

stream

Das Magazin von viadonau
Ausgabe 03, 2015

10 Jahre an der Donau – Stationen eines Wandels

Entstehung, Strategien und
Innovationen einer neuen
Kraft am Fluss



viadonau



Als Handbuch, Lehrbuch oder reichhaltiges Nachschlagewerk ein praktischer Führer durch die vielfältige Welt der Binnenschifffahrt – das *Handbuch der Donauschifffahrt* informiert umfassend und detailreich über Hintergründe, Leistungen, Entwicklungen und Angebote eines dynamischen Verkehrssystems. Jetzt auf www.viadonau.org bestellen und mit DEM Standardwerk der Donauschifffahrt stets auf dem richtigen Kurs sein.

Mit Erfahrung und Elan ins nächste Jahrzehnt



Hans-Peter Hasenbichler

HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer
viadonau

Im Rückblick auf bewegte Zeiten ist es das Überdauernde, was wirklich zählt – vor allem wenn es um die Zukunft der Donau geht. Bewährtes pflegen, verantwortungsbewusste Entwicklung fördern, aber auch Mut zu neuen Ideen haben – in diesem Geist sind wir damals, vor zehn Jahren, angetreten. Von Beginn an war ein zentraler Grundsatz, Interessen zusammenzuführen und gemeinsam Lösungen zu erzielen.

Dieser Grundsatz leitet uns bis heute und bestätigt in unseren vielen Aufgaben, Projekten und Kooperationen unseren ganzheitlichen und integrativen Entwicklungsansatz – vom umweltgerechten Hochwasserschutz an Donau, March und Thaya und der Einführung und Weiterentwicklung der River Information Services über die Renaturierungsprojekte in der Wachau und östlich von Wien bis zu unseren täglichen Streckenpflegeaktivitäten und der Regelung des Schiffsverkehrs an den neun Donauschleusen. Zugleich war und ist für viadonau immer auch der Blick nach innen wichtig. Themen wie Gleichberechtigung, umweltbewusste Arbeitsweisen sowie Förderung von Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz waren bedeutende Meilensteine in unserer Entwicklung und sind heute integrale Bestandteile unserer Unternehmensphilosophie.

Dieser Geist von viadonau wird getragen und geprägt von den rund 270 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die mit viel Engagement und Know-how gemeinsam mit unseren Partnern die Donau tagtäglich schützen, pflegen und wirtschaftlich weiterentwickeln. Die Geschichte von viadonau ist ein Stück weit auch ihre Geschichte.



6 Blitzlicht
Die Donau aktuell

8 Hingeschaut
10 Jahre an der Donau – Stationen eines Wandels. Menschen blicken zurück auf die Anfänge von viadonau und erzählen von den neuen Wegen, die sie gemeinsam mit viadonau beschritten haben



„viadonau hat in vielen Bereichen Innovations- und Wandlungsfähigkeit bewiesen. Auch in der Personalstruktur können wir Zeichen setzen.“

DIⁿ Vera Hofbauer
8 Hingeschaut



14 In Sachen Donau: Umwelt
Gewässervernetzung an der March



16 In Sachen Donau: Wirtschaft
Optimale Bedingungen für Schifffahrt und Umwelt schaffen



18 In Sachen Donau: Sicherheit
Neues Hochwasserschutz-Großprojekt östlich von Wien



25 Stromkilometer
Eine Nase mit Format



26 Ausgegraben
viadonau-Archiv will Licht in die Geschichte der Wasserstraßenverwaltung bringen

Blitzlicht

- 6** Fachtagung zum Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg/viadonau gewinnt eden-Award/ Danube Day 2015/Logistik-ausbildung mit REWWay/IMS erfolgreich zertifiziert/FAIRway – Vorhut für den Masterplan

Hingeschaut

- 8** **10 Jahre an der Donau – Stationen eines Wandels**
Erfahrungen und Perspektiven

zu den Anfängen von viadonau und dem Weg in die Gegenwart

In Sachen Donau

- 14 Umwelt**
Wiederanbindung Altarm Angern: Wie aus einem Altarm ein neuer Nebenarm wurde
- 16 Wirtschaft**
Optimierung Niederwasser-regulierung Petronell-Witzelsdorf und wie mehr Recycling-produkte auf das Binnenschiff kommen

- 18 Sicherheit**
Hochwasserschutz für Marchfeld, Hainburg und Wolfsthal

- 20 Corporate Governance**
IMS für verantwortungsbewusste Unternehmensentwicklung

Nachgefragt

- 22 Gemeinsam moderne Standards setzen**
Über die gemeinsame Entwicklung des internationalsten Flusses der Welt

Am Haken

- 24 Ein Stück Geschichte aus der Donau**
Schrott mit Gefahrenpotenzial

Stromkilometer

- 25 Eine Nase in der Wachau**
Ein besonderer Anblick zwischen Donau und Weinbergen

Ausgegraben

- 26 Spurensuche**
Mit neuem viadonau-Archiv der Geschichte auf der Spur

Gesichtet

- 27** Handbuch schafft Klarheit/ Services für die Transportplanung

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, Mario Kaufmann, Andreas Tschiltsch, Agnes Frager, Milica Gvozdic, Barbara Becker, Vera Hofbauer, Hélène Masliah-Gilkarov, Caroline Holtschmit, Julia Kneifel, Katrin Ehrenbrandtner, Michael Fastenbauer, Reinhard Vorderwinkler **Idee und Kreation** Brands, Marken und Design GmbH **Fotos** viadonau, Pilo Pichler, Andi Bruckner, Johannes Zinner, Haslinger, Fotolia, Christian Baumgartner, Gelitin **Produktion/ Druck** TriSys, DI Hans A. Gruber KG

Blitzlicht



Wir haben gewonnen! eden-Award 2015

Im November 2014 wurde viadonau eingeladen, sich für den eden-Award zu bewerben. Die Teilnahme ermöglichte einen professionellen Blick von außen auf das Prozessmanagement des Unternehmens. Anhand des von der BPM&O entwickelten Reifegradmodells wurde der aktuelle Entwicklungsstand des Prozessmanagements von viadonau genau unter die Lupe genommen. Das Ergebnis überzeugte die Jury. Am 5. November durfte viadonau in Köln den Preis entgegennehmen.



Erkenntnisse für die Zukunft Fachtagung zum Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg

Lernen vom Fluss. Nach dem ersten Jahr der Analyse der Wirkungen der Maßnahmen, die im Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg umgesetzt wurden, wurde am 16. Oktober 2015 auf einer wissenschaftlichen Fachtagung an der BOKU in Wien eine vorläufige Bilanz gezogen. Zahlreiche Expertinnen und Experten beleuchteten aus der Perspektive vielfältiger Fachbereiche die Folgen der gesetzten Maßnahmen – von grundlegenden flussmorphologischen Prozessen bis hin zu den spezifischen Wirkungen auf Flora und Fauna. Details zum Projekt und zu den gewonnenen Erkenntnissen sind im Tagungsband, digital erhältlich im Publikationsbereich auf www.viadonau.org, nachzulesen.



Get active! Danube Day 2015

Ein Tag nur für die Donau. Unter dem Motto „Get active!“ präsentierten das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, die Stadt Wien und die MA 31 – Wiener Wasser, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und viadonau am 25. Juni im Museumsquartier in Wien den Danube Day 2015. Das diesjährige Event stand im Zeichen der ökologischen Eigenverantwortung und machte darauf aufmerksam, dass und wie jede und jeder Einzelne etwas zur ökologischen Gesundheit des Donauraums beitragen kann. viadonau war auch dieses Jahr wieder mit von der Partie und schloss sich mit viel Einsatz und Engagement der wichtigen Mission an.

An zahlreichen Veranstaltungstationen erhielten rund 800 Schülerinnen und Schüler faszinierende Einblicke in Forschungs- und Tätigkeitsbereiche an der Donau, von der reichen Artenvielfalt des Donauraums bis zum stets aktuellen und umfassenden Thema Wasser, seinen Eigenschaften und seiner vielfältigen Bedeutung.



Mit REWWay exakt auf Kurs Logistikausbildung nach Maß

In der wassergestützten Transportwirtschaft steckt viel Potenzial. Doch wie kann man gezielt darauf zugreifen? Wer sich für den zukunftssträchtigen Wirtschaftsbereich Wasserstraße interessiert, macht mit dem Bildungsangebot von REWWay eine Punktlandung direkt in der Binnenschiffslogistik. Seit 2012 vernetzen viadonau und das Logistikum der FH Steyr Bildungseinrichtungen, Forschungsinstitute und Wirtschaft, um maßgeschneiderte Lehrangebote für den Bereich Binnenschifffahrt zu gestalten. Im Beisein von Bundesminister Alois Stöger wurde am 17. September die Kooperation von viadonau und dem Logistikum für das innovative Bildungsservice in Sachen Binnenschiffslogistik bis 2018 verlängert. Mit vielfältigen Fachvorträgen, einem reichhaltigen Lehrmittelangebot und „Train the Trainer“-Workshops sorgt REWWay auch in den kommenden Jahren für DEN Bildungs- und Ausbildungsboost für die Logistikexpertinnen und -experten der Zukunft.

