniversary, a short historic retrospective on the most decisive developments finds its rightful place here.

The floods that occurred in 1830 and 1862 showed that protective measures for Vienna and the Austrian Danube had been utterly inadequate. The Danube Regulation Commission introduced in 1864 brought the “Vienna Danube Regulation”, implemented between 1870 and 1875 to bring flood relief. Unfortunately additional extreme flooding events showed that long term safety was not at reach. Only with the creation of the highly efficient flood relief channel “New Danube” (Neue Donau) and “Danube Island” (Donauinsel) between 1972 and 1988 did the Viennese population reconcile with its river. It was in 2005 that viadonau was established in the course of a restructuring of the federal tasks concerning the waterway and navigation. With its creation, the company also

inherited – beyond the tasks of overtaking the responsibilities of the former Waterway Authorities (established in 1985) – the former Federal River Maintenance Authority (Bundesstrombauamt) established in 1928, along with the supervision of the locks along the Austrian stretch of the Danube. viadonau was also tasked from the start with a harmonious integrative and comprehensive approach to what would become its main pillars: safety, environment and economy.

From integrative projects such as the pilot riverbank renaturalization project at Bad Deutsch-Altenburg to the implementation of the innovative telematics system RIS, the establishment of 300 kilometres of state-of-the-art flood control dams on the Danube, March and Thaya, the cooperations and strategic priority initiatives that open Danube navigation to new and most adapted types of cargo, viadonau constantly carries out pioneering work in its holistic development of the Danube region.

Today national and international development programmes such as the Action Programme Danube and the European Strategy for the Danube Region have contributed in the framework of the European integration to raise the awareness for the most international waterway and bring its promotion to a new level.



Gemeinsam mit Wirtschaftstreibenden zur effizienten Wasserstraßenentwicklung



Umwelt

Die Donau östlich von Wien ist die Lebensader der letzten großen Flussauen-Landschaft Mitteleuropas – seit 1996 geschützt durch den Nationalpark Donau-Auen. viadonau wirkt durch eine Reihe innovativer ökologischer Flussbauprojekte aktiv am Erhalt dieses einzigartigen Ökosystems mit.

Naturschutz mit Erfahrung

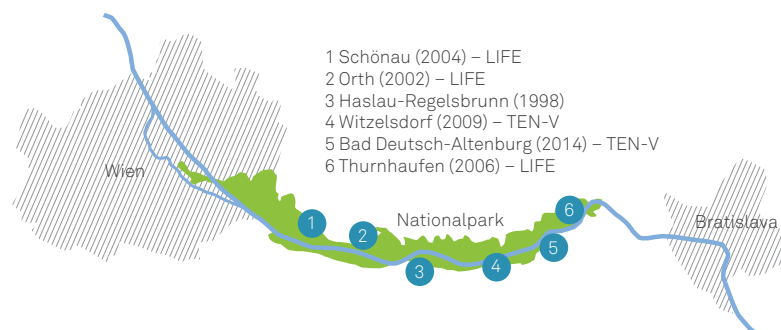
Die Idylle im Naturparadies der Donau-Auen östlich von Wien täuscht. Auch wenn hier die Donau noch frei fließen darf, führten menschliche Eingriffe zur Regulierung des Flusses und die stromauf gelegenen Donaukraftwerke zu einer schleichenden Ent-koppelung zwischen dem Fluss und seinem Auwald und der Druck auf das sensible Ökosystem steigt. Das zwingt zu Gegenmaßnahmen, um die Schutzgüter des Nationalparks

zu bewahren. Die Donau-Auen sind daher ein prioritäres Zielgebiet für Renaturierungsmaßnahmen von viadonau.

Die Geschichte der Projekte in diesem Abschnitt verdeutlicht eindrucksvoll, dass unsere heutige Vorreiterrolle im ökologischen Wasserbau durch ein ständiges „Lernen vom Fluss“ erarbeitet wurde. Erfahrungen aus umgesetzten Projekten führten zu immer naturnäheren Lösungen und steigerten den Mehrwert für das Auen-Ökosystem.

Gewässervernetzung Haslau-Regelsbrunn

Pionierarbeit wurde mit der Anbindung des teilweise verlandeten Nebenarmsystems Haslau-Regelsbrunn geleistet. Die Vorbereitung zu diesem Projekt startete Anfang der 1990er-Jahre noch vor Gründung des Nationalparks. Da bis dahin noch keine Erfahrungen mit Gewässervernetzungen an der Donau vorlagen, wurde ein damals gerade noch vertretbarer – aus heutiger Sicht jedoch „zu vorsichtiger“ – Projektansatz gewählt. Um die in die Nebenarme ausgeleitete Wassermenge besser kontrollieren zu können, wurden in der Ufersicherung und in den Traversen Betondurchlässe geschaffen. Bei höheren Wasserständen der Donau kann das Wasser auch über die an mehreren Stellen abgesenkten Treppelwege in die Au einströmen. Die Erfahrungen aus dem 1998 abgeschlossenen Projekt flossen in der Folge in die gemeinsam mit dem Nationalpark umgesetzten LIFE+-Projekte ein.



Uferrückbau Thurnhaufen (LIFE)

Thurnhaufen (2006) war der nächste Meilenstein im ökologischen Wasserbau. Auf circa drei Kilometer Uferlänge wurde erstmals an einem schiffbaren Fluss der Blockwurf in weiten Bereichen zur Gänze abgetragen. Innerhalb kürzester Zeit konnte der Fluss natürliche Uferstrukturen ausbilden. Das innovative Vorhaben wurde von der EU mit dem Best LIFE Nature Award ausgezeichnet. Eine größere Auszeichnung sind allerdings die selten gewordenen kiesbrütenden Vögel, die sich hier angesiedelt haben.

