

stream

DAS MAGAZIN VON VIADONAU AUSGABE 06/2017

HINGESCHAUT

SO GEHT

WASSERSTRASSE

Story ab Seite 8

BLITZLICHT: Bestnoten für viadonau

NACHGEFRAGT: Freie Fahrt für Wirtschaft

AM HAKEN: Wurm-Riese im Porträt

viadonau



SCHNELL AM PULS

Wer ganz nah dran sein will am Pulsschlag der Donau, besucht uns am besten auf Facebook, Twitter oder LinkedIn und taucht ein in die vielfältige Welt von viadonau – top informiert über Umwelt, Wirtschaft und Sicherheit am internationalsten Fluss der Welt.

www.danube-logistics.info

Wir bauen täglich an der Zukunft der Donau



HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer viadonau

Wenn die Schifffahrt sorgenfrei über die Donau navigiert, Radfahrerinnen und Radfahrer ihre Touren auf den Treppelwegen genießen und Naturfans an ursprünglichen Flussufern die einzigartige Donaunatur entdecken, dann wissen wir, dass wir vieles richtig machen. Die Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden ist unser Ziel. Dass viele sehr zufrieden sind, bestätigen die jüngste Umfrage unter Schifffahrtstreibenden an der Donau, aber auch Reaktionen der Donau-Community in den sozialen Netzwerken. Der intakte Naturraum und zugleich lebendige Wirtschaftsraum Donau ist ein empfindliches Gebilde, das aus vielen kleineren und größeren Bausteinen besteht. Ob bedarfsgerechtes Wasserstraßenmanagement, Revitalisierungsprojekte, tägliche Erhaltungsarbeit oder Projekte zur Förderung wirtschaftlicher Anreize an der Donau – stets müssen diese vielen Bauelemente sinnvoll ineinandergreifen und sich gegenseitig stützen. Nur so können wir eine stabile Zukunft für die Donau bauen.

Werfen Sie in der neuesten Ausgabe unseres stream-Magazins doch einfach mal einen Blick hinter den Vorhang. Erfahren

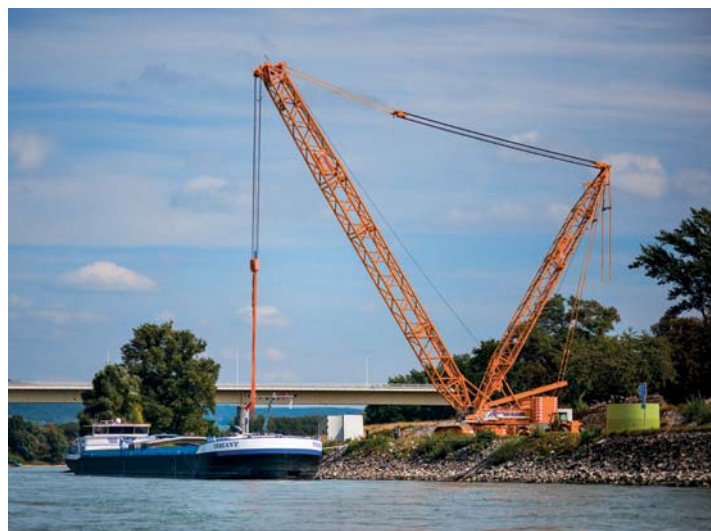
Die Bauelemente müssen sinnvoll ineinandergreifen. Nur so können wir eine stabile Zukunft für die Donau bauen.

Sie, wie unsere Expertinnen und Experten an den Bausteinen einer funktionierenden Wasserstraße unablässig tüfteln, sie pflegen und zusammenfügen und so jeden Tag ihren Beitrag für das Naturwunder und den dynamischen Wirtschaftsraum Donau leisten.



IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber viadonau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien
Chefredaktion Eva Michlits, Andreas Herkel Autoren dieser Ausgabe Eva Michlits, Andreas Herkel, Robert Tögel, Markus Simoner, Simon Hartl, Marc Mützel, Olga Karpenko Kreation, Layout, Bildbearbeitung & Schlussredaktion LWmedia, Krems-Wien, www.lwmedia.at Fotos viadonau, Pilo Pichler, Andi Bruckner, Johannes Zinner, Elifmar, Martina Draper, Heinz Wiesbauer, Shutterstock Produktion/Druck Druckerei Janetschek GmbH



6 Blitzlicht
Die Donau aktuell



14 Umwelt & Wirtschaft
Maßnahmenkatalog für die Donau östlich von Wien

8 Hingeschaut
Was hinter treffsicherem Wasserstraßenmanagement steckt und wie die wirtschaftlichen Anreize an der Donau gestärkt werden.



„Die Wasserstraße fit zu halten ist ein lebendiges, fortwährendes Projekt, dessen Bausteine stets aufs Neue überprüft, zurechtgerückt und aufeinander abgestimmt werden müssen – vom Scheitel bis zur Sohle.“

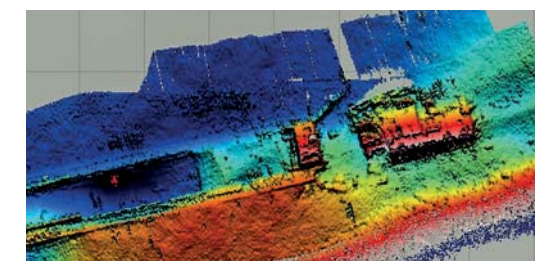
MARKUS SIMONER
8 Hingeschaut



18 Sicherheit
Vom alten Damm zum modernen Hochwasserschutz



25 Stromkilometer 2077
Malerisches Nadelöhr



27 Ausgegraben
Ein Menschenalter unter Wasser

Blitzlicht 📢

6 Fischwanderhilfe in Nussdorf eröffnet • Punktgenaue Maßnahmen in Bad Deutsch-Altenburg • Umfrage: Bestnoten für viadonau • RIS COMEX in voller Fahrt • DanubeSKILLS: Donau-Logistik im öffentlichen Fokus

Hingeschaut 🔍

8 Mit Wasserstraßenmanagement und Projekten für die Transportwirtschaft wird an der Zukunft der Donau gebaut.

Umwelt & Wirtschaft 🌳🚢

14 Ein Maßnahmenkatalog für die Donau östlich von Wien/Ein RIS geht durch Europa

Sicherheit 🛡️

18 Hochwasserschutz Donau – Marchfeldschutzdamm: Vom alten Dammsystem zum modernen Hochwasserschutz

Corporate Governance 🤝

20 Die Donau sozial vernetzt: viadonau in den sozialen Medien

Nachgefragt 🗣️

22 Wie Gütertransport mit weniger Bürokratie gestärkt werden kann

Am Haken 🪝

24 Allolobophora hrabiei – Wurmriese Mitteleuropas

Stromkilometer 2077 📏

25 Strudenskanal & Hößgang – Malerisches Nadelöhr an der Donau

Gesichtet ⓘ

26 Erster Fortschrittsbericht zum Aktionsprogramm Donau/Leitfaden für Fischereianlagen an March und Thaya

Ausgegraben ⌚

27 Ein Menschenalter unter Wasser – Von der Entdeckung eines Kriegsrelikts



Danube STREAM und ENERGY BARGE für eine wachsende Transportwirtschaft an der Donau

Zukunftschance Donau Top-Infrastruktur für grüne Transportwirtschaft

Auch auf der Donau gilt: Ohne gut entwickelte und moderne Infrastruktur sind verlässliche Transportkonzepte kaum denkbar. Aktuell widmen sich gleich zwei multinationale Projekte der Zukunft der Verkehrsinfrastruktur entlang der Donau. Während Danube STREAM den Fokus auf grenzübergreifend verfügbare Informationen zur Infrastruktur an der Donau legt, setzt ENERGY BARGE auf konkrete Logistikkonzepte für den Transport von Biomasse zur Energieerzeugung im Donauroaum. Das gemeinsame Ziel: optimale Rahmenbedingungen als Anreiz, zukunfts-trächtige Gütergruppen wie Recyclingprodukte, Baustoffe und Biomasserohstoffe in Zukunft vermehrt auf der Wasserstraße zu transportieren.



Bahn frei in Nussdorf! Fischwanderhilfe eröffnet

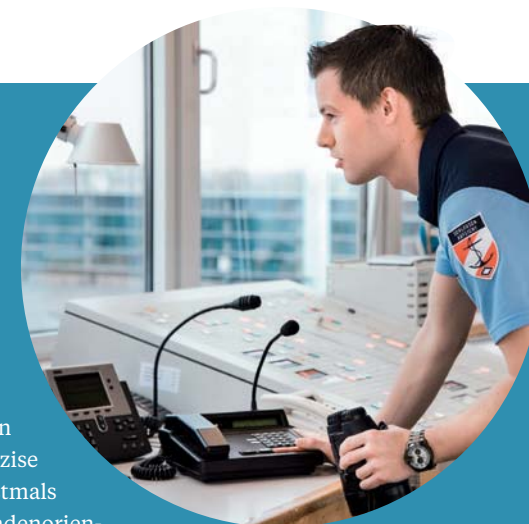
Fische, die die Wanderlust packt, stehen künftig auch in Nussdorf nicht mehr vor verschlossenen Toren. Nach eineinhalb Jahren Bauzeit wurde am 4. April die neue Fischwanderhilfe am Brigittener Sporn im 20. Wiener Gemeindebezirk eröffnet. Infrastrukturminister **JÖRG LEICHTFRIED** überzeugte sich persönlich von der außergewöhnlichen Konstruktion, die zum Teil unter der historischen Schemerlbrücke hindurchführt. Die Fischwanderhilfe verbindet wieder die Lebensräume der Donau und des Donaukanals und ermöglicht es Flusslebewesen, 3,6 Meter Höhenunterschied spielend zu überwinden. Die bauliche Umsetzung wurde durch die DHK – Donau Hochwasserschutz Konkurrenz in enger Kooperation mit VERBUND Hydro Power GmbH initiiert.