Unternehmensentwicklung mit Verantwortung IMS erfolgreich zertifiziert

Sie ist ein wertvolles Prädikat für jedes moderne und verantwortungsbewusste Unternehmen – die Zertifizierung nach EMAS und OHSAS 18001 für optimale Arbeitsbedingungen, ökologische

Maßnahmen und die Stärkung von Gesundheitspotenzialen. Im Sommer 2015 wurde die Zertifizierung des Integrierten Managementsystems (IMS) von viadonau um drei Jahre verlängert – grünes Licht für die Weiterführung des bewährten Systems nach modernsten europäischen Standards.

FAIRway Vorhut für den Masterplan

Ein Plan für die optimale Fahrinne entlang der gesamten Donau. Der Ende 2014 von den Verkehrsministerinnen und -ministern in Brüssel beschlossene Masterplan für die gemeinsame Instandhaltung der Wasserstraße Donau und ihrer schiffbaren Nebenflüsse markierte den Beginn einer neuen Phase in der gemeinschaftlichen Entwicklung des Donauraums. Im Juli 2015 ist das EU-geförderte Projekt FAIRway angelaufen und seither werden erste Schritte zur Umsetzung des Masterplans unternommen.

Als integraler Bestandteil des Plans implementiert FAIRway harmonisierte Wasserstandsmessungen und Pegelprognosen und liefert aktuelle Informationen zu Seichtstellen, um die nautischen Bedingungen entlang des gesamten Donauverlaufs nachhaltig zu verbessern. Langfristiges Ziel ist es, die Planung von Transporten auf der Wasserstraße und die Konzeption von wasserbaulichen Maßnahmen, aber auch das Anpassen des Fahrrinnenverlaufes zu optimieren.



10 Jahre an der Donau – Stationen eines Wandels

Aufgaben, Ziele, Innovationen – was hat sich mit viadonau verändert? Nach einem Jahrzehnt an der Donau blicken wir mit Expertinnen und Experten, die dabei waren, zurück auf die Anfänge und den Übergang in eine neue Zeit.

Menschen sind immer auch Kinder ihrer Zeit, heißt es. Das gilt genauso für Unternehmen und ganz besonders für viadonau. Die Gründung des Infrastrukturunternehmens im Jahr 2005 war selbst Ergebnis eines tief greifenden Wandels an der Donau: neue Aufgabengestaltung, neue Entwicklungsstrategien, neuer Stil – ein Paradigmenwechsel mit Verantwortungsgefühl. Denn zugleich war viadonau auch Träger eines alten Erbes, das es mit neuen Ideen und Methoden in die Zukunft zu führen galt. Als sichtbares Zeichen dieses Transformationsprozesses brachte das Unternehmen viel Veränderung an die Donau und ging mit neuer Philosophie neue technische, ökologische und wirtschaftliche Wege. Aber warum eigentlich? Und wohin führten sie? Wer wüsste das besser als Menschen, die die Anfänge miterlebten und diese Wege mit viadonau mitgingen?

Bewegte Zeiten

„Ab Mitte der 1980er-Jahre spürte man deutlich, dass sich etwas veränderte“, erinnert sich Klaus Dieplinger. Der Abteilungsleiter für Erhaltung bei

viadonau, der über 35 Jahre Berufserfahrung verfügt, erlebte die bedeutenden Entwicklungen hautnah mit. Ab 1980 im Bundesstrombauamt, danach ab 1985 in der Wasserstraßendirektion und seit 2005 bei viadonau, weiß der Experte: „Die aufstrebende Umweltbewegung vor 30 Jahren gilt als starker Wandlungsimpuls, der bis heute nachwirkt. Die Besetzung der Stopfenreuther Au und die Verhinderung des Kraftwerksbaus Hainburg im Jahr 1984 waren einschneidende Ereignisse, die Umdenken im Umgang mit der Wasserstraße Donau beförderten. Umweltthemen gewannen enorm an Bedeutung und beeinflussen seither auch die Betreuung der Wasserstraße und unsere Erhaltungsaktivitäten in den Uferräumen.“ Die Gründung der Wasserstraßendirektion als Nachfolgebehörde des Bundesstrombauamts im Jahr 1985 fiel mitten in jene bewegten Zeiten. Den neuen Herausforderungen wollte man vor allem mit strukturellem Wandel begegnen. Mit der Organisationsprivatisierung 1994 wurden die operativen Tätigkeiten schließlich in die Österreichische Donau-Betriebs Aktiengesellschaft ausgelagert, die

fortan der ausführende Teil in Sachen Wasserstraßenverwaltung war. Ein Schritt mit tief greifenden Folgen für die Aufgabengestaltung an der Donau.

Neuen Kurs setzen

„Mit der Neustrukturierung und Trennung der Aufgaben war ein oftmals schmerzliches Auseinanderreißen der Kollegenschaft verbunden“, erinnert sich Franz Schütz, Leiter des Teams Mobile Services Erhaltung Ost bei viadonau. Für den Niederösterreicher war die Donau seit jeher eine Herzensangelegenheit. „Ich bin in der Wachau aufgewachsen, und so war der Fluss schon in meiner Kindheit Spielplatz Nummer eins. Von Anfang an wollte ich mich auch im Beruf der Donau widmen“, erzählt Schütz. Seit 40 Jahren ist der Erhaltungsexperte an der Donau tätig. Die Entwicklung im Jahr 1994 sieht er kritisch. „Die Aufgabentrennung erschwerte den Erfahrungsaustausch zwischen den unterschiedlichen Kompetenzbereichen – ein Umstand, der bis zur Bildung von viadonau im Jahr 2005 andauern sollte.“ Mit der Gründung von viadonau wurden die Aufgaben – vor allem der

Wasserstraßendirektion und der Donau-Betriebs AG – neu gebündelt und zu einem umfassenden Auftrag vereint: die integrative Verbindung von Umwelt, Hochwasserschutz und Wirtschaft. Von Beginn an privatwirtschaftlich geführt, trat viadonau mit einem breit gefächerten Entwicklungsansatz an. Dabei verband das Unternehmen traditionelle Verantwortungsbereiche mit einem Neubeginn. „Mit neu gestaltetem integrativem Tätigkeitsfeld brachte viadonau mehr Technik und vielfältigere Expertise an die Donau. Wichtige Bereiche wie das Messwesen wurden wieder eingegliedert und modernisiert. Auf diese Weise wurden die früheren Systeme und Methoden der Wasserstraßendirektion den Anforderungen einer modernen Wasserstraße angepasst“, erinnert sich Schütz.

„Der neue Geist durchdrang die unterschiedlichsten Aspekte des Unternehmens. Das zeigte sich auch in der neuen Organisationsstruktur. Zwar immer noch im Eigentum der Republik Österreich, dachte und handelte man zunehmend privatwirtschaftlich.“

Mit dem ganzheitlichen Unternehmenskonzept hielt auch der Umweltgedanke in alle Aufgabenbereiche Einzug. Verantwortungsbewusstes Arbeiten und Planen wurde zu einem wichtigen Grundsatz. Das erzeugte im Arbeitsalltag neue Denkweisen. Schütz: „Auch in der Streckenpflege am Donauufer und an den Hochwasserschutzdämmen wurden die ökologischen Ziele weiterentwickelt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden stärker eingebunden und das Umweltbewusstsein erhöht. So denkt man auch als Techniker heute viel ‚ökologischer‘.“

Die Projektlandschaft von viadonau orientierte sich eng an flussökologischer Nachhaltigkeit. Wo die Donau noch frei ist, sollte sie es bleiben dürfen. Der Erhaltungsexperte kennt aus erster Hand den Wert eines bewahrten Naturraums.

„Vor allem mit unserem Engagement im Rahmen der LIFE-Projekte ist es uns in der Wachau auf vielfältige Weise gelungen, die frei fließende Donau zu erhalten und sogar das Erscheinungsbild und die Ökologie durch wasserbauliche Maßnahmen zu verbessern. Tausende Besucherinnen und Besucher der Wachau erfreuen sich jährlich in den Sommermonaten an den von uns geschaffenen Kiesstrukturen, die ich als Techniker mitgestalten durfte“, so Schütz.