Pilotprojekt Witzelsdorf (TEN-V)

In Witzelsdorf wurden 2009 weitere 1,7 Kilometer Ufer zurückgebaut. Neuartige, in Strömungsrichtung geneigte Buhnen wurden erstmals auch nach ökologischen Gesichtspunkten optimiert und ein Leitwerk wurde abgesenkt. Auch hier entstand eine dynamische Uferzone, wie sie von den autotypischen Tier- und Pflanzenarten bevorzugt wird. Im nächsten Schritt werden die Buhnen auf der Basis der bisherigen Projektergebnisse angepasst, um den Erhaltungsaufwand in der Schifffahrtsrinne zu reduzieren.



Gewässervernetzungen Orth und Schönau (LIFE)

Bei Orth (2002) und Schönau (2004) wurde auf betonierte Durchlässe verzichtet. Anstelle eines Einlaufbauwerks wurde die Ufersicherung auf das Sohlniveau des dahinterliegenden Altarms abgesenkt. Dadurch sind die Nebenarme den Großteil des Jahres durchströmt und stehen der Tier- und Pflanzenwelt länger als Fließgewässer zur Verfügung. Die Traversen wurden durch einen neuartigen Brückentyp ersetzt, der auch große Hochwasser unbeschadet übersteht und aufgrund seiner Weite und Höhe einer Verklauung durch Treibholz entgegenwirkt.

INFO „Lernen vom Fluss“

Während der Bauarbeiten zum Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg wurde die gesamte Bauzeit filmisch begleitet und eine Kurzdokumentation mit dem Titel „Lernen vom Fluss – Das Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg“ produziert. Der Film wurde auch auf YouTube veröffentlicht.



Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg (TEN-V)

Vorläufiger Höhepunkt der Flussbauprojekte an der Donau östlich von Wien ist das erst im Vorjahr baulich abgeschlossene Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg. Seit der großen Donau-regulierung ist der 1,4 Kilometer lange Johler Arm das erste ganzjährig durchströmte Nebengewässer im Nationalparkgebiet. Die Natur ist bereits eingezogen. Fische nutzen den neuen Lebensraum als Kinderstube. Mehrere Eisvogelpaare haben ihre Brutröhren in die Steilufer gegraben. Darüber hinaus wurden auf der drei Kilometer langen Projektstrecke weitere 1,2 Kilometer Ufer zurückgebaut und die Buhnen optimiert. Besonders hervorzuheben ist allerdings der erstmalige Versuch, der Sohleintiefung durch die Zugabe von Grobkies entgegenzuwirken. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf, denn in den letzten 50 Jahren grub sich die Donau östlich von Wien etwa einen Meter tief in ihr Flussbett ein. Die Wasserspiegel sanken ab und die Anbindungsdauer der Nebengewässer reduzierte sich. Erst wenn der Eintiefungsprozess gestoppt wird, kann diese einzigartige Naturlandschaft auch nachhaltig bewahrt werden.

ABSTRACT Projects – Ecology

The Danube east of Vienna is the life-line of the last big floodplain landscape of Middle Europe, protected by the National Park Donau-Auen for almost 20 years. viadonau contributes actively to preserve this ecosystem by realizing innovative ecological river engineering measures – like reconnection of side-arms, riverbank renaturation, reconstruction of traverses and groynes. The latest and biggest project carried out, Pilot Project Bad Deutsch-Altenburg, was accompanied cinematically. The movie is available on YouTube. See QR code in the info box.



Wirtschaft

Manche Gütergruppen sind für den Transport per Binnenschiff besonders prädestiniert. Auf der Basis von Branchenanalysen und in enger Abstimmung mit dem Sektor führt viadonau dazu Schwerpunktinitiativen durch. Zur Optimierung der Infrastrukturinstandhaltung auf der Wasserstraße Donau bedient sich viadonau seit Kurzem eines innovativen IT-Managementsystems.

Startschuss für „Recyclingprodukte mit dem Binnenschiff“

Nach „High & Heavy“ und „Nachwachsende Rohstoffe“ widmet sich das Team Transportentwicklung in den Jahren 2015 und 2016 einer weiteren aussichtsreichen Gütergruppe – Recyclingprodukten.

Am 23. April fand auf der MS Negrelli im Ennshafen der Auftaktworkshop der Arbeitsinitiative „Recyclingprodukte mit dem Binnenschiff“ statt. 36 Vertreterinnen und Vertreter von verladender Wirtschaft, Donauhäfen und Umschlagsbetrieben sowie Schifffahrts- und Befrachtungsunternehmen diskutierten auf Einladung von viadonau über die Potenziale des Transports von Sekundärrohstoffen mit dem Binnenschiff.

Mit dieser Arbeitsinitiative möchte viadonau eine neutrale Plattform für Wissens- und Informationsaustausch zu den Themen Donaulogistik und

Recyclingwirtschaft schaffen, die Vernetzung des Sektors fördern und Gelegenheiten für Business-to-Business-Kontakte schaffen. Im Rahmen eines Themenschwerpunkts für Altmetalle und Schrott wurden Möglichkeiten für eine Verlagerung dieser Gütergruppen auf die Wasserstraße Donau ausgelotet, neue Kontakte geknüpft und konkrete Business-Cases und Lösungsansätze für die erkannten Herausforderungen diskutiert. In einem nächsten Schritt werden Altglas, Altplastik und zellstoffbasierte Recyclingprodukte im Mittelpunkt stehen.