Bundesminister Jörg Leichtfried (Mitte), Dorith Breindl, stellvertretende Sektionschefin des BMLFUW und viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler eröffneten feierlich die neue Fischwanderhilfe.

Umfrage zur Kundenzufriedenheit Bestnoten für viadonau

Nach 2014 führte viadonau Ende 2016 erneut eine Umfrage zur Kundenzufriedenheit an der Wasserstraße durch. Dabei bewerteten rund 93 Prozent der Befragten die Qualität der Instandhaltung mit „ausgezeichnet“ oder „gut“. Auch das Schleusenservice erhielt von rund 85 Prozent Bestnoten. Ebenfalls positiv: Die von viadonau bereitgestellten Informationsdienste werden von einer überwiegenden Mehrheit als aktuell, vollständig und hilfreich beurteilt. Das Feedback der Kundinnen und Kunden ermöglicht es, den Erfolg der Unternehmensaktivitäten, aber auch Verbesserungspotenzial präzise festzustellen und neue serviceorientierte Themen einzubringen. Für das erstmals berücksichtigte Thema „Liegestellenangebot“ wurde bereits ein eigenes kundenorientiertes Projekt zur bedarfsgerechten Liegestellenentwicklung aufgesetzt.



Umfrage bestätigt: Instandhaltung und Schleusenservice top



Um die Befahrbarkeit auch bei Niedrigwasser zu gewährleisten, wurden in Bad Deutsch-Altenburg Buhnen aufgehöhht.

TREFFSICHER FÜR DIE SCHIFFFAHRT Punktgenaue Maßnahmen in Bad Deutsch-Altenburg

Anfang 2017 wurden an der Donau in Bad Deutsch-Altenburg bei klirrender Kälte Buhnen optimiert und die Furt saniert. Damit die Fahrrinne auch bei niedrigen Wasserständen von der Schifffahrt sicher genutzt werden kann, wurden rund 6 800 Tonnen Wasserbausteine aus einem nahe gelegenen Steinbruch herangeführt und in fünf Buhnen eingebaut. Ziel war es, auch bei Niedrigwasser die Mindestfahrwassertiefe von 2,5 Meter zu gewährleisten.

Segel gesetzt RIS COMEX in voller Fahrt

Mitte Jänner lief das neue Flaggschiff für die europaweite Umsetzung der River Information Services in Berlin offiziell vom Stapel. Projektkoordinator Mario Kaufmann von viadonau und Ivo ten Broeke von der niederländischen Rijkswaterstaat und Leiter des Projekt-Management-Teams präsentierten beim Kick-off den innovativen Ansatz von RIS COMEX: 15 Projektpartner aus 13 Ländern führen gemeinsam definierte Dienste in den Korridoren Donau, Rhein, Elbe, Mosel, Amsterdam-Antwerpen-Liege, Amsterdam-Antwerpen-Brüssel sowie Dunquerke-Scheldt ein. Im Fokus: verlässliche und aktuelle Fahrrinnen-, Verkehrs- und Transportinformationen, Harmonisierung des Datenaustauschs sowie bestehender Transportinformationsdienste, bestmögliche Nutzung der Infrastruktur und optimale Planung von Transportwegen sowie der Abbau administrativer Barrieren. (Mehr dazu auf Seite 14)



Mitte Jänner hieß es in Berlin: Leinen los für das neue Projekt RIS COMEX!

SO GEHT WASSERSTRASSE

Während die Passagierschifffahrt an der österreichischen Donau seit vielen Jahren im Aufwind ist, erholt sich nach dem schwierigen Jahr 2015 auch die Güterschifffahrt. Ein Erfolg, der viele Väter und Mütter hat, denn hinter den Kulissen wird gebaggert, renaturiert, Informationsdienste werden laufend weiterentwickelt, kontinuierlich wird nach Innovationen und neuen Anreizen für den Transport auf der Wasserstraße gesucht.



VOM KREISELNDEN DONAUKIES

„Die Wasserstraße fit zu halten ist ein lebendiges, fortwährendes Projekt, dessen Bausteine stets aufs Neue überprüft, zurechtgerückt und aufeinander abgestimmt werden müssen – vom Scheitel bis zur Sohle.“ Wenn Markus Simoner davon spricht, wie optimales Wasserstraßenmanagement funktioniert, dann weiß der einundvierzigjährige Tullner: kein Bauwerk von Dauer ohne solides Fundament. Die Herausforderung: Das Fundament der Donau – ihr Flussbett – ist ständig in Bewegung. Während der frei fließende Strom permanent Schotter mit sich in Richtung Mündung schiebt, verhindern die Staustufen entlang des Stromes, dass der Kies auf der Flusssohle gleichmäßig abtransportiert wird. Stattdessen häuft sich dieser an bestimmten Stellen immer wieder an. Es entstehen für die Schifffahrt gefährliche Seichtstellen und Anlandungen. Dann heißt es: Hand anlegen, mithilfe von Baggern den Kies abtragen und an geeigneten Stellen wieder zugeben – nur um ihm nach wenigen Jahren an alter Stelle wieder zu begegnen! Das Schicksal des Wasserstraßenmanagements ist ein ewiges Wiedersehen auf dem Donaugrund.



„Die Einbeziehung der vielen Profis aus ihren unterschiedlichen Bereichen bei viadonau ist für uns immer wieder ein echter Gewinn und wesentliche Voraussetzung für ein gut funktionierendes Wasserstraßenmanagement.“

MARKUS SIMONER
Teamleiter Wasserstraßenmanagement,
viadonau

„Nur auf den ersten Blick ist es Sisyphusarbeit“, meint Simoner. Denn anders als die tragische Figur der antiken Sagenwelt wissen die viadonau-Experten genau, wozu die Mühe gut ist. „Den Donaukies immer wieder aufs Neue herauszuholen und weiter stromaufwärts zu verlagern ist ein

wesentliches Erfolgsprinzip unserer Arbeit. In den vergangenen Jahren konnten wir so auch bei schwierigen Verhältnissen sicherstellen, dass die Donau ganzjährig befahrbar blieb, und zeigen, wie wichtig gezielte und vorausschauende Wasserbaumaßnahmen sind.“ Vor jeder Maßnahme des Wasserstraßenmanagements stehen die Resultate der Vermessungsexperten von viadonau. Weisen diese auf eine Stelle hin, an der Handlungsbedarf besteht, schreiten Simoner und sein Team zur Tat. Das Ziel ist dabei stets, eine Mindestfahrwassertiefe von 2,5 Meter in der Fahrrinne zu erreichen, um Güterschiffen ausreichende Abladetiefen zu ermöglichen.

Ein besonderer Hotspot für das Wasserstraßenmanagement ist die frei fließende Donau östlich von Wien bis zur slowakischen Grenze. Dort zeigt die Donau eine besondere Dynamik und stellt außergewöhnliche Anforderungen an wasserbauliche Maßnahmen. Der erfahrene Wasserstraßenexperte weiß aber auch: „Dort entfalten innovative Fortschritte der Wasserstraßeninstandhaltung auch ihre größte Wirkung. Indem wir zum Beispiel im Jahr 2015 bei Witzelsdorf >



Durch konsequente Ländensanierung sollen mehr Anlegestellen außerhalb von Ballungszentren verfügbar werden.

und Petronell die Uferstrukturen renaturierten, zugleich die Bühnen neu gestalteten und erhöhten, konnten wir die jährlich gebaggerte Kiesmenge deutlich reduzieren – von ca. 50 000 auf rund 20 000 Kubikmeter.“ Die Baggermenge langfristig zu verringern und damit auch die Dauer bis zu erneuten Baggerungen zu erhöhen, ist ein erklärtes Ziel der Experten des

Wasserstraßenmanagements. Simoner weiter: „Insgesamt wurden 2016 östlich von Wien rund 270 000 Kubikmeter Kies verlagert. In Zukunft wollen wir dort unter 200 000 Kubikmeter kommen.“