„Die Einführung von elektronischen Managementtools wie EMS und WAMS war ein wichtiger Modernisierungsschritt zur besseren Steuerung von Erhaltungsprozessen.“

Ing. Klaus Dieplinger
Abteilungsleiter für Erhaltung
bei viadonau

Mit der Natur planen

viadonau entwickelt den Fluss ganzheitlich. Neben der Erhaltung geht es auch um die Neuschaffung wertvoller Naturhabitate. Die flussökologischen Maßnahmen werden dabei stets auch nach Gesichtspunkten von Schifffahrt und Hochwasserschutz erdacht und geplant. Daher richtete viadonau die Strategie der Renaturierungsprojekte vor allem auf Wirksamkeit und Langfristigkeit aus. „In der Anfangszeit verließ man sich bei der ökologischen Wirksamkeit von Renaturierungsprojekten im Wesentlichen noch auf die Einschätzung von Expertinnen und Experten aus den eigenen Reihen“, erinnert sich Barbara Becker, seit 2005

Umweltexpertin bei viadonau. „Heute geschehen Flussrenaturierungen auf der Grundlage von umfassenden Potenzialstudien und orientieren sich an wichtigen Vorgaben wie der Wasserrahmenrichtlinie oder Natura 2000.“ Als Teil einer internationalen Zielsetzung für den gesamten Donaauraum sind auch die Zeiträume für die Untersuchung und Beobachtung der Wirkungen eines Projekts größer geworden. Becker erklärt: „Diese neue Herangehensweise bedeutet, dass bereits fertiggestellten Renaturierungen intensive Wirkungsanalysen folgen und im Kontext von Schifffahrt und Hochwasserschutz auch weiterhin aufmerksam beobachtet werden.“

Sinnvoll modernisieren

Die Donau ganzheitlich zu entwickeln bedeutete, sich technisch und persönlich breit aufzustellen. Die Offenheit vor allem für technische Innovationen war bei der Zielsetzung von viadonau entscheidend. „Der Einzug neuer Technologien ist eines der markantesten Kennzeichen der Ära viadonau“, meint auch Gerald Benz. „In meiner Zeit bei der Wasserstraßendirektion wurden noch von zwei Grafikern – Tusche auf Transparentpapier – Stromgrundaufnahmen gezeichnet, die zuvor mit einer Sondierstange ermittelt wurden. Heute kommt dafür das Multibeam zum Einsatz.“ Der Experte für Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur war von 1986 bis 1994 bei der Wasserstraßendirektion tätig. Benz ist eng vertraut mit den Entwicklungssprüngen der vergangenen 30 Jahre an der Donau. Als Spezialist für die March-Region arbeitete er als wissenschaftlich-technischer Berater wiederholt mit viadonau zusammen. Für ihn ist vor allem der technische Fortschritt bezeichnend und eng mit der Neuausrichtung der Wasserstraßenentwicklung verbunden. „Bei viadonau wurden Bereiche wie Navigation, Logistik und Schifffahrt



Umwelt im Fokus – auch in der Streckenpflege entwickelte viadonau die ökologischen Ziele weiter.

enorm gestärkt und mit Umweltthemen und Hochwasserschutz enger zusammengeführt“, erklärt Benz. „Der Einsatz des Fächerecholots zur Flusssohlenuntersuchung, die Schaffung einer modernen Geoinformationsinfrastruktur oder die Entwicklung von DoRIS waren Meilensteine in Sachen modernes Wasserstraßen- und Verkehrsmanagement.“ viadonau löste einen Modernisierungsschub aus, der sich auch im Inneren vollzog. Mitten hineingeboren in die digitale Revolution, wusste man die neuen Tools für sich zu nutzen. Was heute selbstverständlich ist, entfaltete bei viadonau erstmals seine Wirkung. E-Mail und die Einrichtung eines Intranets vernetzten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf effiziente Weise und verkürzten viele Arbeitsabläufe. Moderne IT-Systeme verringerten den bürokratischen Aufwand und optimierten die Datenarchivierung. Die Einführung und Weiterentwicklung innovativer

Informationssysteme war nicht nur Zeichen des Fortschritts, sondern auch wesentliches Merkmal eines neuen Servicegedankens – die Nutzungsanreize der Donau aufzuzeigen und den Menschen die vielen Facetten der Unternehmensaktivitäten zugänglich zu machen. viadonau agiert als Marke – auch das ist neu.



„Das Herantreten an Nutzungsinteressenten als Kunden war ganz klar etwas Neues und zeigte den regelrechten Kulturwandel in diesem Tätigkeitsbereich.“

DI Gerald Benz
Geschäftsführer TRIGONplan

Sichtbar werden

Gerade beim Blick von außen wird die Bedeutung der neuen Öffentlichkeits- und Kundenorientierung deutlich. „Die Schaffung etwa einer Corporate Identity steckte bei der Wasserstraßendirektion noch in den Kinderschuhen“, erinnert sich Gerald Benz. „Aber auch der Publikationsgrad war viel geringer. Während damals vereinzelt Fachartikel zum Beispiel in der ‚Österreichischen Wasserwirtschaft‘ veröffentlicht wurden, nutzt viadonau heute vielfältige Kommunikationsplattformen.“ Mit einem konsequenten Markenauftritt, einer Website und regelmäßigen Publikationen geht viadonau nach außen und sensibilisiert für wichtige Donauthemen. Hochwasserschutz, Umweltprojekte oder Kooperationen mit Wirtschaft und Politik sind heute sichtbar und transparenter. Gleichzeitig werden Foren geschaffen und Fachleute und Interessengruppen besser miteinander vernetzt. Dadurch entstehen

neue Formen der Teilhabe an Projekten und wichtigen Maßnahmen. Mit viadonau kam die Informationsoffensive.

Vorbilder schaffen

Eine zeitgemäße Unternehmensentwicklung orientiert sich nicht nur an technischen Innovationen. Auch soziale und geschlechtergerechte Bedingungen sind ein aktuelles Thema für moderne Betriebe. Obwohl es in Politik und Öffentlichkeit immer wieder prominent vertreten ist, zeichnen sich Fortschritte bei der gerechten Verteilung der Geschlechter in der Arbeitswelt nur langsam ab. Und bei viadonau? „Während der Frauenanteil bei anderen Infrastrukturbetreibern, wie zum Beispiel ASFINAG und ÖBB, noch unter 20 Prozent liegt, können wir immerhin knapp 25 Prozent vorweisen. Da ist noch viel Luft nach oben“, erklärt Vera Hofbauer, Leiterin des Teams Wissensmanagement und Gleichbehandlungsbeauftragte bei viadonau. Neben dem geringen Anteil von Frauen verweist Hofbauer zudem auf ein hartnäckiges Verteilungsphänomen. „In der Zentrale beträgt unser Frauenanteil über 40 Prozent. Bei den Teams an der Strecke oder an den Schleusen geht er hingegen gegen null.“ Geschlechtergerechtigkeit ist ein wichtiger Aspekt im Selbstverständnis des Unternehmens, daher packte man das Thema

schon früh an. Die Gleichbehandlungsbeauftragte sieht viadonau in einer Vorreiterrolle. „viadonau hat in vielen Bereichen Innovations- und Wandlungsfähigkeit bewiesen. Auch in der Personalstruktur können wir Zeichen setzen“, zeigt sich Vera Hofbauer zuversichtlich. „Wir wollen auch bei Frauen- und Gleichstellungsthemen vorangehen und mit einem gezielten Serviceangebot die Arbeitswelt von viadonau zum Vorbild machen.“ Für Hofbauer hat die Erhöhung des Frauenanteils viel mit Möglichkeiten für flexible Arbeitszeitgestaltung zu tun. Gleitzeit, Telearbeit, Führen in Teilzeit und ein aktives Karenzmanagement, das auch Pflegekarenz und Bildungskarenz einschließt, seien Angebote, die viadonau speziell für Frauen attraktiver machten. „Derzeit gibt es noch keine Abteilungsleiterin“, stellt die Gleichbehandlungsbeauftragte fest. „Den Frauenanteil in Führungspositionen zu erhöhen, würde auch eine betriebswirtschaftliche Aufwertung des Unternehmens bedeuten. Denn dass gemischte Teams besser arbeiten, gilt mittlerweile als erwiesen.“

Für die Zukunft entwickeln

Dass sich viadonau aktuellen sozialen Themen widmet und den Blick immer auch nach innen richtet, zeigt den Modernitätsanspruch des Unternehmens.

Heute ist das Handlungsfeld von viadonau deutlich vielschichtiger und größer. Das breite Aufgabenspektrum ist in eine zukunftsorientierte Unternehmensentwicklung eingebunden. Von Themen des Arbeitsumfelds der einzelnen Mitarbeiterin, des einzelnen Mitarbeiters bis zur internationalen Zusammenarbeit hat sich der Fokus enorm erweitert. Mit viadonau richtete sich der Blick auch stärker nach vorne. Man weiß: Nachhaltige und umweltbewusste Planung schafft Langzeitperspektiven. Dabei handelt viadonau in einem reizvollen Spannungsfeld: als Wasserstraßenbetreiber mit wichtigen Sicherheits- und Verwaltungsaufgaben einerseits und andererseits als Innovationsträger für eine umweltfreundliche und leistungsfähige europäische Transportachse.