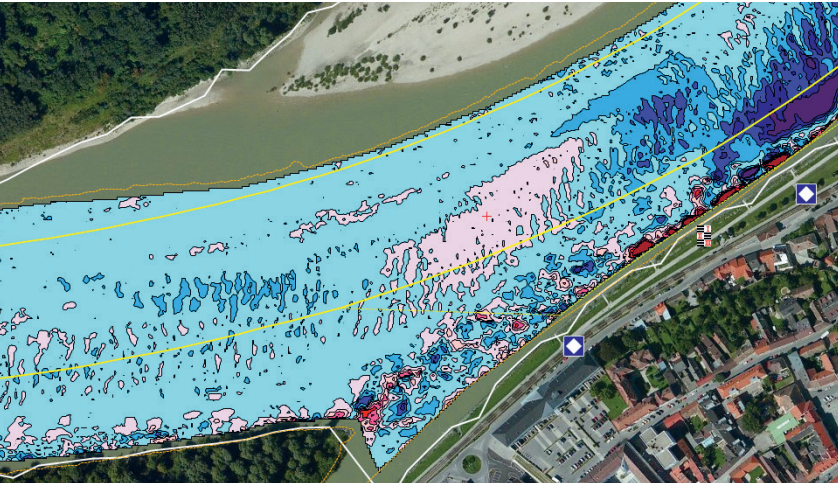
Recycling goes Munich

Unter dem Motto „Altstoffe auf neuen Wegen“ wurde bei der diesjährigen Messe „transport logistic“ in München das Thema „Recyclingprodukte mit dem Binnenschiff“ mit namhaften Vertreterinnen und Vertretern der deutschen Binnenschifffahrt diskutiert und auf diesem Wege international positioniert. Dabei wurden An- und Herausforderungen für die Logistik, Markttrends sowie die Vorteile der Donauschifffahrt für diese Güter unter die Lupe genommen.

IT-Managementsystem für die Wasserstraße

Die Anforderungen der unterschiedlichen Interessensträger aus Wirtschaft, Schifffahrt, Verwaltungen und Umweltschutz haben sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert. Angesichts dieser neuen Herausforderungen sowie der Notwendigkeit eines sparsamen, zweckmäßigen und wirtschaftlichen Mitteleinsatzes stieß das bisherige einzelfallbezogene, empirische Management der Wasserstraße zunehmend an seine Grenzen.

Die Zusammenführung aktueller und historischer Daten aus den viadonau-Bereichen Hydrografie, Hydrologie und Erhaltung (Wasserstraßenmanagement) in einer umfassenden Managementsoftware, dem sogenannten Waterway Asset Management System (WAMS), soll viadonau künftig bei der Optimierung und Adaptierung der Instandhaltungsmaßnahmen an der Wasserstraße unterstützen. Die Software wurde in Kooperation mit dem Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien entwickelt und nach zweijäh-



riger Konzeptions- und Programmierungsphase im April 2015 in den Echtbetrieb überführt. Im WAMS sind sowohl Veränderungen der Wasserspiegellage als auch die Dynamik der Stromsohle im Jahresverlauf durch Pegeldaten und periodische Stromsohleaufnahmen abgebildet. Die Fahrrinne ist an die jeweilige Wasserspiegellage gekoppelt und kann für verschiedene Kombinationen von Fahrrinnenbreite und -tiefe modelliert werden. Resultat der Maßnahmenplanung,

-optimierung und -priorisierung sind alle zur Erreichung einer Zielfahrrinne (Level 1, Level 2, Standardfahrrinne) erforderlichen Maßnahmen in einem Maßnahmenprogramm. Dieses Maßnahmenprogramm kann für unterschiedliche Zielparameter erstellt werden und enthält neben der Priorität der Maßnahmen auch eine Übersicht über das jeweils erforderliche Maßnahmenausmaß, die Maßnahmenkosten und die durchschnittliche Umsetzungsdauer.

INFO Modern und integrativ

Im Rahmen eines Folgeprojekts wird das WAMS um zusätzliche Module erweitert, um ein ganzheitliches Infrastrukturmanagement vor allem der beiden frei fließenden Streckenabschnitte der österreichischen Donau zu unterstützen. Ziel ist, die Infrastrukturqualität anzuheben und zugleich den Erhaltungsaufwand zu senken. Die Integration von Wasserbauwerken unter Einbeziehung des Geschiebemanagements soll die Abstimmung zwischen Erhaltungs- und strukturellen Maßnahmen verbessern.



ABSTRACT Projects – Economy

Following “High & Heavy” and “Renewable Resources”, viadonau is now exploring a new category of cargo with high Danube transport potential: recycling products. Since its launch, the new initiative “Recycling Products on Inland Waterways” has created a neutral knowledge and information exchange platform for both the Danube logistics sector and the recycling sector. At the same time viadonau is taking a new step towards the optimization of the infrastructure maintenance of the waterway with the introduction of a new innovative IT-Management system: the „Waterway Asset Management System“ which became fully operational in April 2015.



Sicherheit

Der Transport per Binnenschiff spart Kosten und Zeit. Obwohl Unfälle selten sind, können sie große Auswirkungen haben. Daher ist die laufende Verbesserung der Sicherheit im Schiffsverkehr eine wichtige Aufgabe von viadonau. Kernelement dafür ist das von viadonau konzipierte Informationssystem DoRIS (Donau River Information Services).



Was sind River Information Services?

RIS sind Telematiksysteme, die maßgeschneiderte Informationsdienste bereitstellen. Diese unterstützen die Schifffahrt auf den Wasserstraßen durch aktuelle Informationen zu Fahrwasser- sowie Verkehrsverhältnissen und tragen wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt bei. Die Erfolgsgeschichte begann um die Jahrtausendwende mit internationalen Projekten zur Definition der Services und Technologien unter maßgeblicher Beteiligung von via-

donau und der Obersten Schifffahrtsbehörde des bmvit, gefolgt von einer Harmonisierung in der Europäischen Union mittels „RIS-Richtlinie“, welche die technischen Vorschriften und Mindestanforderungen für RIS-Implementierungen festlegt.