WAMS – DONAU AM SCHIRM

Mindestens ebenso wichtig wie die Instandhaltung der Fahrrinne ist für

Simoner, den aktuellen Zustand der Wasserstraße auch an die Nutzerinnen und Nutzer weiterzugeben: „Wir wollen nicht nur für, sondern auch nahe an unseren Kundinnen und Kunden arbeiten.“ Das sogenannte Waterway Asset Management System (WAMS) hilft einerseits bei der möglichst präzisen Planung der wasserbaulichen Maßnahmen, gleichzeitig verarbeitet das System Navigationsdaten der Schifffahrt. Als Forschungsprojekt 2012 gestartet, ist das digitale Informations- und Monitoringsystem seit 2015 im Regelbetrieb und wurde für die verschiedenen Aktivitäten der Wasserstraßeninstandhaltung bereits gezielt erweitert. „Neben regelmäßigen Updates zu Geschiebemanagement und wasserbaulichen Aktivitäten zum Beispiel an Bühnen und Leitwerken spielt auch das Verkehrsmanagement eine große Rolle“, führt Simoner aus. „Das System erfasst Informationen über die genauen Wege der Schiffe auf der Donau und erfüllt dadurch eine wichtige Feedback-Funktion. Das hilft

uns, notwendige Maßnahmen noch bedarfsgerechter und treffsicherer zu gestalten.“ In Sachen Digitalisierung der Wasserstraße Donau nimmt Österreich seit vielen Jahren eine Vorreiterrolle ein. Umso wichtiger ist es für Simoner, am Ball zu bleiben und die elektronischen Kundendienste von viadonau auch in Zukunft ganzheitlich weiterzuentwickeln. „Zusammen mit den Donau River Information Services (DoRIS) stellen wir den Nutzerinnen und Nutzern an der Donau heute mehr Daten zur Verfügung als je zuvor. Besonders wichtig ist uns dabei die fachbereichsübergreifende Arbeit. Die Einbeziehung der vielen Profis aus ihren unterschiedlichen Bereichen bei viadonau ist für uns immer wieder ein echter Gewinn und wesentliche Voraussetzung für ein gut funktionierendes Wasserstraßenmanagement“, so der Experte.

BAUSTEIN LÄNDENSERVICE

Neben den Erfolgen sieht Simoner aber auch Nachholbedarf. „Verbesserungspotenzial gibt es natürlich immer“, meint der Tullner verschmitzt lächelnd. „Bei einer Umfrage zur Kundenzufriedenheit an der Wasserstraße haben wir gesehen: In Sachen Ländenservice etwa gibt es noch einiges zu tun.“ Die für die Schifffahrt so wichtigen Länden sind nämlich vor allem abseits der Ballungszentren derzeit noch Mangelware. In einem mehrjährigen Programm widmet sich viadonau daher nun ganz gezielt der Schifffahrtsinfrastruktur auch außerhalb der Großstädte. „Wir haben uns vorgenommen, jährlich zwei öffentliche Länden zu sanieren und zu modernisieren“, so Simoner. „Dabei geht es nicht nur darum, Anlegestellen verfügbar zu machen, sondern mit der Instandsetzung von Havarieabsetzländen auch einen Beitrag für mehr Sicherheit auf der Donau zu leisten.“ Logisch: Eine vernünftige, sichere Nutzung der Wasserstraße



muss auch an ihren Rändern gewährleistet sein. So geht für Simoner zuverlässiges Wasserstraßenmanagement ganz selbstverständlich Hand in Hand mit der Entwicklung moderner Infrastruktur. Die Donau eben ganzheitlich gedacht. Für das Wasserstraßenmanagement von viadonau stimmt es also wirklich: Der Weg ist das Ziel.



„Mit unseren Schwerpunktinitiativen treten wir aktiv an potenzielle Kunden heran, stellen die Vorteile des Binnenschiffstransports für die jeweilige Gütergruppe heraus und suchen gemeinsam nach attraktiven Transportlösungen.“

MILICA GVOZDIC

Projektmanagerin Transportentwicklung, viadonau

STROM, AUF DEN MAN BAUEN KANN

„Ist die Fahrrinne der Donau top instandgesetzt, sorgt der Fluss eigentlich ganz von selbst für seine wirtschaftlichen Anreize“, ist Milica Gvozdic überzeugt. „Wichtig ist es, diese auch gezielt an potenzielle Kunden und Partner in der Transportbranche heranzutragen.“ Geht es um das Vermitteln der wirtschaftlichen Vorteile der Wasserstraße Donau, ist die vierunddreißigjährige Projektmanagerin und Spezialistin für Transportentwicklung bei viadonau inzwischen ein echter Routinier. Seit 2014 hat sie eine Reihe von Schwerpunktinitiativen mit ins

Leben gerufen, die sich speziell jenen Gütergruppen widmen, die besonders geeignet für den Transport über die Wasserstraße sind – von High-and-Heavy-Gütern bis hin zu Recyclingprodukten und – aktuell – Baustoffen. Im Fokus stehen also vor allem jene Güter, die in großen Mengen transportiert werden und oft besondere Platzverhältnisse erfordern.

Trotz enormer Kapazitäten hat das Binnenschiff derzeit nur einen Anteil von rund 10 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen im österreichischen Donaukorridor. Auf der Wasserstraße Donau ist also in Sachen Auslastung noch viel Luft nach oben. Aber welche Anreize bieten sich konkret für Transporteure auf der Donau im Vergleich zu Straße und Schiene und wie erreicht man diese? „Alleine die großen Ladekapazitäten, niedrige Transportkosten besonders bei Massengütern, die Umweltfreundlichkeit des Binnenschiffs und dass kein Nachfahrverbot herrscht, sind

Bühnen

Bausteine mit Mehrwert

Als Flussbauelemente, die sowohl zur Fahrrinneninstandhaltung als auch zur Renaturierung der Ufer eingesetzt werden, gehören Bühnen zu den wichtigsten Instrumenten für nachhaltiges Wasserstraßenmanagement. Indem sie mit Steinen aufgehöhht werden, kann zugleich die Tiefe der Fahrrinne erhöht und so die Schifffbarkeit gewährleistet werden. Darüber hinaus entstehen zwischen den Wasserbauwerken ruhigere Gewässerbereiche, die von zahlreichen Flussorganismen bevorzugt werden und dadurch helfen, ihr Überleben zu sichern.



Bei Bad Deutsch-Altenburg wurden zuletzt rund 6 800 Tonnen Wasserbausteine in fünf Bühnen eingebaut, um 2,5 Meter Fahrwassertiefe zu ermöglichen.

Donaurainerstaaten. Welche Logistikanbieter gibt es? Welche rechtlichen Rahmenbedingungen sind zu beachten? Wo kann man sich beraten lassen? Kompetenzen und Fertigkeiten in den Bereichen nautischer Ausbildung und öffentlicher Entwicklungsdienstleistungen für die Donaunavigation gezielt zu fördern, ist die zentrale Aufgabe des transnationalen Interreg-Projekts DanubeSKILLS. Neben europäischen Standards in der nautischen Ausbildung geht es vor allem darum, das Serviceangebot zur Transportverlagerung auf die Wasserstraße zu verbessern. Milica Gvozdic verdeutlicht: „Auch hier ist vor allem Awareness-Steigerung wichtig. Gelingt die Erhöhung der Akzeptanz – also der mind shift –, dann setzt auch der modal shift ein, also die verstärkte Nutzung der Wasserstraße als Transportweg. Am Ende steht die bestmögliche Vernetzung von Logistikanbietern entlang der gesamten Donau.“

Auch die Erfolgchancen der jüngsten Schwerpunktinitiative der Transportexpertinnen und -experten von viadonau stehen und fallen mit der Aufmerksamkeit für die Donau als Transportweg. Mit der Erfahrung aus den früheren Arbeitsinitiativen ist Milica Gvozdic aber auch diesmal zuversichtlich. „Am 1. 1. startete die Initiative zu Baustoffen auf dem Binnenschiff. Dabei widmen wir uns trockenen Schüttgütern wie Zement, Kies, Sand, Stückgütern wie Betonfertigteilen und Kränen als auch RoRo (Roll on Roll off) wie z. B. Baumaschinen. Der 1. Workshop fand am 25. April mit 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmern statt. Vertreterinnen und Vertreter der Baustoffindustrie und des Donaunavigationsektors sorgten dabei für interessante neue Impulse für die kommenden Jahre.“ Und auch die aktuellen Marktanalysen der viadonau-Transportfachleute zeigen: Das Interesse ist da – das Potenzial auf der Donau sowieso.

starke Argumente für den Transport über die Donau“, erklärt Gvozdic knapp. Um damit potenzielle Partner aus der Wirtschaft anzusprechen, setzen die Transportexpertinnen und -experten bei viadonau auf den vernetzenden Effekt der Schwerpunktinitiativen. „Dabei treten wir aktiv an potenzielle Kunden heran, stellen die Vorteile des Binnenschifftransports für die jeweilige Gütergruppe heraus und suchen gemeinsam nach attraktiven Transportlösungen“, führt die Wienerin aus. Die Reaktionen der Branchenvertreter seien erfahrungsgemäß positiv. Die Anreize der Donau werden nicht nur vermehrt wahrgenommen, sondern ihr Potenzial im multimodalen Transport auch praktisch genutzt. So werden im Ennshafen jährlich schon 40 000 bis 50 000 Tonnen Recyclingprodukte umgeschlagen. Und bei Bad Deutsch-Altenburg wurde ein fester Umschlagplatz mit großem Verladekran eingerichtet, an dem regelmäßig überdimensionale Maschinenteile, zum Beispiel von Windrädern und Kraftwerksturbinen, verladen werden.