Europa ist ein wichtiges Stichwort. Die Donau wird gemeinsam entwickelt. Dabei können die Ziele der einzelnen Länder sehr unterschiedlich sein. Gerald Benz meint dazu: „Für viadonau heißt die neue Herausforderung heute, etwa wesentliche flussökologische Aspekte auch auf internationaler Bühne mitzubestimmen. Es gibt einen Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan vor dem Hintergrund einer europäischen Wasserrahmenrichtlinie und nicht zu vergessen die EU-Donauraumstrategie – die Vergemeinschaftung der Interessen und Entwicklungsmaßnahmen auf europäischer Ebene erhöht natürlich auch den Koordinationsaufwand enorm.“ Und die Chancen? „Heute blickt man national wie international ganzheitlicher auf die Donau. Die Stärkung eines Bereichs kann auch die Aufmerksamkeit für einen anderen erhöhen, zum Beispiel Umweltfragen im Hochwasserschutz“, erklärt Benz. „Das funktioniert aber nur, wenn es bei der jeweiligen Zielsetzung keine Konflikte gibt.“ Auf der Suche nach integrativen Lösungen ist also Wandlungs- und Innovationsfähigkeit gefragt denn je. Als Multitalent mit Zukunftsorientierung waren viadonau diese Eigenschaften ohnehin in die Wiege gelegt.



Bei viadonau weiß man: Nachhaltige und umweltbewusste Planung schafft Langzeitperspektiven.



10 Years on the Danube Stages of Change

The establishment of viadonau in 2005 characterized a profound time of change on the Danube: new definitions of tasks and responsibilities, new development strategies, new style – a paradigm shift. As a visible sign of this transformation process, the company has brought substantial change to the Danube, with a new philosophy combined with new technological, environmental and economic innovations. But why? And what have been the results of these changes? What follows is a report from people who witnessed the beginnings of the most important aspects of this development.

Klaus Dieplinger, Departmental Manager at viadonau: “The occupation of Stopfenreuther Au and the prevention of the construction of a power plant at Hainburg in 1984 were significant

events which encouraged a rethink of how the Danube waterway should really be managed. Environmental issues, incorporating care and maintenance of the waterway and conservation activities along the riverbanks, have gained enormous importance and influence since then.”

Franz Schütz, Team Leader for Conservation at viadonau: “The environmental movement of the 1980s demanded a realignment. The corporatization of the waterway Directorate in 1994 was nevertheless not really an optimal solution. Only with the establishment of viadonau and its holistic approach to development to meet the requirements of a modern waterway was a coherent strategy realized. The environment was assigned a central role. Since then, environmental objectives regarding care of the natural areas along the banks of the Danube and the flood control dams have been consistently further developed.”

Gerald Benz, an expert in landscape planning: “At viadonau areas such as navigation, logistics, and shipping have been strengthened enormously and ever more closely integrated with environmental issues and flood protection. The application of modern technology characterizes the era of viadonau. The use of multibeam bathymetric sonar systems for riverbed surveying, the creation of a modern geographic information infrastructure, and the development of DoRIS have all been milestones in waterway and traffic management.”

Vera Hofbauer, Team Leader for Knowledge Management and Gender Equality Officer at viadonau: “viadonau has proven itself in a great number of areas of innovation and adaptability. Moreover, we also set a shining example with our staffing structure. Our objective is to lead the way with regard to gender and equality issues, with a targeted range of services that makes viadonau a role model for the working environment.”



Umwelt

Die Regulierung der March in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts hatte langfristige Folgen für das empfindliche Gewässerökosystem. Die March-Auen, einzigartiges Naturjuwel und Teil des „Grünen Bands“ durch Europa, drohen langsam trocken zu fallen. Die Wiederanbindung des Altarms bei Angern an der March ist ein erster Versuch, dem Naturjuwel sein lebendiges Glitzern zurückzugeben.

Die March – größter Tieflandfluss Österreichs

Anders als bei alpin geprägten Flüssen findet man an der March feine Sedimente, langsamere Fließgeschwindigkeiten, höhere Wassertemperaturen, ein kontinental geprägtes Abflussregime mit Frühjahrshochwassern und die typischen Mäander – einen in gemächlichen Bögen in der Auenlandschaft hin- und herpendelnden Fluss-

verlauf. In Österreich ist die March der größte Tieflandfluss, und sie beherbergt viele seltene und schützenswerte Tier- und Pflanzenarten, von denen einige hier in Europa ihre wichtigsten Vorkommen besitzen. Das sind zum Beispiel bei den Amphibien die Tiefland- oder Rotbauchunke, außerdem einige Großgreife wie der Rotmilan oder der imposante Seeadler und Urzeitkrebse, die Überschwemmungswiesen im Auvorland besiedeln.



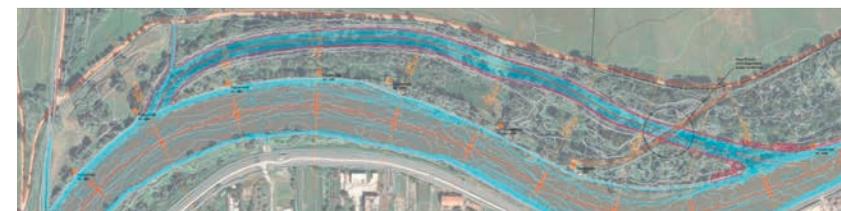
Folgen der Regulierung

Die March – Grenzfluss zwischen der Slowakei und Österreich – wurde in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts begradigt und erosionsanfällige Ufer wurden reguliert. Bis heute verläuft die Staatsgrenze in der durch diese Wasserbaumaßnahmen fixierten Flussmitte. Die abgeschnittenen Mäander aber verlanden zusehends. Auch bedingt das höhere Gefälle bei gleichzeitigem Fehlen von Seitenerosion, dass sich das Gewässerbett der March eintieft. Durch die Wiederanbindung eines Seitenarms versucht man eine natürliche Uferlandschaft wiederherzustellen und dem Prozess der Eintiefung und Verlandung entgegenzuwirken.



Wie aus einem Altarm ein neuer Nebenarm wurde

Die Rede ist vom Altarm Angern. Teilabschnitte des Altarms waren nur noch als leichte Mulde im Gelände erkennbar, Wasser gab es nur bei Hochwasser. Erklärtes Projektziel war es also, diesen Nebenarm wiederzubeleben. Im Herbst 2015 wurde das Gemeinschaftsprojekt von Marktgemeinde Angern, Fischereiverein Angern und viadonau fertiggestellt. Die Ergebnisse können sich sehen lassen: Der 820 Meter lange Nebenarm wurde beidseits wieder an die March angebunden, jetzt wird er wieder ganzjährig durchströmt. Schon entdeckt man die ersten rastenden Zugvögel und wandernden Amphibien. Dies ist das erste Mal seit der Regulierung der March, dass ein abgetrennter Seitenarm wieder in voller Länge an den Fluss angebunden wird. Als weitere Aufwertung des Lebensraums wurden im Zuge der Bauarbeiten auch zwei Amphibientümpel hergestellt.



ABSTRACT Projects – Environment

The regulation of the March in the first half of the last century has had long-term consequences for the river's sensitive shore areas. There is a real threat of the wetlands along the March, a unique natural treasure and part of the "European Green Belt", slowly drying up. The reconnection of the backwaters in Angern an der March is a first attempt to return this jewel of nature to its former pristine condition. The joint project involving the Fishing Association of Angern and viadonau was completed in the autumn of 2015, thereby enabling the 820-meter-long tributary to once more flow throughout the whole year.

Baujahr der Extreme

Es war ein Baujahr der Extreme. Gebaut wurde vom Dezember 2014 bis zum September 2015. Zuerst brachte ein Hochwasser in den Wintermonaten nahezu alle Arbeiten zum Stehen. In den Sommermonaten folgte dann eine extreme Hitzewelle, einhergehend mit absolutem Niedrigwasser, das ein außergewöhnlich rasches Voranschreiten der Arbeiten ermöglichte. Schlussendlich war eine Beendigung der Bauarbeiten im Zeitplan möglich.



INFO Zahlen und Fakten

Der Seitenarm befindet sich zwischen Flusskilometer 32,92 und Flusskilometer 32,10 und ist im Mittel 34 Meter breit und 3,3 Meter tief. Bei Niedrigwasser ist er dort circa 15 Zentimeter tief. Der Gesamtaushub betrug rund 27 000 Kubikmeter, zur Zeit des höchsten Wasserstandes lieferte der Pegel Angern einen Wert von 420 Zentimetern und die Lufttemperatur am heißesten Tag betrug 39 °C. In den Sommermonaten waren zu Spitzenzeiten drei Bagger und über 20 Lkws gleichzeitig im Einsatz.