RIS in Österreich

Mit DoRIS, dem von viadonau betriebenen RIS-System für die Binnenschifffahrt auf der österreichischen Donau, war Österreich im Jahr 2006 das erste europäische Land, das ein derartiges Informationssystem flächendeckend in Betrieb nahm. Durch kontinuierliche Weiterentwicklung wurde diese Vorreiterrolle seither bestätigt. Dementsprechend greifen andere Länder gerne auf das Know-how zurück – so hat viadonau beispielsweise Frankreich, Deutschland, Serbien und die USA bei der Implementierung ihrer RIS-Systeme beraten. DoRIS hat mehrere Kernfunktionen: Darstellung der Schiffspositionen auf einer elektronischen Wasserstraßen-

karte insbesondere an Bord der Schiffe, Fahrwasserinformationen über Pegelstände/Prognosen, Seichtstellen, Schleusenbetriebszustände, Nachrichten für die Binnenschifffahrt, wie zum Beispiel über Streckensperren, sicherheitsrelevante Dienste wie Schleusenmanagement, elektronisches Melden von Gefahrguttransporten und Unfallanalysen. Dazu kommen diverse Mehrwertdienste wie An- und Ablegemeldungen für Häfen und Länden.

Die jeweiligen Informationen werden benutzergerecht aufbereitet und stehen unter anderem über Websites, E-Mail oder die App DoRIS mobile zur Verfügung, wobei sensible Informationen nur autorisierten Personen bereitgestellt werden. Mittlerweile werden die Services von vielen Nutzern in Anspruch genommen. 2014 beurteilten bei einer Umfrage unter den Nutzerinnen und Nutzerinnen und Nutzern 90 % der Befragten die Qualität, Aktualität und Vollständigkeit der DoRIS-Dienste als ausgezeichnet oder gut.



Elektronisches Melden von Gefahrguttransporten

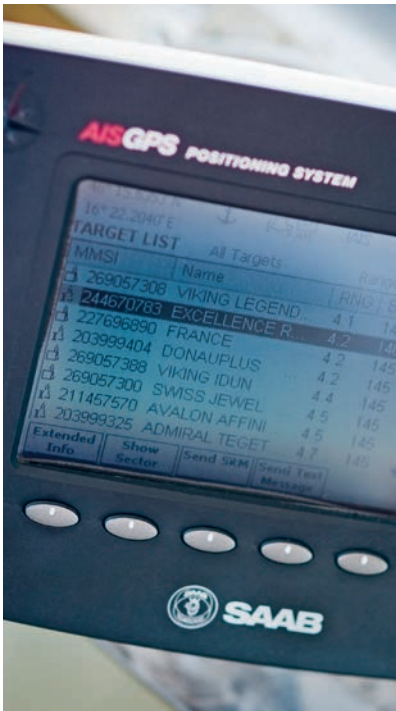
Der Transport gefährlicher Güter auf Österreichs Wasserstraßen ist den Behörden zu melden. Die bisher gängige Übermittlung der notwendigen Schiffs-, Reise- und Güterinformationen per Fax wird aktuell durch elektronisches Melden über ein Internetportal abgelöst, das von viadonau im Auftrag der Obersten Schifffahrtsbehörde umgesetzt wurde und wesent-

liche Vorteile für den Schifffahrtstreibenden bietet: effiziente und benutzerfreundliche Erstellung und Verwaltung von Gefahrgutmeldungen und Entfall der neuerlichen Meldung nach Grenzüberschritt in die Slowakei durch automatische Weiterleitung. Zudem stehen im Falle eines Unfalls die Ladungsdaten für die Einsatzkräfte zur Verfügung.

INFO

Sicherheit weiter erhöhen

Um die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern und die Unfallvermeidung zu unterstützen, wurde mit Beteiligung von viadonau ein Navigationssystem entwickelt. Dieses kombiniert eine Vielzahl von Services und zeigt der Kapitänin oder dem Kapitän nur aktuell relevante RIS-Daten wie kritische Fahrwassertiefen und Brückendurchfahrtshöhen, Abstände zu Landinfrastruktur oder den vorausberechneten Fahrweg zur Unterstützung in kritischen Navigationssituationen an.



RIS in der Europäischen Union

Gemäß RIS-Richtlinie haben die EU-Staaten die notwendige nationale RIS-Infrastruktur bereits umgesetzt. In den kommenden Jahren liegt das Hauptaugenmerk auf einer internationalen Vereinheitlichung der Dienste in Bezug auf Verfügbarkeit, Qualität und Interoperabilität, um sie in vollem Umfang auch grenzüberschreitend anzubieten. Das im Dezember 2014 erfolgreich abgeschlossene internationale Projekt IRIS Europe 3 hat hierfür mit dem Ziel der europaweiten Umsetzung von RIS wertvolle Vorarbeit geleistet.

Im Donauraum werden bereits elektronische Gefahrgutmeldungen zwischen Österreich und der Slowakei ausgetauscht. Zudem stehen autorisierten Nutzerinnen und Nutzern Informationen über Schiffspositionen grenzüberschreitend im Bereich Österreich – Slowakei – Ungarn zur Verfügung. Eine Erweiterung auf den gesamten Donaukorridor und darüber hinaus wird in den nächsten Jahren angestrebt.

ABSTRACT

Projects – Safety

Transporting goods on waterways saves both money and time. Add safety to the formula, and you have DoRIS (Donau River Information Services), a system based on the information service for Danube navigation conceptualized by viadonau. In 2006, Austria was the first European country to have implemented such a sophisticated and extensive system. A continuous effort to enhance the reach, quality, availability and interoperability also beyond national borders of this system, guarantees today the seamless exchange of electronic Dangerous Goods Messages on the Danub between Austria and Slovakia.



Corporate Governance

Unternehmenskrisen der letzten Jahre haben gezeigt, dass ein funktionierendes Risikomanagement wesentlich für die Steuerung eines Unternehmens ist. Da in jedem Risiko auch eine Chance steckt, inkludieren wir diese in die Betrachtung. Ziel des Systems ist die frühzeitige Erkennung, Steuerung und Überwachung von Chancen und Risiken.

Chancen und Risiken effizient steuern

Am Beginn des Projektes stand die Entwicklung „risikopolitischer Grundsätze“. viadonau legt mit diesen Grundsätzen die Risikostrategie und das Commitment der Geschäftsführung und des Managements zum Chancen- und Risikomanagement fest. Darüber hinaus werden der allgemeine Umgang mit Geschäftsrisiken und Formen der Risikobewältigung gemäß definierter Risikostrategie vorgegeben.