Ist die Wasserstraße also ein lange unterschätzter Partner im Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger? Die Transportexpertin relativiert: „Ja und nein. Geht es um den grenzüberschreitenden Gütertransport, gibt es immer noch Herausforderungen, so sind Schifffahrtstreibende häufig noch mit administrativen Barrieren konfrontiert. Aktuell arbeiten wir am Abbau dieser Hürden.“ So entstand im Rahmen der Priority Areas für Wasserstraßen und Sicherheit der EU-Donauraumstrategie und in Kooperation mit Schifffahrtsunternehmen das Handbuch zu Grenzkontrollen entlang der Donau. „Die Informationen zu den jeweiligen Kontrollprozeduren sollen den Schifffahrtstreibenden dabei helfen, sich auf die bürokratischen Anforderungen entlang ihrer Fahrtrouten besser einzustellen“, so Gvozdic.

MIND SHIFT BIS MODAL SHIFT Informationen und Dienstleistungen auch in Sachen Logistik zu vereinheitlichen, ist inzwischen das A und O in der Transportentwicklung in den



Lastentier Binnenschiff – die jüngste Schwerpunktinitiative von viadonau legt den Fokus auf den Transport von Baustoffen.



SUMMARY

How the waterway works

While passenger shipping on the Austrian Danube has been on the rise for many years, the freight shipping sector is once again recovering after a difficult year in 2015. There are many roads to success, and behind the scenes of passing ships, new methods of dredging, renaturation and information services are constantly being developed, to provide new innovations and incentives for transport on the waterway.

About the circling gravel

The free-flowing Danube to the east of Vienna is a hotspot for water management. This is a stretch of the river where the current is extremely dynamic, thereby placing special demands on hydraulic engineering measures. An experienced waterway expert, Markus Simoner, is acutely aware of this: "Innovative advances in waterway maintenance also have a great impact on this stretch of the river. For example, by renovating the bank structures at Witzelsdorf and Petronell in 2015, whilst at the same time redesigning and enhancing the groynes, we were able to significantly reduce the amount of gravel that needs to be dredged annually from circa 50,000 to around

20,000 cubic meters." Reducing annual dredging volumes and increasing the duration between dredging activities on a long term basis is a prime objective for waterway management experts. Simoner continues: "In total, 270,000 cubic meters of gravel were removed from the section of the river east of Vienna in 2016. In the future we want to reduce this even more to below 200,000 cubic meters.

The information technology behind this is also important. The so-called Waterway Asset Management System (WAMS) facilitates the planning of hydraulic engineering measures in the most precise way possible, and simultaneously processes navigation data for the shipping industry. As a research project launched in 2012, this digital information and monitoring system has been in regular operation since 2015 and has already been expanded to optimise various specific waterway maintenance activities. "In addition to regular updates for load management and hydraulic engineering activities (e.g. groynes and piers), traffic management also plays an important role," Simoner explains. "The system collects information relevant

to the exact routes of ships on the Danube and in doing so provides an important feedback function. This assists us in taking the measures necessary to provide an even more needs-based and accurate service."

A market that can be built upon

"If the Danube's fairway is in top condition, the river itself will generate its own economic incentives," stresses Milica Gvozdic. She emphasises that it is of the utmost importance that this fact is brought to the attention of potential customers and partners in the transport industry. When it comes to communicating the economic benefits of the Danube Waterway, the thirty-four-year project manager and specialist in transport development at viadonau is an oldhand. Since 2014 she has launched a series of priority initiatives focusing on commodity groups that are particularly suited to transport by waterway – from high-and-heavy goods to recycled products and – more recently – building materials. Gvozdic is convinced that the advantages of transportation of such goods by inland navigation are clear, a fact that has been confirmed by a market analysis.



Frischer Wind an der Donau östlich von Wien – mit einem treffsicheren Maßnahmenkatalog setzt viadonau neue Akzente.

Ein Maßnahmenkatalog für die Donau östlich von Wien

Die Konzeptions- und Pilotprojektphase des Flussbaulichen Gesamtprojekts wurde 2016 abgeschlossen. Auf Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie der Entwicklungen im Wasserstraßen- und Verkehrsmanagement wurde mit dem Maßnahmenkatalog ein neuer Weg eingeschlagen. Damit können die ökologischen und nautischen Erhaltungsziele an der Donau östlich von Wien erreicht werden.

„Wir verfolgen weiterhin drei Ziele: die Stabilisierung der sinkenden Wasserspiegel, die Verbesserung des Lebensraums Donau-Auen sowie der Wasserstraßen-Infrastruktur“, erklärt Robert Tögel, als Teamleiter zuständig für die Donau östlich von Wien. In den vergangenen Jahren wurde die Donau von der Wiener Lobau bis zur slowakischen Grenze vor allem aus der Perspektive eines groß angelegten Entwicklungsansatzes gesehen. Die Ergebnisse etwa aus dem Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg zeigten, wie mit gezielten aufeinander abgestimmten Maßnahmen aus Ökologie und

Wasserbau auch kleinräumige Aktivitäten große Wirkung erzielen können. Tögel: „Im Gegensatz zur bisherigen Strategie, diese Ziele über ein Großprojekt – dem zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereichten ‚Generellen Projekt 2006‘ – zu erreichen, erweist sich nach dem heutigen Wissensstand das Baukastenprinzip als vorteilhaft. So konnte ein ‚lernendes System‘ eingerichtet werden. Die einzelnen Bausteine des Maßnahmenkatalogs liegen vor, die Umsetzung läuft.“

AUS KLEINEM ENTSTEHT GROSSES
Die einzelnen Elemente des Katalogs

bilden maßgeschneiderte Entwicklungsansätze für eine möglichst nachhaltige Gestaltung der Zukunft an der Donau östlich von Wien. Robert Tögel fasst den Kern des Maßnahmenkatalogs zusammen: „Durch Gewässervernetzungen und Uferrückbauten soll die Nationalparkstrecke umfassend renaturiert werden. Aufgrund der entstehenden Aufweitungen und Abflussteilungen reduzieren sie auch die Belastung der Stromsohle und tragen zum Hochwasserschutz bei. Durch Optimierung der Niederwasserregulierung werden für die Schifffahrt kritische Furtbereiche entschärft

sowie Bereiche, wo sich die Stromsohle bereits stark eingetieft hat, aufgeweitet. Zur Stabilisierung des Sohl-niveaus werden darüber hinaus ein umfangreiches Geschiebemanagement umgesetzt sowie kritische Kolkbereiche gesichert.“ Damit die vielfältigen wasserbaulichen Ansätze optimal ineinandergreifen, arbeitet Robert Tögel eng mit den Experten des Wasserstraßenmanagements zusammen. Markus Simoner, Leiter des Wasserstraßenma-

„Mit einem frischen Entwicklungsansatz verfolgen wir an der Donau östlich von Wien weiterhin vor allem drei Ziele: die Stabilisierung der sinkenden Wasserspiegel, die Verbesserung des Lebensraums Donau-Auen sowie die Verbesserung der Wasserstraßen-Infrastruktur.“

ROBERT TÖGEL
Leiter Flussbauliches Gesamtprojekt,
viadonau

nagements bei viadonau, erklärt die besondere Bedeutung der wasserbaulichen Optimierung der Furtbereiche und wichtige Erhaltungsaspekte: „Die Anpassung der Regulierungsbauwerke in den Furtbereichen trägt maßgeblich dazu bei, die immer wiederkehrenden Erhaltungsbaggerungen zu reduzieren und somit die 2,5 Meter Fahrwassertiefe bei Regelniederwasser besser zu erreichen. Dadurch können die laufenden Betriebskosten von viadonau langfristig gesenkt und gleichzeitig die Schifffahrtsbedingungen verbessert werden.“ Auch das Geschiebemanagement wurde in die laufende Erhaltung der Wasserstraße integriert. Es dient der Stabilisierung der Höhenlage der Stromsohle und damit der Wasserspiegel. Simoner: „Kies, der im Zuge von Erhaltungsbaggerungen entnommen wurde, wird über große Distanzen stromauf geführt und in tiefen Be-

reichen der Stromsohle verklappt. Es entsteht ein Kreislaufsystem, welches das Material länger im Abschnitt hält und so der Eintiefung entgegenwirkt.“ Ergänzt wird diese Geschiebeumlagerung künftig auch durch den Betrieb von Geschiebefängen und eine neue Form der Grobkieszugabe.

ERSTE ERFOLGE

In den Versuchsstrecken bei Bad Deutsch-Altenburg und Witzelsdorf konnte die Sohleintiefung stark reduziert werden. Im Zusammenwirken mit einer geänderten Erhaltungsphilosophie wurde der Kiesaustrag aus der Strecke östlich von Wien in den letzten zehn Jahren um über 40 Prozent verringert. Durch die Pilotprojekte wurden kleinräumig neue Lebensräume geschaffen und vorhandene Strukturen aufgewertet. Das stark steigende Jungfischauftreten ist ein früher Indikator für die ökologischen Verbesserungen. Gleichzeitig konnten durch treffsichere Erhaltungsaktivitäten und die Optimierung zweier Furtbereiche die Fahrwasserverhältnisse verbes-

sert werden. Die Experten blicken zuversichtlich in die Zukunft. „In der Zusammenschau dieser Entwicklungen sehen wir eine klare Bestätigung, diesen neuen, innovativen Weg an der Donau östlich von Wien konsequent fortzusetzen“, schließt Robert Tögel.