Wirtschaft

viadonau ist im Sinne des adaptiven Unternehmensprozesses „Lernen vom Fluss“ bestrebt, wasserbauliche Strukturen für Schifffahrt, Erhaltung und Ökologie zu optimieren – so geschehen bei Witzelsdorf östlich von Wien. Möglichkeiten der Verlagerung von Gütern auf die Wasserstraße sondiert viadonau gemeinsam mit dem Sektor in güterspezifischen Workshops.



ordnung für viadonau als Betreiber der Wasserstraßeninfrastruktur nicht wirtschaftlich. Daher wurde im Jahr 2014 ein Optimierungsprojekt ausgearbeitet, das auf die Reduktion der Anlandungstendenz und damit eine bessere Balance des Geschiebetriebes durch eine moderate Adaption der bestehenden Niederwasserregulierung abzielte. Dabei sollten die bereits erreichten Verbesserungen hinsichtlich Ökologie und Sohleintiefung nicht gefährdet werden. Konkret wurde von September bis Oktober 2015 die bauliche Anpassung in Form einer Aufhöhung des oberstromigen Leitwerkes und der vier im Pilotprojekt neu errichteten Bühnen durchgeführt.

Bei zukünftigen Projekten kann auf den Erfahrungen der Optimierung des Bereiches Witzelsdorf aufgebaut werden, um jene Bereiche prioritär zu behandeln, die für die Schifffahrt unzureichende Fahrwasserbedingungen aufweisen. Eine wichtige ökologische beziehungsweise wasserwirtschaftliche Randbedingung ist hierbei das Erreichen einer stabilen mittleren Höhenlage der Stromsohle.

Optimierung Niederwasserregulierung Petronell-Witzelsdorf

Im Zeitraum 2007 bis 2009 wurde das Pilotprojekt Witzelsdorf mit dem Ziel durchgeführt, die ökologische Funktionsfähigkeit der stark verbauten Uferzonen durch Umgestaltung des linken Ufers (Uferrückbau) und der unmittelbar vorgelagerten Bühnen zu verbessern. Eine Vorgabe war, dass die nautischen Verhältnisse durch den Umbau nicht verschlechtert werden sollten.

Im Zuge des Postmonitorings zeigten sich positive Wirkungen auf den Lebensraum Uferzone und eine Reduktion der Sohleintiefung im Projektgebiet. Allerdings traten in der Fahrrinne wiederholt massive Anlandungen auf, die die Fahrwassertiefen negativ beeinflussten. Ab dem Jahr 2009 waren sechs Erhaltungs-baggerungen im Ausmaß von insgesamt 215 000 Kubikmeter Kies nötig. Abgesehen von der Beeinträchtigung der Schifffahrt in Niederwasserperioden sind laufende Erhaltungsmaßnahmen dieser Größen-

Recyclingprodukte – eine für die Binnenschifffahrt vielversprechende Gütergruppe

Am 23. April fand auf dem MS Negrelli der Auftaktworkshop der neuen Arbeitsinitiative „Recyclingprodukte mit dem Binnenschiff“ statt. 36 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus der Industrie und dem Logistiksektor diskutierten über Möglichkeiten einer Verlagerung von Sekundärrohstoffen auf die Wasserstraße Donau und waren sich einig: Der Recyclingsektor gewinnt zunehmend an wirtschaftlicher Bedeutung, vor allem aufgrund der weltweit steigenden Ressourcenknappheit und des gleichzeitig enormen Bedarfs an Sekundärrohstoffen. Das Binnenschiff stellt mit seiner Massenleistungsfähigkeit und seinen niedrigen Transportkosten eine sinnvolle Lösung für den Recyclingsektor dar.

Neben Altmetallen und Schrott werden im Rahmen der Initiative auch Altglas, Altplastik und zellstoffbasierte Recyclingprodukte (Altpapier, Altholz) unter die Lupe genommen.



Zukunftsmarkt Türkei?

Die Türkei ist einer der weltweit größten Importeure von Altmetall und Schrott. Rund 17 Prozent beziehungsweise 19 Millionen Tonnen des weltweiten Schrottimports entfallen auf die Türkei. 3,2 Millionen Tonnen davon werden aus den zehn Donauanrainerstaaten bezogen, vor allem Rumänien spielt eine wichtige Rolle bei der Versorgung des türkischen Marktes.



Eine Initiative des Aktionsprogrammes Donau des bmvit

INFO Build on the Danube Corridor

Am 27. und 28. Juni 2016 finden in Linz zum zweiten Mal die Danube Business Talks statt. Die Business-Plattform wird diesmal neue Marktchancen für die Binnenschifffahrt im Bau- und Recyclingsektor erkunden. Führende Expertinnen

und Experten aus der Industrie und dem Logistiksektor sowie politische Entscheidungsträgerinnen und -träger diskutieren über innovative Logistiklösungen und neue aussichtsreiche Märkte entlang des Donaukorridors.

Kontakt: Héléne Masliah-Gilkarov
T +43 50 4321-1403
events@viadonau.org

„Wir begrüßen die Arbeitsinitiative ‚Recyclingprodukte mit dem Binnenschiff‘ von viadonau und freuen uns über den erfolgreichen Auftaktworkshop zum Thema Altmetalle und Schrott im Ennshafen. Wir sind überzeugt, dass im Donaauraum ein hohes Aufkommen an Recyclingprodukten besteht und bieten maßgeschneiderte Lösungen für Umschlagprojekte über den Wasserweg an.“

DI Dr. Werner Auerl Geschäftsführer Ennshafen OÖ GmbH

ABSTRACT Projects – Economy

The pilot project at Witzelsdorf (2007 to 2009) improved the ecological functionality of the heavily built-up shore areas through the implementation of renaturation measures along the left bank of the Danube along with the improvement of groynes in the vicinity. In 2015 severe aggradation led to im-

provements of the upstream approach pier and four groynes in the project area. viadonau is now also sharpening its focus on commodity groups particularly suitable for IWT and launched a new working initiative for recycled products last April. In June 2016 Danube Business Talks will be held in Linz to explore market opportunities for inland waterway transport in the construction and recycling sectors.



Sicherheit

Nach der Dammsanierung an March und Thaya nimmt viadonau ein weiteres wichtiges Hochwasserschutz-Großprojekt in Angriff – die Sanierungen des Marchfeldschutzdammes, der Donaulände Hainburg und des Wolfsthaler Damms. Ziel: eine nachhaltige und maßgeschneiderte Modernisierung der Hochwasserschutzanlagen östlich von Wien.

Hintergrund und Projektgebiet

Durch das Hochwasser im Juni 2013 kam es im Bereich der unsanierten Abschnitte des Marchfeldschutzdammes und der Rückstaudämme zu Sickerwasseraustritten, Aufweichungen und Setzungen. Die Folgen zeigten deutlich die Notwendigkeit unmittelbarer Dammverteidigungsmaßnahmen, die sich zunächst auf einzelne Bereiche des Marchfeldschutzdammes, des Rußbachdammes und Hainburgs konzentrierten. Kleinere Sicherungsmaßnahmen wurden zudem in den

Bereichen Fischamender Rückstaudamm und Schönauer Rückstaudamm vorgenommen.

Die Auswirkungen des Hochwassers von 2013 zeigten auch: Um das Gebiet langfristig zu sichern, ist die Sanierung und Modernisierung einzelner Hochwasserschutzanlagen dringend vonnöten. Die Angleichung an den aktuellen Stand der Technik und die höhenmäßige Anpassung der Dammbereiche entsprechend der bescheidmäßigen Konsenswassermenge sind daher zentrale Aspekte des Projekts „Hochwasserschutz

Donau – Marchfeldschutzdamm, Hainburg, Wolfsthaler Damm“. Parallel zur Sanierung der einzelnen Abschnitte des Schönauer Rückstaudammes, des Marchfeldschutzdammes und des Rußbachdammes durch viadonau werden vom Wiener Gewässer Management (WGM) auf einer Gesamtlänge von 7,6 Kilometern ebenfalls Teile des Marchfeldschutzdammes (Überströmstrecke) sowie der Witzelsdorfer Rückstaudamm saniert. Darüber hinaus ist die Sanierung des im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegenden Wolfsthaler Damms mit einer Länge von 3,9 Kilometern geplant.



Naturbewusste Umsetzung

Die Hauptarbeiten sollen im Winter 2016/2017 beginnen und bis Ende 2019 abgeschlossen sein. Da ökologisch sensible Fauna und Flora wie zum Beispiel Sumpfschildkröten, Orchideen und der Schwarzstorch im Projektgebiet beheimatet sind und bei den

Arbeiten umweltgerecht berücksichtigt werden müssen, wird die mögliche Bauzeit stark eingeschränkt. Der Projektabschluss inklusive Restarbeiten ist für Ende 2022 vorgesehen. Die Sanierungen werden auf einer Länge von rund 67 Kilometern stattfinden.