Bei der Implementierung des Managementsystems spielte Transparenz eine zentrale Rolle für viadonau. Die Einführung erfolgte mit aktiver Beteiligung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. In einem ersten Schritt wurden die Chancen und Risiken quer durch das Unternehmen erhoben. Im Anschluss daran erfolgte eine Bewertung der Chancen und Risiken durch die zukünftigen Chancen- und Risikoverantwortlichen.

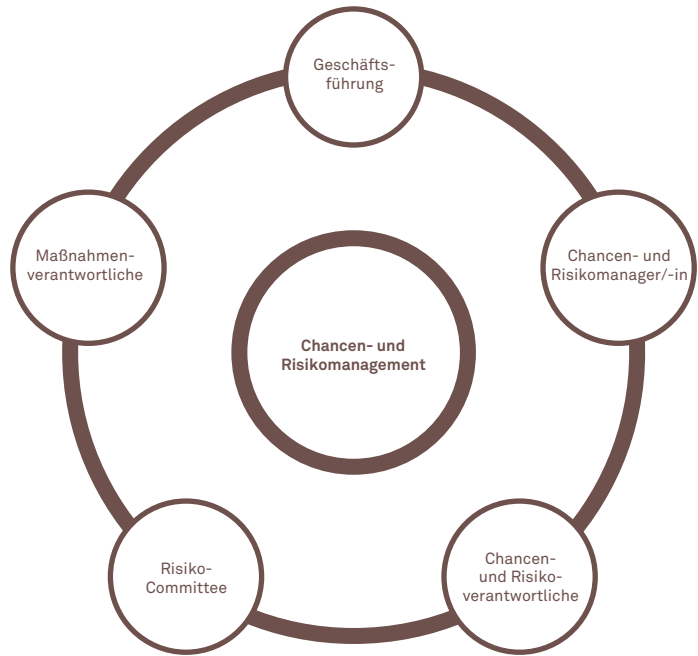
Im weiteren Projektverlauf beantwortete das Projektteam die beiden Fragen „Wie können wir unsere Chancen und Risiken proaktiv steuern?“ und „Welche Maßnahmen müssen wir ergreifen, um unsere Risiken zu minimieren und unsere Chancen zu erhöhen“. Die Verantwortlichen ermittelten das Chancen- und Risikopotenzial und erstellten einen Maßnahmenkatalog zur Steuerung der viadonau-Chancen und -Risiken.

Damit das Chancen- und Risikomanagement in den laufenden Betrieb integriert ist, entwickelte das Projekt-

team ein Rollenmodell, das die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten klar definiert. Die Chancen- und Risikomanagerin oder der Chancen- und Risikomanager fungiert als zentrale Anlaufstelle für alle Belange und stellt einen optimalen Ablauf der operativen Prozesse des Chancen- und Risikomanagements sicher. viadonau strebt eine kontinuierliche Verbesserung des Steuerungssystems an. Erklärtes Ziel ist es, das Chancen- und Risikomanagement durch unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stetig weiterzuentwickeln.



Rollenmodell des Chancen- und Risikomanagements



„Ein systematisches Risikomanagement ist die Voraussetzung dafür, sich auf Geschäftsrisiken und künftige Bedrohungen vorbereiten und angemessen reagieren zu können. viadonau ist einen Schritt weiter gegangen und hat auch die Chancen in die Risikobetrachtung integriert. Das Chancen- und Risikomanagement ermöglicht viadonau eine laufende Beobachtung und Steuerung aller relevanten Einflussfaktoren der Unternehmensentwicklung.“

Stephan Pichler Go for Audit!

ABSTRACT Projects – Corporate Governance

Several worldwide crises have shown that risk management was a key contributing factor to successful management. We pay special attention to monitoring both risks and opportunities. Our goal is to identify and control potential threats but also to visualize potentials of success. viadonau has developed a model roles and responsibilities system which determines responsibilities and competences. A smooth process is ensured by the centrally implemented risk manager, a person responsible for all matters regarding both opportunities and risks. Focusing on the link to and between other management systems such as process management guarantees that both efficiency and profitability will increase.

Eine ideale „Partnerschaft“

Das Institut für Interne Revision und die Gesellschaft für Prozessmanagement haben die Schnittstelle zwischen Risikomanagement und Prozessmanagement genauer beleuchtet. Eine Schnittstelle zwischen den beiden Systemen erlaubt eine ganzheitliche Betrachtung und verbindet die strategische mit der operativen Sichtweise. Aus diesem Grund forciert viadonau eine optimale Verschränkung der Systeme. Prozessmanagement und Risikomanagement ergänzen sich so im systematischen Aufbau, Optimieren und Steuern der Unternehmensprozesse und bei der abteilungsübergreifenden Bewertung der Unternehmensaktivitäten und -ziele – für optimale strategische Ausrichtung und effiziente Leistungserbringung.

Erfolgsfaktor „kommunizierende Systeme“

Chancen- und Risikomanagement wird bei viadonau nicht als unabhängiges System verstanden. Vielmehr betrachten wir unsere Managementsysteme als ineinandergreifende Systeme, die nachhaltig zu unserem Unternehmenserfolg beitragen. Wir nutzen die Schnittstellen zu unseren Systemen wie Prozess- und Projektmanagement, strategisches/operatives Controlling und Internes Kontrollsystem optimal, um die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen zur Minimierung der Risiken und Erhöhung der Chancen sicherzustellen.



Zukunft gemeinsam gestalten – Chancen für alle schaffen

Der Donau sind Staatsgrenzen egal.

Die Donauländer profitieren unmittelbar vom Lebens-, Natur- und Wirtschaftsraum Donau. Ebenso können sich aber auch negative Entwicklungen auf alle auswirken. Nur eine gezielte Zusammenarbeit der Länder sichert nachhaltig die vielfältigen Nutzungsperspektiven der Wasserstraße.