SUMMARY

Projects – Environment & Economy

Instead of implementing one single large-scale project, a catalogue of interdisciplinary measures will be realized for the Danube east of Vienna. These measures will be precisely coordinated among each other and include the optimisation of fords, efficient bedload management and sustainable renaturation. These measures aim at improving both the ecological status as well as conditions for navigation in the long term. The first positive results confirm the success of this new course of action. In Bad Deutsch-Altenburg and Witzelsdorf, the problematic deepening of the river-bed is currently stabilized.



Mit innovativer Neugestaltung von Wasserbauwerken kann Kiesaustrag erheblich gesenkt werden.

Ein RIS geht durch Europa

Spätestens seit seinem offiziellen Start Mitte Jänner macht in Europa ein neues Projekt in Sachen River Information Services (RIS) von sich reden.

RIS COMEX (RIS enabled Corridor Management Execution) bringt 13 Länder zusammen – für einheitliche und allgemein verfügbare Informationsdienste auf Europas Wasserstraßen.

Fährt ein Kapitän Güter von Rotterdam zum Schwarzen Meer, hat er viel zu tun – auch was das Beschaffen von Informationen zur Wasserstraße angeht. Denn immer noch müssen häufig diverse nationale Quellen genutzt werden, um sich möglichst vollständig über den Zustand der Fahrtroute zu informieren. Mit internationalen Projekten wie IRIS Europe, NEWADA duo und CoRISMa wurden in den vergangenen Jahren vielversprechende zwischenstaatliche Lösungen für dieses Problem auf den Weg gebracht. Das neue, von der Europäischen Union

geförderte TEN-V-Projekt RIS COMEX baut auf diesen wichtigen Wegmarken auf und will den entscheidenden Sprung nach vorne machen: einheitliche verlässliche Informationsdienste im europäischen Wasserstraßennetz.

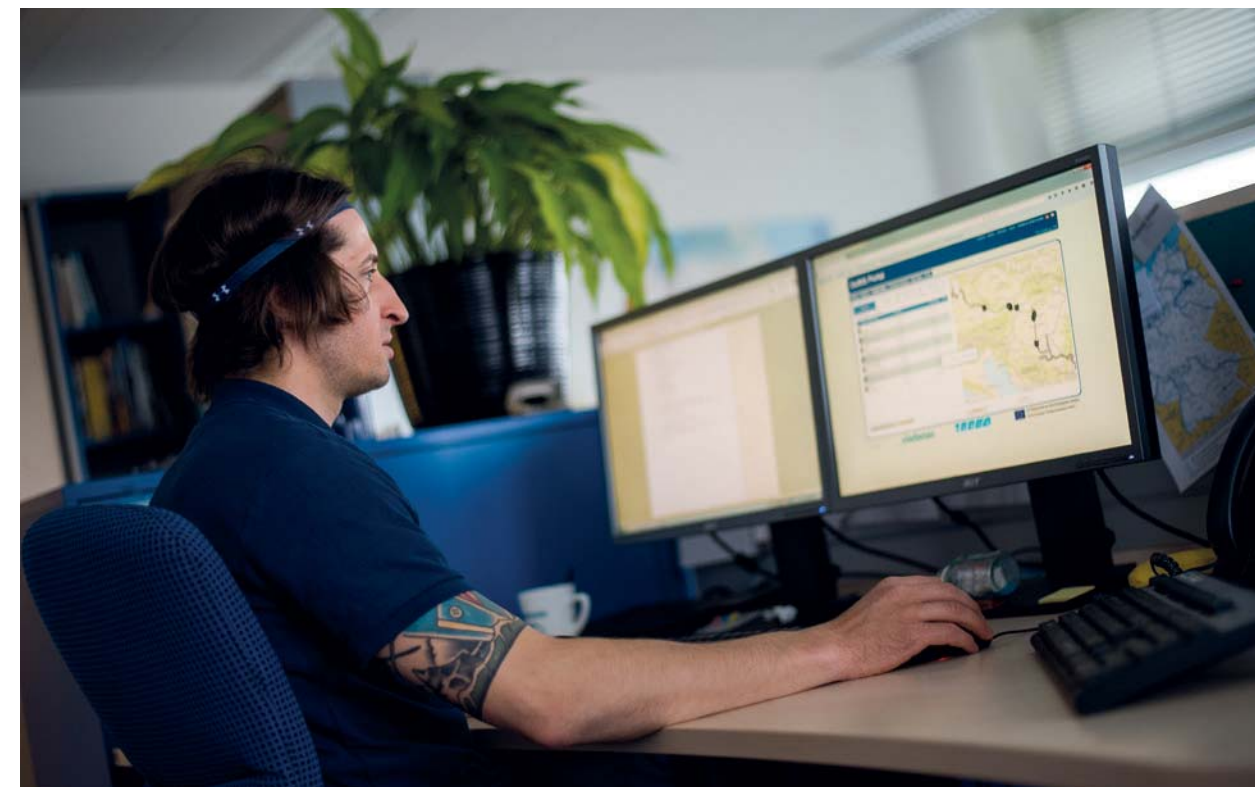
EIN EINHEITLICHES SYSTEM

„Der wichtigste Schritt bei der internationalen Umsetzung der River Information Services ist jener hin zu den Kundinnen und Kunden“, meint Mario Kaufmann, Projektmanager im Bereich Entwicklung Verkehrsmanagement bei viadonau. „Viele nutzen

die Wasserstraße international. Die Planung langer Transportrouten soll dabei aber nicht zum Geduldsspiel werden oder Unsicherheiten erzeugen, wenn es um Pegelstände, Gefahrenlagen oder Schifffahrtssperren geht. Unser Ziel ist es daher, grenzübergreifende und einheitlich zuverlässige Informationsservices bereitzustellen.“ Ein wichtiger Wegbereiter dafür war das Vorgängerprojekt CoRISMa. In einer Reihe von Pilotinitiativen widmeten sich dabei neben Österreich auch die Niederlande, Deutschland, Belgien und Luxemburg den wichtigsten Anforderungen zur internationalen Einführung einheitlicher RIS. Was ist nötig, um bedarfsgerechte Informationsservices möglichst überall verfügbar zu machen? Welche Infrastruktur ist schon vorhanden? Und wie können die vielfältigen Stakeholder – von Logistik und Schifffahrtstreibenden bis zu Behörden – direkt angesprochen und mit eingebunden werden? „Von der Erfahrung, die wir bei CoRISMa machen konnten, profitieren wir heute enorm“, sagt der RIS-Experte. „So wissen wir heute umso besser, welche jeweiligen nationalen Potenziale zur Umsetzung der RIS vorhanden sind, aber auch, wie wichtig der Dialog mit den relevanten Branchen ist.“ CoRISMa ebnete den Weg für das maßgeschneiderte sogenannte Corridor Management von RIS COMEX.



Wichtig für aktuelle Verkehrsdaten: Mit AIS-Transpondern wird die Verkehrslage präzise ermittelt.



Von der Zentrale in Wien aus wird RIS gewartet und auf dem aktuellsten Stand gehalten.

CORRIDOR MANAGEMENT

RIS COMEX ist ein Projekt mit klarer Handschrift. So ist für Mario Kaufmann die zugrunde liegende Idee hinter dem jungen Vorhaben schnell erklärt. „15 Projektpartner aus 13 Ländern führen gemeinsam definierte Dienste in den Korridoren Donau, Rhein, Elbe, Mosel, Amsterdam-Antwerpen-Liege, Amsterdam-Antwerpen-Brüssel sowie Dunquerke-Scheldt ein“, führt Kaufmann aus und stellt heraus: „Es geht darum, nationales Engagement für ein internationales Anliegen – nämlich harmonisierte Fahrwasser- und Verkehrsinformationsservices – zu mobilisieren.“ Zugleich koordinieren sich die Partnerländer auch auf europäischer Ebene, um die einzelnen Dienste effizient aufeinander abzustimmen. Die Vorteile eines so entstehenden grenzübergreifenden Informationsservices liegen für

den Experten klar auf der Hand: „In einem einheitlichen System verfügbare verlässliche Fahrrinnen-, Verkehrs- und Transportinformationen verbessern die Nutzung der Infrastruktur und machen zum Beispiel die Planung und Durchführung der gesamten Transportkette effizienter – ein echtes Plus für die Schifffahrt, aber auch die Umwelt wird entlastet.“ Am Horizont von RIS COMEX sieht Kaufmann ein klares, langfristiges Ziel: „Wir sind davon überzeugt: Was in Österreich seit Jahren ausgezeichnet funktioniert, kann auch europaweit erfolgreich sein. Ähnlich der DoRIS-App ist für uns unter anderem auch eine internationale RIS-App vorstellbar – optimal informiert, jederzeit und ortsungebunden.“ River Information Services für das Wasserstraßennetz Europas im kompakten Smartphone-Format – mit RIS COMEX zu modernen Zeiten.