INFO

Das Hochwasser 2013 in Ostösterreich

Das Hochwasser 2013 lag im niederösterreichischen Abschnitt der Donau westlich von Wien weitgehend über dem sogenannten HQ_{100} -Bemessungsereignis, also den Werten für ein nur einmal in 100 Jahren auftretendes Ereignis. Im Vergleich dazu wurde in Oberösterreich und von Wien bis zur Staatsgrenze teilweise sogar das HQ_{300} -Bemessungsereignis überschritten. Die maximalen Durchflussmengen des Hochwassers lagen zwischen 9 500 und 11 500 Kubikmetern pro Sekunde und waren damit durchwegs höher als bei dem Ereignis im August 2002.

Von der Analyse zur konkreten Maßnahme

Die einzelnen Dammschnitte wurden anhand geotechnischer Parameter bewertet und nach ihrem Sanierungsbedarf gereiht. Aufbauend auf den Resultaten der Detailanalyse der Dämme wurde eine Leitplanung ausgearbeitet. Diese definiert die erforderlichen Maßnahmen für die einzelnen Abschnitte. Nachdem parallel zur Leitplanung ein UVP-Feststellungsantrag bei der zuständigen Behörde eingebracht wurde, können nun weitere bodenphysikalische, chemische und geotechnische Untersuchungen folgen. Die bestehenden Schutzdämme am linken Donauufer östlich von Wien haben vom Ölhafen Lobau bis Schlosshof eine Länge von rund 90 Kilometern. Für Teile des Marchfeldschutzdammes wurde die Sanierung und Dammhöhenadaptierung bereits fertiggestellt.

State-of-the-Art-Hochwasserschutz

Die Sanierung entsprechend dem Stand der Technik betrifft sowohl den eigentlichen Damm als auch die für den Betrieb der Hochwasserschutzanlage notwendigen Bauwerke. Dabei sind sowohl naturschutzfachliche und archäologische als auch grundwasserhydraulische und sonstige technische Umgebungsbedingungen zu berücksichtigen.

Im Zuge der Dammsanierung wird mit modernster Bautechnik ein Dammquerschnitt inklusive der beidseitigen Schutzstreifen hergestellt und – für ausgewählte Dammschnitte – eine Dammhöhenadaptierung festgelegt. Teil der Instandsetzung sind darüber hinaus eine Dammdichtung und eine Deckschichtentspannung zur Verhinderung eines hydraulischen Grundbruchs.

ABSTRACT

Projects – Safety

The floods in June 2013 caused damage to sections of dams not yet renovated as well as damage to sections of the Marchfeld protective dam and its backwater dams. This event clearly demonstrated the urgent need for modernization of other individual flood protection facilities. Following the refurbishment of dams along the rivers March and Thaya, viadonau is undertaking another important major flood control project: the renovation of the Marchfeld protective embankment, the embankment at Hainburg, and the dam at Wolfsthal. Objective: adaptation of the affected dam areas to achieve a sustainable and tailor-made flood protection system for the Danube east of Vienna. Construction schedule: winter 2016/2017 until end of 2019.



Corporate Governance

Umweltperformance steigern, Arbeitssicherheit gewährleisten und Gesundheitspotenziale stärken – dies sind wesentliche Aspekte einer modernen Unternehmensphilosophie. Aber was hat das alles mit Corporate Governance zu tun?

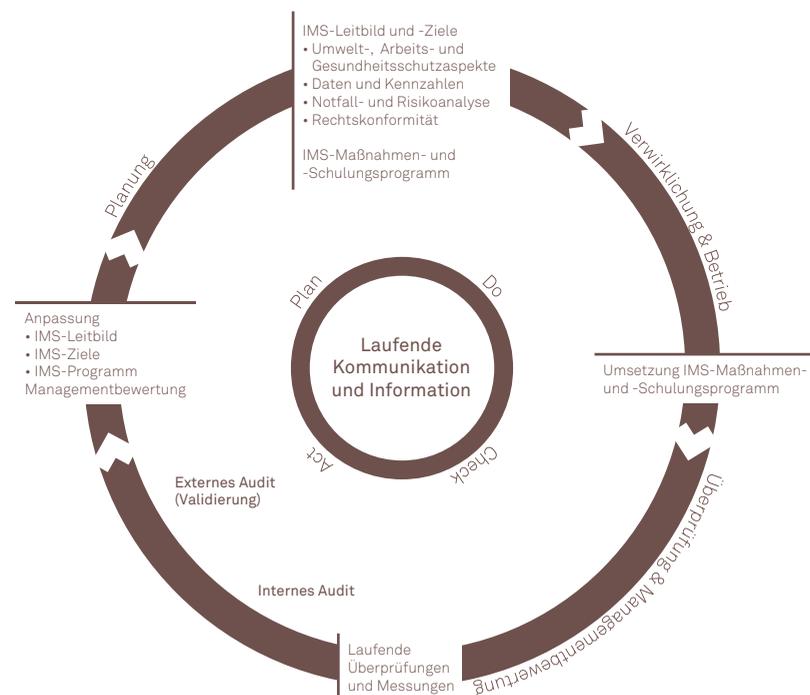
Verbindliche Grundsätze durch Corporate Governance

Corporate Governance kann als die Gesamtheit aller Vorschriften, Werte und Grundsätze verstanden werden, die für ein Unternehmen gelten. Sie bildet somit einen komplexen Ordnungsrahmen aus obligatorischen und freiwilligen Maßnahmen. Teil des viadonau-Kodex ist auch das Integrierte Managementsystem, das Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutzaspekte vereint und verbindliche Handlungsgrundsätze dafür festlegt.

Nachdem bereits 2009 ein Umweltmanagementsystem etabliert worden war, entschied sich viadonau 2013 für eine umfassende Lösung und führte ein Integriertes Managementsystem (IMS) ein. Mit dem IMS werden betriebliche Abläufe und Strukturen optimiert und so die Bereiche Umweltschutz, Arbeitssicherheit und Gesundheitsmanagement kontinuierlich weiterentwickelt. Basierend auf einem festen Leitbild werden diese drei Bereiche bei allen Unternehmensprozessen stets im Auge behalten.

Wesentliche Ziele sind die stetige Verbesserung und das Hintanhalten negativer Auswirkungen und Risiken. In regelmäßigen Abständen werden

daher die bedeutenden Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutzaspekte qualitativ beurteilt und tätigkeitsübergreifend berücksichtigt.



Umweltperformance steigern

Durch Maßnahmen zur Wiederherstellung natürlicher Flusslandschaften, umweltgerechte Arbeitsweisen und den Einsatz umweltfreundlicher Technologien und Produkte ist viadonau stets bemüht, ökologische Aspekte in sämtlichen Handlungsbereichen zu beachten und die Umweltperformance des Unternehmens kontinuierlich zu verbessern.

Umweltgerechte Ufer- und Dampfpflege

Um die naturschutzfachlich wertvollen Wiesen an der Donau dauerhaft zu sichern, verfolgt viadonau ein gezieltes Pflegekonzept, ausgerichtet an den Lebenszyklen bestimmter Pflanzen- und Tierarten. Geschulte Streckenmitarbeiter mähen zu festgelegten Zeitpunkten und schaffen damit günstigere Rahmenbedingungen für die Entfaltung des heimischen Artenreichtums.

ABSTRACT Projects – Corporate Governance

Building on the existing Environmental Management System (EMS), developed in 2009, viadonau decided to implement a comprehensive system. In 2013 the company established an Integrated Management System (IMS), which ensures that operational processes and structures are optimized, thereby enabling environmental protection and occupational health and safety management to continually progress. viadonau is dedicated to improving all aspects of the daily work routine as well as enhancing the company's environmental performance. With this integrated approach viadonau encourages responsible actions and offers continuous training programmes – including emergency exercises and environmentally friendly procurement.

„Ein umfassendes Schulungs- und Maßnahmenprogramm über das gesetzliche Mindestmaß hinaus hilft, die Arbeitsbedingungen zu verbessern, das Wohlbefinden am Arbeitsplatz zu steigern und einen gesunden Lebensstil der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fördern. Neben der laufenden Betreuung durch die Arbeitsmedizin wird auch eine Auswahl weiterer Möglichkeiten, beispielsweise Biofeedbackanalyse, Rückenschule, Vorsorgeuntersuchungen, angeboten.“

DI Julia Kneifel IMS-Beauftragte von viadonau



Bibermanagement

Um sowohl den Interessen der Erholungsuchenden als auch den Lebensraumanprüchen des Bibers gerecht zu werden, setzen wir auf die regelmäßige Begutachtung gefährdeter Abschnitte durch Expertinnen und Experten. Durch das Anbringen von Schutzgittern oder auch das Belassen geschnittener Biberbäume im Uferbereich werden dem Nagetier auf schonende Weise Grenzen gesetzt und so diversen Nutzungsinteressen in den Uferbereichen umweltgerecht Rechnung getragen.