Die Donau durchfließt zehn Staaten und ist damit der internationalste Fluss der Welt. Obwohl sie auf ihrem Weg zum Schwarzen Meer einen sehr wandelbaren Charakter aufweist, muss sie auf ihrer gesamten Länge ordnungsgemäß gepflegt

und instand gehalten werden. Das Handeln oder Nichthandeln einzelner Anrainerstaaten hat einen unmittelbaren Einfluss auf Zustand und Befahrbarkeit der gesamten Donau. Die Länder sitzen dabei sozusagen im selben Boot.

Wichtige Grundlagen wie die europäische Donauraumstrategie und der 2014 gemeinsam beschlossene Masterplan für die Instandhaltung der gesamten Wasserstraße kennzeichnen den Willen der Donauländer zu koordinierter Zusammenarbeit. Denn nur durch Kooperation schaffen wir auch gemeinschaftlich nutzbare Chancen.



Intern

Von Gert-Jan Muilerman

Leitung Strategie & Aktionsprogramme

Grundlage für ein kundenorientiertes Wasserstraßenmanagement sind ein kontinuierliches Monitoring des Erhaltungszustands der Wasserstraße, laufende vorbeugende Instandhaltungsmaßnahmen und eine rasche Weitergabe von relevanten Informationen an die Schifffahrtsunternehmen, Häfen und Speditionen. viadonau hat in diesen Bereichen bereits wesentliche Verbesserungen realisieren können. Der dadurch entstandene Nutzen besteht in einer besseren Planbarkeit von Transporten und einer höheren Zufriedenheit der Kundschaft.

Dieser Nutzen sollte aber nicht bei Staatsgrenzen aufhören. Ein wesentlicher Pfeiler für die internationale Verbreitung von bewährten Praktiken ist die EU-Strategie für den Donauraum (EUSDR). Seit 2011 in Kraft vereint sie alle Donaustaaten. Das bmvit nimmt gemeinsam mit viadonau und dem rumänischen Verkehrsministerium eine koordinierende Rolle im Rahmen des Schwerpunktgebietes „Binnenwasserstraßen“ ein. Parallel dazu hat viadonau bereits einige europäische Projekte zur Vernetzung der Wasserstraßenverwaltungen der Donauuferstaaten umgesetzt. Durch diese Initiativen konnte im Bereich der Wasserstraßeninstandhaltung der Wissensstand angeglichen und gemeinsame Standards definiert werden. Die Ergebnisse sind auch in den im Rahmen der EUSDR erstellten Instandhaltungsmasterplan für die Donau eingeflossen. Dieser Masterplan ist international abgestimmt und wurde am 3. Dezember 2014 von einer Mehrheit der Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister im Donauraum in Kraft gesetzt. Internationale Zusammenarbeit auf der Donau ist somit gelebte und notwendige Praxis. Ich gebe es aber gerne zu: Für mich und meine Aufgaben bei viadonau macht sie so ganz nebenbei den besonderen Reiz aus.

www.danube-navigation.eu



Extern

Von Ljubiša Mihajlović

Managing Director Plovput (Serbien)

Plovput ist eine behördliche Organisation, die für die Instandhaltung und Entwicklung der Bundeswasserstraßen in Serbien, also Donau, Save, Theiß, zuständig ist. Die Organisation arbeitet bereits seit vielen Jahren mit viadonau und den anderen natürlichen Partnern aus den Donaustaaten zusammen. Ein spezielles Projekt in diesem Kontext ist das Netzwerk der Wasserstraßenverwaltungen an der Donau, das im Rahmen der EU-finanzierten NEWADA-Projekte von viadonau initiiert wurde und koordiniert wird.

Für Plovput zählt NEWADA zu den wichtigsten Initiativen, an denen die serbische Verwaltung teilgenommen hat. Jeder Partner im Netzwerk, inklusive Plovput und viadonau, bringt eigene Aspekte in das Projekt ein – seien es Erfahrungen, bewährte Praktiken oder Expertise.

Unser gemeinsames Ziel ist es, abgestimmte Qualitätsstandards und neue praktikable Dienste für Wasserstraßenbenutzerinnen und -benutzer zu entwickeln. Die Zusammenarbeit der Wasserstraßenverwaltungen entlang der Donau hat nachweisbare Synergien gebracht. Diese erzeugen ein Gesamtergebnis, das besser ist als die Summe der Einzelteile. Unsere gemeinsamen Aktivitäten sollten schlussendlich zu stabileren Fahrwasserverhältnissen führen, die wiederum Bedingung für eine bessere Auslastung der Güterschiffe und reduzierte Transportkosten sowie für wettbewerbsfähige Transportdienste per Binnenschiff in Europa sind. Die laufende Partnerschaft, die wir über die Jahre gemeinsam mit viadonau auf- und ausgebaut haben, hat Früchte getragen. Es besteht kein Zweifel darüber, dass wir den gemeinsamen Kurs in den kommenden Jahren weiterverfolgen werden.

www.plovput.rs

AM HAKEN

Osterluzeifalter – ein anspruchsvoller Schönling



Als wählerischer Nahrungsspezialist und ortstreuer Warmwetterfreund zählt er in Österreich vielerorts zu den bedrohten Arten. Insbesondere in Wien und Niederösterreich gilt er als stark gefährdet. Seit einigen Jahren ist eine fortschreitende Erholung seines Bestandes zu beobachten. Die für ihn charakteristischen speziellen Nahrungs- und Lebensraumansprüche machen sein Erscheinen aber immer noch zu etwas Besonderem und Positivem – ist das empfindliche Insekt doch auch Botschafter intakter und artenreicher Naturräume.