SUMMARY

Projects – Environment & Economy

Since its official launch in mid-January, a new project for River Information Services (RIS) has been making a name for itself throughout Europe. RIS COMEX (RIS Enabled Corridor Management Execution) brings together 13 countries, providing them with uniform and widely available information services for the corridors along the Rhine, Elbe, Mosel, Amsterdam-Antwerp-Liege, Amsterdam-Antwerp-Brussels and Dunquirk-Scheldt. Information of a consistent high quality relating to fairways, traffic and transport is accessible to all.

Vom alten Dammsystem zum modernen Hochwasserschutz

Das Marchfeldschutzdamm-System wurde bereits ab Ende des 19. Jahrhunderts im Zuge der Donauregulierung errichtet. Damit es auch weiterhin effektiven Hochwasserschutz für die Bevölkerung in Wien und Niederösterreich bietet, sorgt die Donauhochwasserschutz-Konkurrenz (DHK) für verlässliche Wartung und Sanierung der Hochwasserschutzanlagen und so für optimale Sicherheit von 30 000 Bürgerinnen und Bürgern.



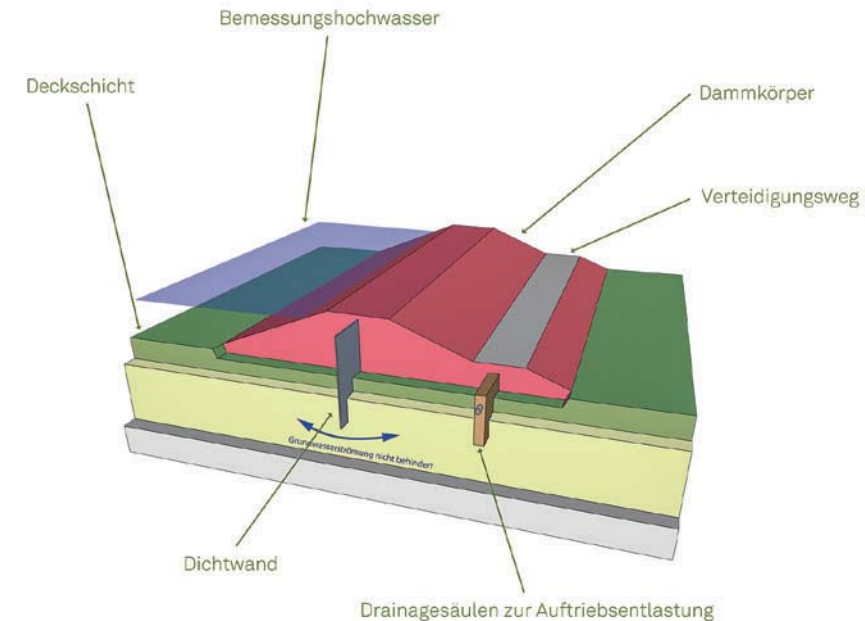
Weite Bereiche des Marchfeldschutzdamms liegen in Naturschutzgebieten wie im Nationalpark Donau-Auen und in Natura-2000-Gebieten.

ENORMES PROJEKTGEBIET

„Durch das Hochwasser im Juni 2013 kam es am Marchfeldschutzdamm sowie an den Rückstaudämmen zu Sickerwasseraustritten, Aufweichungen und Setzungen“, erklärt Winfried Fürst, Projektleiter und Hochwasserschutz-experte bei viadonau. „Im Rahmen des Projekts ‚Hochwasserschutz Donau –

Marchfeldschutzdamm‘ wollen wir uns diesen Schwachstellen nun umfassend widmen und die betroffenen Dämme nach dem Stand der Technik sanieren und abschnittsweise aufhöhen.“ Auch die Schutzanlagen östlich von Wien bei Hainburg und Wolfsthal am rechten Donauufer werden erneuert. Die Gesamtlänge der betroffenen Hoch-

wasserschutzanlagen beträgt rund 67 Kilometer – ein enormes Projektgebiet. Wie aber funktioniert der zukünftige Hochwasserschutzdamm? Fürst erklärt: „Der Marchfeldschutzdamm wurde ursprünglich als Homogendamm gebaut. Das heißt, dass er ausschließlich aus Erdmaterial besteht. Durch die immer wieder auftretenden Hoch-



Beispiel eines Dammschnitts

wasser wurde der Damm im Laufe der Zeit trotz regelmäßiger Wartungs- und Sanierungsmaßnahmen so stark in Mitleidenschaft gezogen, dass eine umfangreiche Generalsanierung samt Anpassung an den Stand der Technik immer dringender wurde.“ Dazu werden nun sowohl eine Dichtwand eingebaut, um die Durchströmung des Damms zu verhindern, als auch Kiessäulen, die einen hydraulischen Grundbruch vermeiden sollen. Darüber hinaus sind land- und wasserseitige Schutzstreifen längs des Damms vorgesehen, die frei von Gehölz gehalten werden. Die Aufhöhung in Teilbereichen des bestehenden Damms sorgt für ein einheitliches Schutzniveau. Das Projektgebiet sei nicht nur sehr weiträumig, sondern auch komplex, merkt Fürst an: „Weite Bereiche des Marchfeldschutzdamms liegen in Naturschutzgebieten wie dem Nationalpark Donau-Auen und in Natura-2000-Gebieten. Auch der Donauradweg verläuft direkt auf dem Damm und muss daher während der Bauphase großräumig umgeleitet werden.“

ZAHLEICHE KOMPETENZEN

Das Projekt „Hochwasserschutz Donau – Marchfeldschutzdamm“ vereint zahlreiche Zuständigkeiten und Kompetenzen. So liegen die linksufrigen Dammschnitte sowie die Hochwasserschutzanlage Hainburg im Zuständigkeitsbereich der Donauhochwasserschutz-Konkurrenz (DHK). Das Projekt wird von viadonau umgesetzt. Der Witzelsdorfer Rückstaudamm und die Überströmstrecke sind Teile des „Verbesserten Hochwasserschutzes Wien“ im Zuständigkeitsbereich der Stadt Wien und werden von der Wiener Gewässer Management GmbH umgesetzt. Die Sanierung des Wolfsthaler Damms erfolgt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) und wird ebenfalls von viadonau durchgeführt.

Die Planungen sind fertiggestellt, und auch die erforderlichen Bescheide liegen bereits vor. Aktuell wird an den Ausschreibungen gearbeitet. Baubeginn ist im Herbst 2017.

DHK

Die DHK (Donauhochwasserschutz-Konkurrenz) entstand schon 1927 aus der sogenannten „Donau-Regulierungs-Commission“. Ihre Aufgabe war die Erhaltung von Schutz- und Dammbauten. Sie besteht aus den drei Kurien Bund, Land Niederösterreich und Stadt Wien. Die geschäftsführende Stelle ist viadonau.