Arbeitssicherheit gewährleisten

Um Arbeitsunfälle, gefährliche Situationen und arbeitsbedingte Erkrankungen zu vermeiden, die Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erhalten und zu fördern sowie Umweltbelastungen zu verringern, finden jährliche Begehungen durch ein Team von Fachleuten statt. Vor Ort und im laufenden Arbeitsprozess werden potenzielle Gefahrenquellen identifiziert und Arbeitsabläufe hinsichtlich möglicher physischer und psychischer Belastungen bewertet. In der Folge werden Maßnahmen zur Gefahrenverhütung festgelegt, eine Beurteilung sicherheitsrelevanter Vorfälle und gefährlicher Situationen vorgenommen und daraus wiederum geeignete Schulungsprogramme abgeleitet.

Gemeinsam moderne Standards setzen

Ost und West verbinden

Die Donau ist mit ihren zehn Anrainerstaaten nicht nur der internationalste Fluss der Welt. Seit gut 20 Jahren mit Nordwesteuropa verbunden, bildet sie als Wasserstraße einen leistungsfähigen Transportweg zwischen Seehäfen an beiden Enden Europas. 1984 wurde der Donau-Schwarzmeer-Kanal in Betrieb genommen, der die untere Donau im damals auf einer Fläche von fast 40 Quadratkilometern neu geschaffenen Seehafen in Constanța am Schwarzen Meer direkt mit der weltweiten Großschifffahrt verbindet. 1992 hat Deutschland mit der Fertigstellung des Main-Donau-Kanals die obere Donau mit dem Rheingebiet verbunden, und damit nicht nur mit dem Rhein – der leistungs-

fähigsten Binnenwasserstraße Europas –, sondern auch mit dem nordwesteuropäischen Wasserstraßennetz und den weltweit bedeutenden Seehäfen Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen.

Diese Entwicklung in der Infrastruktur und die politischen Veränderungen rund um den Fall des Eisernen Vorhangs haben das Umfeld der Donauschifffahrt grundlegend verändert. Die folgenden zwei Beiträge werfen Licht darauf, wie sich Österreich als kleines Binnenland mit nur 351 der über 3 800 Kilometer der Rhein-Main-Donau-Achse erfolgreich für moderne Standards einsetzt und so die Zukunft der Donauschifffahrt sichert.



Intern

Von Michael Fastenbauer

Leiter der Abteilung Entwicklung & Innovation

Impulse aus Österreich für moderne Standards in der Donauschifffahrt gab es viele. Aus viadonau-Perspektive möchte ich zwei Beispiele besonders hervorheben: Wenn andere von Verkehrstelematik sprechen, dann sprechen wir von River Information Services (RIS). Die Geschichte des erfolgreichen Informationsdienstes startete mit der Motivation, ein Echtzeitinformationsnetz zu schaffen, das sich schließlich über ganz Europa erstrecken sollte. Dafür entwickelten das bmvit und auch viadonau gemeinsam mit mehreren Ländern neue, moderne Standards. Ein Meilenstein dieses innovativen Entstehungsprozesses ist die Implementierung von DoRIS als erstes komplettes RIS-System. DoRIS hat heute internationale Vorbildfunktion und prägt entscheidend die Sicherheits- und navigationstechnischen Bestimmungen zahlreicher Länder.

Der zweite Punkt ist Awareness. Die Bewusstseinsbildung für die Binnenschifffahrt spielte für viadonau seit jeher eine zentrale Rolle. Im Infrastrukturministerium eines Donaulandes wurde ich vor vielen Jahren mit der Frage konfrontiert: „Wieso soll die Donau eine Chance für uns sein? Wir müssen doch die Wasserstraße erhalten und dürfen für ihre Nutzung keine Gebühren einheben. Das ist doch nur eine Last für unser Land!“ viadonau konnte – immer tatkräftig unterstützt vom bmvit – im Donaauraum einen wesentlichen Beitrag dadurch leisten, dass entsprechendes westeuropäisches Wissen grenzübergreifend adaptiert und verbreitet wurde. Dadurch konnte ein Standard etabliert werden, der die Wasserstraße als effiziente umweltfreundliche Verkehrsinfrastruktur mit freier Kapazität anerkennt. Heute spiegelt sich diese Erkenntnis auch in der Verkehrspolitik der einst skeptischen Länder im Donaauraum wider. Für mich persönlich, der ich vor mehr als zehn Jahren aus der Telekommunikationsindustrie zu viadonau gekommen bin, haben die vielfältigen Themen der Verbindung von Ost und West noch immer großen Reiz. Nach meiner auf Westeuropa konzentrierten früheren Tätigkeit bringen mir die internationale Arbeit im Donaauraum und der notwendige kulturelle Brückenschlag zum Westen nun täglich neue spannende Herausforderungen.



Extern

Von Reinhard Vorderwinkler

Leiter der Abteilung Schifffahrt – Technik und Nautik im bmvit

Moderne Standards sind eine Voraussetzung für den Erfolg von grenzüberschreitenden Tätigkeiten wie der Donauschifffahrt. Deshalb habe ich mich frühzeitig für technische Neuerungen wie beispielsweise River Information Services, kurz RIS, engagiert und viele Diskussionen mit Kolleginnen und Kollegen aus den Niederlanden, Deutschland und dem Donaauraum geführt. Trotz der geringen Bedeutung Österreichs als Binnenschifffahrtsland hat sich unsere aktive Rolle für die Donau und die europäische Binnenschifffahrt insgesamt gelohnt. Wie weit wäre der Einsatz von RIS heute ohne die österreichische Initiative der verpflichtenden Benutzung von Transpondern zur Schiffs- und Positionsdatenübermittlung gediehen?

Natürlich werden viele weitere internationale Schnittstellen zu verschiedensten Themen betreut, etwa durch aktive Mitarbeit bei der UNECE oder die laufende Diskussion als Beobachter bei den Gremien der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt. So ist Österreich heute bei der Europäischen Kommission ein angesehener Gesprächspartner in Fragen der Binnenschifffahrt. Und gemeinsam mit Rumänien wurde Österreich im Rahmen der EU-Strategie für den Donaauraum mit der Koordination des eigens geschaffenen Schwerpunktbereichs „Binnenwasserstraßen“ betraut.

All dies erfordert neben Initiative und Kompetenz auch ein starkes Team. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von viadonau haben durch ihre Sachkenntnis und ihr Engagement maßgeblichen Anteil an diesen Erfolgen und standen mir nicht selten etwa in Besprechungen mit viel Know-how zur Seite – ad multos annos cooperationis!

Mein Fazit: Als kleiner Binnenstaat mit nur 351 Kilometer Wasserstraße kann man es sich leicht machen und im europäischen Umfeld einfach mitschwimmen – mit dem richtigen Einsatz und den richtigen Partnern kann man jedoch an unserer Schnittstelle zwischen Donau und Rhein viel bewirken und dazu beitragen, dass die Zukunftschancen der Donauschifffahrt gewahrt bleiben!

AM HAKEN

Ein Stück Geschichte aus der Donau



Um die Geschiebedynamik des Flusses zu untersuchen und für die Schifffahrt gefährliche Untiefen auszumachen, wird die Flusssohle der Donau regelmäßig vermessen. Dabei stoßen die Vermessungsfachleute von viadonau immer wieder auf Dinge, die man kaum auf dem Grund der Donau vermuten würde. Während hinter so manchem Fundstück eine kuriose Geschichte steckt – vom betrunken in die Donau gelenkten Pkw bis zum versenkten Fluchtfahrzeug eines Bankräubers –, erzählen andere auf sehr plastische Weise von den düstersten Zeiten des 20. Jahrhunderts.

Unachtsamkeit und Verantwortungslosigkeit sind wohl die häufigsten Ursachen, weshalb schon seit Menschengedenken immer wieder Dinge in der Donau landen, die dort nicht hingehören – ob Möbelstück, altes Elektrogerät, Einkaufswagen, die berühmte Klobrille oder auch deutlich größere Gegenstände. Da vor allem große Objekte wie Fahrzeuge und Schiffswracks, ähnlich wie Anlandungen, eine Gefahr für die Schifffahrt auf der Donau bedeuten können, werden solche mit dem sogenannten Multibeam, einer auf den Messbooten von viadonau zum Einsatz kommenden leistungsfähigen Echolotvorrichtung, aufgespürt und, wenn möglich, von Bergfachleuten gehoben. Die detailreichen Bilder der modernen Schallortungstechnologie offenbaren erstaunliche Einzelheiten, wie Fahrzeugräder oder

Deckstrukturen von Schiffswracks – der modernen Vermessungstechnik entgeht nichts. Dennoch staunten die Fachmänner und -frauen für Hydrografie bei viadonau nicht schlecht darüber, was sie da bei Stromkilometer 1 881,50 entdeckt hatten. Im Juni 2009, als das sowjetische Kriegsrelikt aus dem Zweiten Weltkrieg schließlich mit einem Schiffskran aus dem Donauwasser bei Hainburg gehoben und in Bad Deutsch-Altenburg an Land gebracht wurde, waren die letzten Zweifel ausgeräumt.