Zerynthia polyxena oder – kaum weniger exotisch – der Osterluzeifalter. Mit kontrastreich gezeichneter, hellgelb-schwarzer Flügelpracht begegnet uns der von Südosteuropa bis Kasachstan vorkommende Schmetterling in Ostösterreich vor allem in wärmedurchfluteten, offenen „Heißländern“, auf Wiesen und Dämmen, aber auch in Flussauen, allen voran in den Donau-Auen. Während die prächtigen Falter etwa von März bis Juni fliegen, widmen sich die knalligen orange gedornen Raupen etwa von Mai bis Juli ihrer äußerst einseitigen Ernährung. Die heiklen Esser akzeptieren nur eine Futterpflanze, die dem Falter auch seinen Namen gab: die Osterluzei. Die auch als Pfeifenblume bekannte Pflanze besiedelt vor allem trocken-warme Wiesenstandorte, gerne auch Auwälder und Weinberge und prägt dabei entscheidend das Ausbreitungsgebiet des monophagen Schmetterlings. Durch

Herbizide, Dammbaumaßnahmen und ungünstige Mahdrhythmen an Straßen und Böschungen über die letzten Jahrzehnte zurückgedrängt, teilten Pflanze und Falter schließlich das Schicksal zunehmender Gefährdung. Obwohl er in Wien und Niederösterreich nur noch sehr lokal auftritt, erobert er seit einigen Jahren alte Siedlungsgebiete im Kamp- und Kremstal, entlang der Donau und auch in der Oststeiermark wieder zurück.

Erholung durch Artenschutz oder Profiteur des Klimawandels? Für den Falter, der sich an heißen und trockenen Hängen am wohlsten fühlt, könnte beides gelten. Dauerhaft höhere Durchschnittstemperaturen begünstigen die Ausbreitung des Wärme liebenden Insekts. Aufgrund des wählerischen Nachwuchses kann die Verbreitung des gestreiften Falters aber nur gemeinsam mit dessen ausschließlicher Futterpflanze erfolgen. Gezielte Biotoppflege und Pflanzungen sowie auf Insekt und Pflanze abgestimmte Mahdzyklen helfen der Osterluzei an geeigneten Orten wieder Fuß zu fassen. So geschehen auf den Donaudämmen zwischen Krems und Tulln, wo viadonau begleitet von Schmetterlingsexpertinnen und -experten 19 Bereiche mit Osterluzei, voll mit Raupen der sensiblen Art, beim ersten Mahddurchgang ausgespart hat, um die Entwicklung der Raupen zum erwachsenen Falter zu gewährleisten – unser Beitrag dazu, dass der schöne Falter, der zu einem lebendigen Symbol für Naturschutz und Artenvielfalt geworden ist, weiterhin Teil des großen Naturerlebnisses Donau bleibt.

Stromkilometer 2164

Die „Halbe Meile“ zwischen Aschach und Neuhaus

Es war um das Jahr 1802, als ein Schiffmeister mit Namen Johann Georg Fischer d. Ä. nahe Aschach an der oberösterreichischen Donau in ein heftiges Unwetter geriet. Als er den Untergang schon vor Augen hatte, wendete sich unverhofft an jenem Felsen auf halbem Weg zwischen Aschach und Neuhaus in höchster Not doch noch sein Schicksal, und der Schiffmeister wurde, wie er vermeinte, vor dem sicheren Tod gerettet. Aus Dankbarkeit ob dieser glücklichen Fügung stiftete Johann Georg Fischer mit Beständen des aufgelassenen Klosters Pucking das Schifferdenkmal „Halbe Meile“, das fortan am Ort der wundersamen Rettung an einer Felswand befestigt jenen Schiffsleuten, die ihr Gebet an die Kreuzigungsgruppe richteten, eine sichere Fahrt gewähren sollte.

Noch 1926 um Widmungen der Schifferzunft Aschach und der Strombauleitung erweitert und 1965 von den Österreichischen Donaukraftwerken renoviert, geriet die „Halbe Meile“ über die Jahre beinahe in Vergessenheit. Zeit und Natur entzogen das mahnende und zugleich eine glückliche Flussfahrt verheißende Denkmal langsam den Augen der Vorüberreisenden. Nachdem im Jahr 2009 das mehr als 200 Jahre alte Denkmal vom Wildwuchs befreit und mit Unterstützung freiwilliger Helferinnen und Helfer auch die darunterliegende Sitzgelegenheit erneuert worden war, beschloss man im Jahr 2011, wie schon 2009 mit maßgeblicher Unterstützung von viadonau, auch das Denkmal selbst umfassend zu restaurieren. Seither lädt die „Halbe Meile“ wieder zum

Verweilen am Donauufer ein und spendet farbenprächtig und gut sichtbar den Schiffsfahrenden ihren Segen von jener Felswand aus, an der einst Schiffmeister Johann Georg Fischer mit dem Strom um sein Leben stritt und zum Dank für die Bewahrung desselben mit der Stiftung des Schifferdenkmals ein Stück Donaugeschichte schrieb.

Facts

Ihren bemerkenswerten Namen verdankt die „Halbe Meile“ ihrer speziellen Position und dem unter Maria Theresia 1756 eingeführten Maßsystem gemäß dem „Allgemeinen Maßpatent“. Darin entsprach eine „Postmeile“, auch „Polizeimeile“, exakt 7 585,9 Metern, also etwa der Entfernung zwischen den beiden Ortszentren von Aschach und Neuhaus. Ausgehend von der Stromachse der Donau befindet sich das Schifferdenkmal auf halber Strecke (circa 3 800 Meter) zwischen den Orten bei Stromkilometer 2 164,2, also auf „halber Meile“.

Ausgegraben

Die Wasserstraßenverwaltung hat seit jeher mit und an Donaukarten gearbeitet. Über die Jahrhunderte hinweg zeichnen sie ein eindrückliches Bild des Wandels der Donau und der Techniken in Vermessung, Kartografie und Wasserbau.