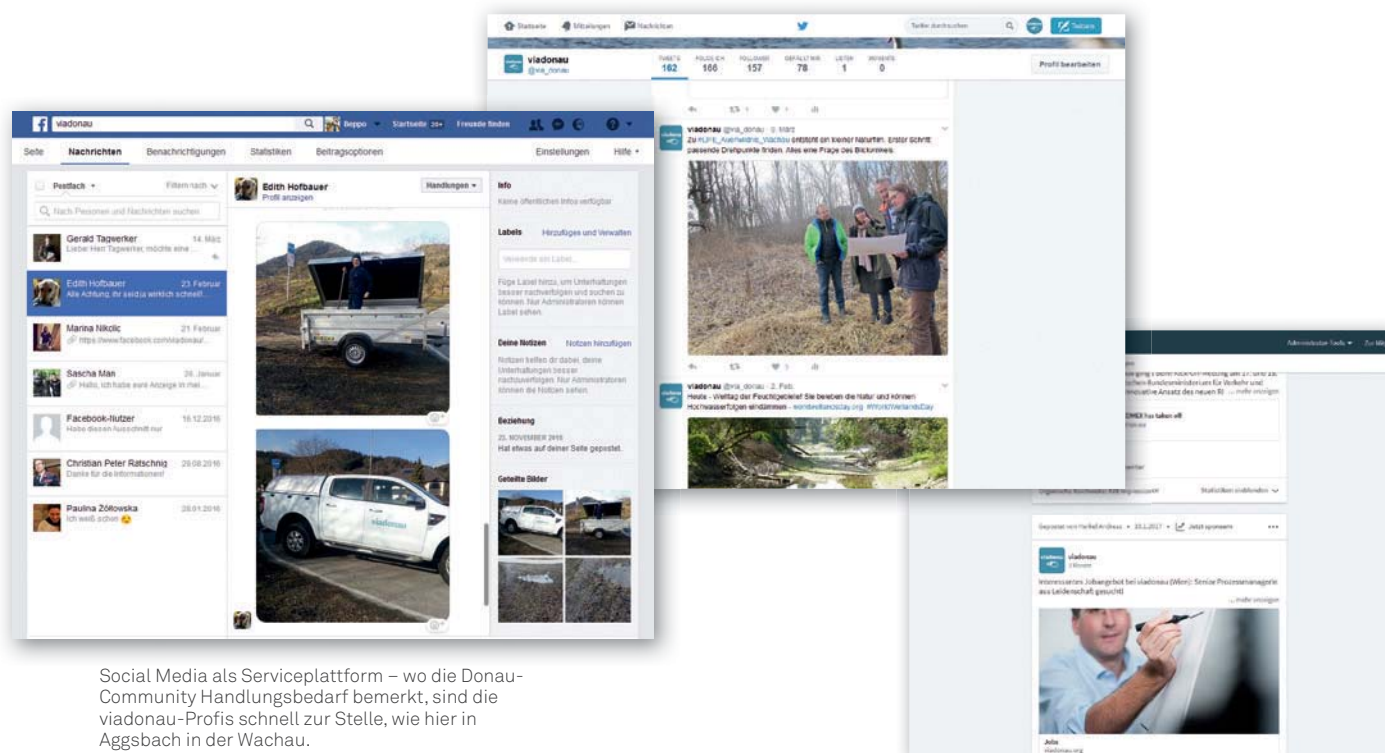
SUMMARY

Projects – Safety

The dam system Marchfeldschutzdamm (Marchfeld Protection Barrier) was built between the end of the 19th and the beginning of the 20th century during the course of the regulation of the Danube. In order to ensure effective flood protection for the population of Vienna and Lower Austria, the Danube Flood Control Agency (DHK) ensures the reliable maintenance and refurbishment of all floodwater protection facilities, thereby guaranteeing optimal safety for 30,000 citizens. The main construction work for the "Hochwasserschutz Donau – Marchfeldschutzdamm" (Danube Flood Protection – Marchfeld Protection Barrier) project is planned for the period between the end of 2017 and the end of 2020. All residual work, including the restoration of dam installations, is expected to be fully completed by the end of 2023.

Die Donau sozial vernetzt

Heute weiß jeder: Soziale Medien bieten auch für Unternehmen enormes Potenzial. Doch wie die unendlichen Möglichkeiten richtig nutzen? Bei der Vielfalt an Plattformen und Features war auch für viadonau klar: Für einen starken Auftritt in den sozialen Netzwerken braucht es eine gezielte Strategie.



Social Media als Serviceplattform – wo die Donau-Community Handlungsbedarf bemerkt, sind die viadonau-Profis schnell zur Stelle, wie hier in Aggsbach in der Wachau.

VIELE PLATTFORMEN – 1 GESICHT

Längst kommunizieren Unternehmen heute nicht mehr nur über ihre Firmenwebsite. Da gibt es zum Beispiel Facebook für die nette kleine Geschichte, LinkedIn fürs Business und Twitter, wenn es schnell gehen muss. Dabei zeigt die jeweilige Plattform immer auch das Gesicht, mit dem ein Unternehmen an seine Community herantritt. Die erste Botschaft eines Unternehmens ist seine unverwechsel-

bare Identität. So stand für viadonau in der 2013 neu gestalteten Corporate Identity bereits klar die Nähe zu den Menschen an der Donau im Vordergrund. Das Unternehmen sollte vor allem als frische und eigenständige Marke wahrgenommen werden. Gleichzeitig spricht viadonau spezielle Zielgruppen an, die mit ihren Themen auch erreicht werden wollen. In den Social Media werden Inhalte nicht nur individuell gestaltet, sondern

dabei multimedial aufgewertet. Bild- und Textsprache folgen dabei jedoch einem ausgesprochen modernen Ideal: klar, kurz, direkt. Bei der Vielfalt an Aufgaben und Themen bei viadonau die richtige Linie im Umgang mit Facebook und Co. zu finden, ist gar nicht so einfach.

ONLINE AUF ZU NEUEN UFFERN

Anfang 2016 ging viadonau gemeinsam mit den Spezialistinnen und

Spezialisten von Raffener Reputation in die Social-Media-Offensive. Erster Schritt: die Erarbeitung eines ganz auf Philosophie, Werte und die komplexe Themenwelt des Unternehmens zugeschnittenen Leitfadens. Welche Themen sollen kommuniziert werden? Wie wird ein guter Beitrag gestaltet? Worauf sollte besonders geachtet werden? „Mit ein paar handwerklichen Tipps und Tricks für die richtige Sprache in Text und Bild und einer Prise Sensibilität für spannende Themen

„viadonau fit zu machen für die sozialen Medien, das heißt, für die Anliegen der Donau-Community offen zu sein, herauszufinden, was sie begeistert, aber auch als Arbeitgeber attraktiv aufzutreten. Gemeinsam mit dem engagierten Kommunikationsteam von viadonau war das von Anfang an eine Erfolgsgeschichte.“

ALEXANDER RAFFEINER
Raffener Reputation

und Geschichten fand das Unternehmen bald eine klare Linie“, erklärt Alexander Raffener, Geschäftsführer von Raffener Reputation. Auf der Basis gemeinsam erstellter Guidelines und eines durchdachten Redaktionsplans entstanden schließlich Themen am laufenden Band. Überraschend auch für den Experten: „Das Einstimmen der Donau-Community auf diese neue Strategie ging unerwartet schnell. Diese wuchs in kurzer Zeit stark an, und im Handumdrehen kam es zu einem konstruktiven Dialog, in dem etwa Anrainerinnen und Anrainer über die Social-Media-Plattformen mit ihren Anliegen direkt an viadonau herantraten. Ein wichtiges Ziel für das Unternehmen: Social Media auch als Service-Plattform“, so Raffener. Eng eingebunden in die Social-Media-Positionierung von viadonau ist das

unternehmenseigene Redaktionsteam. Zusammengesetzt aus Fachleuten aus den unterschiedlichsten Unternehmensbereichen, ist es zugleich Quelle und Mitgestalter des viadonau-Online-Auftritts.

VON DER INNEREN ZUR ÄUSSEREN VERNETZUNG

„Das lebendige Zentrum unserer Online-Kommunikation sind unsere regelmäßigen Redaktionsmeetings“, meint Eva Michlits, Leiterin der Unternehmenskommunikation bei viadonau. „Durch die Vielfalt unseres Teams entsteht oft eine eigene Dynamik mit vielen Themen und Perspektiven, auf die man selbst vielleicht gar nicht kommen würde.“ Besonders wichtig aber für die Kommunikationsexpertin: „Von Anfang an war bei unseren Expertinnen und Experten die Bereitschaft spürbar, die eigenen Themen, Aktivitäten und Projekte über die sozialen Medien auch nach außen zu tragen.“ Der neue Schwung in den Social Media hatte sich schnell herumgesprochen. So entstanden auch außerhalb des Redaktionsteams im Unternehmen regelrechte Info-Pipelines, über die interessante Themen und Geschichten die Unternehmenskommunikation erreichen. Eva Michlits sieht vor allem auch den neuen Servicegedanken, den die verschiedenen Online-Plattformen nach außen tragen. „Social Media ist für uns keine Einbahnstraße, sondern eine ideale Möglichkeit, uns direkt mit unseren Kundinnen und Kunden zu vernetzen und auf ihr Feedback ganz gezielt und serviceorientiert zu reagieren“, stellt Michlits klar.

Das enorme Vernetzungspotenzial im Fokus, sollen aber auch zum Beispiel Jobinteressenten künftig verstärkt über die sozialen Medien angesprochen werden. Stichwort: Employer Branding. Michlits: „Wie wir uns als attraktiver Arbeitgeber

unseren zukünftigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern noch besser – auch über Social Media – präsentieren, ist für uns ein ganz aktuelles und wichtiges Thema. Auch dafür wollen wir in Zukunft die unterschiedlichen Möglichkeiten der einzelnen Online-Plattformen gezielt ausschöpfen.“ Gerade wenn es darum geht, neue interessante Menschen für die viadonau-Crew zu gewinnen, dürfe man in Sachen Soziale Netzwerke nicht den Anschluss verlieren. Social Media als Chance, Neugier, Fähigkeiten und Leidenschaften für die Donau zusammenzubringen.

SUMMARY Projects – Corporate Governance

With tailor-made social media guidelines, regular editorial meetings and a rich diversity of subject matter, the company is now connecting with not just its target groups, but also its employees in a fresh and modern way. The focus is not only on comprehensive service orientation for customers, but also increasingly more on employer branding – the creation of the employer brand viadonau.

Donau einmal anders

Wussten Sie, dass die Donau eigentlich eine fließende Treppe ist, dass der Osterluzeifalter den Namen seiner Lieblingsspeise trägt, oder dass der Biber ein monogamer Vegetarier ist? Die vielen Aufgaben- und Berufsfelder von viadonau bergen faszinierende Geschichten, die es wert sind, erzählt zu werden. Und genau das tut der viadonau-Blog auf der Unternehmenswebsite. viadonau auch mal anders erleben: blog.viadonau.org/blog/

Freie Fahrt für die Wirtschaft!

Gütertransport durch weniger Bürokratie stärken.

Die Donau prägt einen riesigen Wirtschafts- und Lebensraum in Europa. Während der internationalste Strom der Welt zehn Länder verbindet, stellen unterschiedliche Gepflogenheiten und Regeln ein enormes Hindernis für grenzüberschreitenden Güterverkehr dar. Das Thema einheitlicher Bedingungen für die Schifffahrt ist aktueller denn je. Was geschieht bereits, um die Situation zu verbessern? Was muss noch getan werden?