Das tonnenschwere Kriegsgerät, eine sowjetische Selbstfahrlafette mit Artilleriegeschütz, musste mit höchster Vorsicht behandelt werden, denn der Stahlkoloss barg immer noch Gefahr, wie bereits ein erster Blick in das Innere des Panzerfahrzeugs bestätigt hatte. So ruhten neben einem russischen Karabiner noch 50 Stück 7,2-Zentimeter-Granaten sowie mehrere Handgranaten im Fahrzeuginnenraum. Der Munitionsbestand, der über sechs Jahrzehnte im Wasser gelegen war, konnte schließlich vom herbeigerufenen Entminungsdienst des Innenministeriums entschärft und gesichert werden. Anschließend wurde das Gefährt vom Bundesheer zur weiteren Untersuchung ins Heeresgeschichtliche Museum in Wien transportiert.

Die Donau war in Kriegszeiten eine bedeutende strategische Linie, gewaltige Mengen Kriegsgerät wurden im Donaauraum bewegt. So manches davon ruht vielleicht heute noch als stählerne Zeitzeuge verborgen auf dem Grund der Donau und wartet auf seine Entdeckung.

Eine Nase in der Wachau

Cyrano de Bergerac wäre bei ihrem Anblick vielleicht vor Neid erblasst. Vielleicht wäre er aber auch erleichtert gewesen, dass da am Donauufer bei St. Lorenz eine Nase aufragt, die jene sagenhafte des französischen Literaten mit so müheloser Arroganz noch in den Schatten stellt. Für Mutige ein außergewöhnlicher Aussichtspunkt, für Rasende ein skurriler Schattenspendler, durchbricht die Betonnase der Künstlergruppe Gelatin frech den harmonischen Verlauf der Wachauer Uferlandschaft oberhalb von Rührsdorf und lädt ein zum Verweilen, Knipsen und Staunen.

Irgendwie logisch, dass entsprechend seiner Gestalt auch das Nickerchen eines Riesen gigantische Ausmaße annehmen kann. Denn er muss schon lange dort liegen, bis Erde und Sand des Wachauer Donauufers alles bis auf die

Nase des Kolosses zugedeckt haben. Genau diesen Eindruck gewinnt man, wenn man bei Stromkilometer 2 014 bei St. Lorenz den Blick auf das rechte Donauufer in unmittelbarer Nähe der Rollfähre St. Lorenz-Weißenkirchen richtet. Halb der nur wenige Meter an ihr vorbeifließenden Donau zugewandt, atmet die mit vier Meter Höhe, fünf Meter Breite und siebeneinhalb Meter Länge gigantische Nase seit fast schon eineinhalb Jahren frische Donauluft, bietet beim Erklettern und Erkunden launige Abwechslung und ist ein beliebtes Fotomotiv für unzählige zu Fuß, auf dem Rad oder per Schiff Vorüberkommende.

Nicht nur schön, sondern auch echt sollte sie wirken. Bereits im Jahr 2012 veranstaltete die Künstlergruppe Gelatin dazu eine Nasenschau mit

rund 70 „Models“, um ein möglichst authentisches Riechorgan zu kreieren. Das Ergebnis ist eine Mischform aus Gipsabdrücken von zwei „Models“. Im Juli 2014 wurde das stattliche, in einem komplizierten Verfahren aus Beton errichtete Riechorgan der Öffentlichkeit übergeben. Seither können Jung und Alt in den begehbaren Nasenlöchern das Leben eines Nasenhaares nachempfinden oder an der Spitze der Skulptur die Aussicht auf Donau und Weinberge genießen. Unser Fazit: ein herrlicher Zinken mit Format.

Facts

Der Standort der Nase nahe der Donau wird regelmäßig überschwemmt. Daher musste schon beim Bau der Skulptur auf eine ausreichende Sicherung geachtet werden. Sie ist sieben Meter tief verankert, um dem Hochwasser dauerhaft zu trotzen. Gleichzeitig sorgen die Fluten für ein regelmäßiges „Putzen“ der Nase.



Ausgegraben

Das Ende des Zweiten Weltkriegs jährt sich heuer zum 70. Mal. Viele Ausstellungen, Bücher und Dokumentationen erinnern daran. Auch viadonau will einen verantwortungsvollen Blick zurück werfen.



Spurensuche

Im Juli 1939 wurde die Wasserstraßenverwaltung der damaligen „Ostmark“ in die Reichswasserstraßenverwaltung eingegliedert. Sechs Jahre später, im Juli 1945, wurde das Strombauamt als Teil des Staatsamts für öffentliche Bauten, Übergangswirtschaft und Wiederaufbau gegründet. Die Zeit dazwischen liegt weitgehend im Dunklen und

wurde nie aufgearbeitet. Bei der Neuordnung des viadonau-Archivs wurden Unterlagen mit Hinweisen auf den Einsatz von Kriegsgefangenen in Steinbrüchen und Wasserbau gefunden.

Daraufhin wurden in einem Vorprojekt weitere Archive gesichtet und Quellen zum Beispiel zu (Ent-)Nazifizierung,

dem Bau von Donauhäfen und Arbeiten in der Nachkriegszeit entdeckt. Ab 2016 soll nun ein Forschungsprojekt die NS- und Nachkriegszeit der Wasserstraßenverwaltung beleuchten. Helfen Sie uns, Licht in unsere Geschichte zu bringen! Wir freuen uns über Dokumente, Erzählungen oder Fotos aus dieser Zeit: vera.hofbauer@viadonau.org



Links: Lehrlinge in Bad Deutsch-Altenburg, ca. 1944; rechts: Bau des Alberner Hafens, 1941 (© viadonau-Archiv)

Gesichtet



Für effiziente Grenzkontrollen Handbuch schafft Klarheit



Klare Sicht mit neuem Handbuch. Das neue Handbuch zu Grenzkontrollen informiert über die Kontrollmodalitäten an allen EU- und Schengen-Außengrenzen entlang der Donau. Vom Überblick über die zu durchlaufenden Schritte und die auszufüllenden Formulare bis zu den Kontaktdaten und Öffnungszeiten der Kontrollstellen bietet das Handbuch alles, was man wissen muss über Grenzkontrollen entlang der Donau. Das praktische Handbuch ist Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen den Schwerpunktbereichen für Schifffahrt und Sicherheit der EU-Donauraumstrategie und bildet eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung harmonisierter und vereinfachter Kontrollen. Jetzt downloaden unter www.danubenavigation.eu oder im Publikationsbereich von www.viadonau.org.



Informationen für alle Lagen Services für die Transportplanung

Die Onlinedienste der Donau River Information Services – DoRIS (www.doris.bmvit.gv.at) bieten wertvolle Informationen zur aktuellen Fahrwassersituation entlang der österreichischen Donau – von aktuellen Pegelständen und -prognosen sowie Informationen zu Schleusenstatus bis zu Streckenverfügbarkeit und Seichtstellenübersicht. Neu an der Seichtstelleninformation ist die Angabe eines zweiten aktuellen Tiefenwerts für jede Seichtstelle, der sowohl im Lageplan als auch in der Überblickstabelle dargestellt wird. Mithilfe dieser Information soll es Schifffahrtstreibenden ermöglicht werden, die Tiefenrinne in den Seichtstellen schneller zu erkennen und die vorhandenen Fahrwasserbedingungen optimal für Schifffahrtsaufträge auf der österreichischen Donau zu nutzen. Die DoRIS-Website bietet auch für ausgewählte Brücken auf der österreichischen Donau aktuelle Durchfahrts Höhen innerhalb der gekennzeichneten Durchfahrtsöffnungen. Die Werte beruhen auf entsprechenden Bezugspegeln der einzelnen Brücken und werden im 15-Minuten-Takt aktualisiert.

Die internationalen Fahrwasserverhältnisse entlang der Donau werden im Danube Fairway Information Services Portal (www.danubeportal.com) abgebildet. Sie umfassen die Wasserstände an den wichtigsten Pegeln von Oberndorf (DE) bis Sulina (RO), Seichtstelleninformationen, aktuelle Nachrichten für die Binnenschifffahrt, Eismeldungen, wichtige Hinweise zu diversen Wasserstraßenobjekten wie Brücken, Schleusen und Häfen, Behördeninformationen sowie Kartenmaterial und einen Liegestellenatlas zum Downloaden.