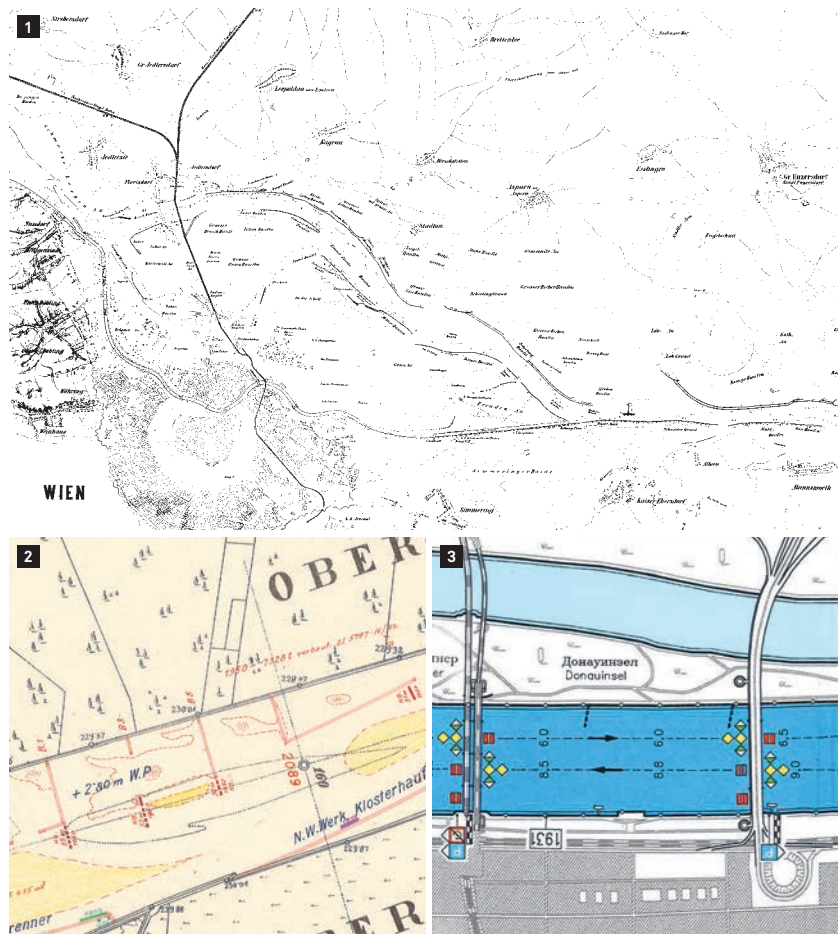
Die Donau in Karten

Die groß angelegte Donauregulierung gab circa 1860 den Anstoß für die erste „Donaukarte von Passau bis Orșova“, die sogenannte Pasetti-Karte (1, im Ausschnitt Wien zur Zeit vor Regulierung und Ringstraße).

Eine Weiterentwicklung stellte die Karte der österreichischen Donau (1 : 5 760) dar, in der zum Beispiel Wasserbauten verzeichnet wurden (2, im Bild ein Ausschnitt nahe Wallsee).

Für die Schifffahrt relevant waren über lange Zeit die „Cartes de Pilotage du Danube“ (3) der Donaukommission, Vorgängerorganisationen von viadonau lieferten hierzu die Vermessungsdaten für Österreich. Sowohl Land- als auch Sohlstromvermessungen waren aufwendig und zeitintensiv.

Heute vermisst das Team Hydrografie die Donau regelmäßig und erstellt zeitnah elektronische Schifffahrtskarten.



Gesichtet



Schiffsschleusung in drei Minuten Filmclip informiert

Bewegte Bilder erleichtern das Verständnis komplexer Vorgänge. Und eine Schiffsschleusung zählt ohnehin zu jenen Ereignissen, die man besser einmal gesehen haben sollte, anstatt sie nur erzählt zu bekommen.

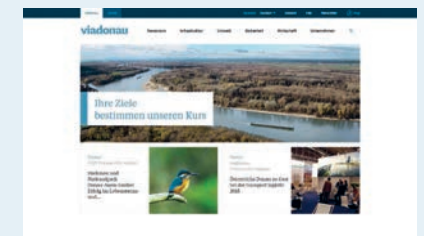
Jedes Jahr geschieht es hunderttausendfach entlang der Donau – die Schleusung eines Schiffes. Doch was genau steckt dahinter? Im Herbst 2014 entstand im Auftrag von viadonau ein anschauliches Video, das den technischen Ablauf einer Schiffsschleusung beispielhaft demonstriert. Der Star des etwa dreiminütigen Films: die Schleuse Persenbeug in Niederösterreich. Der Film fängt in spannenden Bildern und

eindrucksvollen Kamerafahrten den Schleusenvorgang ein, gibt interessante Einblicke in die Arbeit der Schleusenaufsicht auf der B-Stelle und lässt verantwortliche Experten zu Wort kommen. Hans-Peter Wegscheider, Leiter des Verkehrsmanagements bei viadonau, Sicherheitsexperte Christian Wurzer und der Leiter der Schleusengruppe Mitte, Josef Holzinger, berichten über Bedeutung, Gefahren und die herausragende Rolle fundierter Ausbildung für die Regelung des Schiffsverkehrs entlang der Donau.

Der lehrreiche Filmclip ist über den viadonau-YouTube-Channel online abrufbar – ansehen, informieren und genießen.



Mehr Donau, mehr Service Neue viadonau-Website



Ein neues Heim an alter Adresse. Seit Anfang Mai präsentiert sich viadonau mit runderneuertem Onlineauftritt. Mit noch mehr Übersicht und tabletoptimiertem Design bietet die neue Unternehmenswebsite Inhalte zu den vielfältigen Aufgaben, Projekten und Leistungen von viadonau. Besucherinnen und Besucher werden benutzerfreundlich auf den letzten Stand zu Services, Hochwasserschutz und aktuellen Maßnahmen gebracht und können sich aus einem reichen Onlineangebot an Publikationen bedienen, wie Jahresberichten, Umwelterklärungen, Foldern und vielem mehr. Darüber hinaus liefert die DoRIS-Seite kontinuierlich Echtzeitdaten und Zusatzinformationen zum Zustand der Fahrinne. Rundum informieren zu Naturraum, Wasserstraße, Binnenschifffahrt und Navigation unter www.viadonau.org.