RASCHE ABWICKLUNG

SIMON HARTL
Leiter Transportentwicklung, viadonau

Um den österreichischen Schifffahrtssektor bei der internationalen Abwicklung von Transporten auf der Donau zu unterstützen, leitet viadonau die Arbeitsgruppe ‚Administrative Prozesse‘. In Zusammenarbeit mit den Behörden werden Maßnahmen zur Beschleunigung von Grenzkontrollen im Donaoraum umgesetzt. Dabei geht es uns nicht darum, illegale Mänschaften zu decken, sondern um effiziente und transparente Abwicklung der Kontrollen.

Drei Ziele werden dabei verfolgt: **Erstens** soll durch die Vereinfachung von Kontrollprozessen eine Verkürzung von Kontrollzeiten erreicht werden. So hat viadonau ein Handbuch zu Grenzkontrollen entlang der Donau

erarbeitet. Die zweite Auflage der Publikation wird ab Mitte 2017 Schifffahrtsunternehmen wieder Informationen, wie zum Beispiel Kontaktdaten und Öffnungszeiten von Kontrollpunkten, bieten.

Zweitens streben wir eine Vereinheitlichung der Kontrollprozesse an. viadonau hat den Kontrollbehörden mit dem Schifffahrtssektor abgestimmte Vorschläge für eine internationale Harmonisierung von Kontrollformularen übermittelt. Insbesondere Doppel- und Mehrfachkontrollen sorgen immer wieder für Unmut bei Schifffahrtstreibenden. Gemeinsame Kontrollen und Datenaustausch würden eine wesentliche Erleichterung darstellen.

Drittens sollen River Information Services (RIS) zur elektronischen Abwicklung von Kontrollprozessen und zur digitalen Übermittlung von Kontrollformularen genutzt werden. viadonau ist bei der Weiterentwicklung von RIS Vorreiter und kann die entsprechenden Schnittstellen und Zusatzservices schaffen. Die von Schifffahrtssektor und viadonau erarbeiteten Verbesserungsmaßnahmen können nur von den zuständigen Ministerien im Donaoraum umgesetzt werden. Wir müssen hier noch viel Überzeugungsarbeit leisten und hoffen auf die Unterstützung durch den Schifffahrtssektor.

Simon Hartl: „Es geht um effiziente und transparente Abwicklung der Kontrollen!“



ZEIT IST GELD

MARC MÜTZEL
Panta Rhei, Wien

Aus Sicht der Donauschifffahrt haben sich im Lauf der Jahre die EU-Außengrenzen auf zwei reduziert. Die Grenzabfertigungen in Mohács (Ungarn) und Veliko Gradište (Serbien) arbeiten rund um die Uhr. Besatzungen, die regelmäßig die Grenze passieren, haben ihren ‚Arbeitsmodus‘ gefunden. Bisher übliche Komplikationen nutzen sich ab, verlieren ihre Wirkung oder treten erst gar nicht mehr auf.

Dass die EU-Grenze derzeit durch den südöstlichen Donaoraum verläuft, hat dennoch gravierende Auswirkungen. So etwa bei Bunkerungen, also der Übernahme von Treibstoffen für Schiffe sowie Trinkwasser. In Serbien wird besonders

häufig bebunkert – die Transitstrecke beträgt immerhin 600 Kilometer. Neben dem umständlichen Ein- und Ausklarieren kann eine Bunkerung wegen der eingeschränkten Arbeitszeit der Behörden schon mal einen halben Tag beanspruchen.

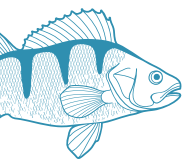
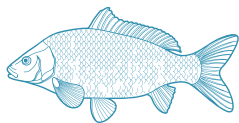
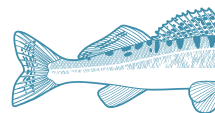
Auch in der Güterschifffahrt gilt: Zeit ist Geld. Die bürokratischen Erfordernisse beim transnationalen Gütertransport sind ein entscheidender Kostenfaktor für Transportunternehmen. Die Nachteile werden vor allem in Extremfällen deutlich. Löscht ein Schiff zum Beispiel im rumänischen Constanța sein Frachtgut und soll im bulgarischen Ruse wieder beladen werden, so müssen zuvor in Giurgiu

in Rumänien die Pässe vorgewiesen werden. Erreicht das Schiff Giurgiu nach 16:00 Uhr, geht in der Folge ein voller Tag verloren, bis ausklariert und wieder einklariert werden kann, obwohl die Städte Giurgiu und Ruse einander gegenüberliegen.

Diese Tätigkeiten in eine grenzüberschreitende Behörde zusammenzulegen, könnte eine Möglichkeit sein, die administrativen Abläufe effizienter zu gestalten. Zwischen den Ländern Argentinien und Chile ist das gängige Praxis. Die einfachste und zugleich umfassendste Lösung wäre aber wohl die Erweiterung des Schengenraums.

Marc Mützel: „Eine Bunkerung kann schon mal einen halben Tag beanspruchen.“

© Shutterstock



HÖRT IHR DIE REGENWÜRMER HUSTEN?

Seit Jahrtausenden verrichtet der Regenwurm seine unermüdlichen Bohrarbeiten und sorgt so unter anderem für bessere Durchlüftung des Bodens. Rekordhalter in dieser Gattung in Europa ist der Steppenregenwurm mit bis zu 80 cm Länge!



Allolobophora habei – mit bis zu 80 Zentimetern ein echter Wurmriese.

Auch wenn Regenwürmer ihr Tagwerk für gewöhnlich weitgehend stumm verrichten, Allolobophora habei könnte man es durchaus zutrauen, dass ihm beim unermüdlichen Vertilgen von humusreicher Erde und Pflanzenteilen schon mal ein gelegentliches „Räusperrn“ entfleucht. Schließlich wird der Wurmriese bis zu 80 Zentimeter lang und ist damit die längste Regenwurmart Europas. Neben seiner stattlichen Erscheinung ist auch der bevorzugte Lebensraum dieses Steppenregenwurms exklusiv. Der Wurm ist im pannonischen Raum zu Hause. So durchwühlt er ausschließlich die Erde im Südosten Tschechiens, Nordosten Österreichs, Südwesten der Slowakei und Nordwesten Ungarns.

Um sich rundum wohlfühlen, darf es für den Wurmhünen weder zu heiß noch zu kalt sein. Während er im Sommer und Winter daher Ruhepausen einlegt, ist er im Frühling und Herbst am aktivsten. Dann bevorzugt er vor allem Trockenrasen und Ackerraine, wo seine Tunnelsysteme seit Jahrtausenden stets aufs Neue die natürliche Bewässerung und die Durchlüftung des Bodens verbessern. Der Steppenregenwurm legt dabei ein eher seichtes Gangsystem an. Die Kothäufchen, die der aufmerksame Beobachter an der Oberfläche entdecken kann, ähneln gepresstem Fischfutter.

Übrigens können in der Umgebung Wiens an feuchten Tagen auch großstädtische Naturfans in den Genuss einer Begegnung mit Allolobophora habei kommen, wie zum Beispiel am Bisamberg, im Marchfeld und in den Hainburger Bergen. Dann einfach mal respektvoll innehalten und das kostbare Werk der Riesenwürmer beobachten – bis sie schließlich verschwinden auf Nimmer-, Nimmerwiedersehen.

Strudlenkanal & Hößgang: Malerisches Nadelöhr an der Donau

Achtung, Einbahn! Wo die Donau freier fließt, nimmt sie so manch eigenwillige Wendung und konfrontiert Kapitäninnen und Kapitäne mit außergewöhnlichen Verkehrsbedingungen.

So auch im Strudengau im Grenzgebiet Ober- und Niederösterreichs, wo das Inselchen Wörth, zwischen den Stromkilometern 2076 und 2078 mitten im Fluss gelegen, die Donau in zwei „Fahrbahnen“ teilt, den Hößgang und den von Schiffsleuten einst gefürchteten Strudlenkanal.

Bitte rechts halten! Damit Skipperinnen und Skipper sicher und geordnet durch die Engstelle kommen, muss klar sein, welche „Fahrbahn“ zu wählen ist. Ein Déjà-vu aus dem Autoverkehr, denn auf der Wasserstraße herrscht ebenfalls Rechtsfahrgebot. So müssen auch im Strudengau Talfahrer (stromabwärts) durch den Hößgang und Bergfahrer (stromaufwärts) durch den Strudlenkanal. Was aber, wenn

durch Havarien oder Bauarbeiten einer der beiden Wege unpassierbar ist? Zudem können bei Hochwasser für große, stromabwärts fahrende Schiffe bei der Einfahrt in den Hößgang gefährliche Strömungsverhältnisse entstehen. Ist nur ein Durchgang sicher nutzbar, findet wechselweiser Einbahnverkehr statt. Die Freigabe zur Durchfahrt wird dabei von Signalstellen angezeigt – für stromabwärts fahrende an der Greiner Straßenbrücke bei Tiefenbach, für Bergfahrende bei Sankt Nikola.

Vor allem der auf der oberösterreichischen Seite verlaufende, felseneiche Strudlenkanal war unter Schiffsfahrenden einst berüchtigt. Scharfe Klippen unterhalb der Wasseroberfläche bedeuteten für viele Schiffe das

vorzeitige Ende der Reise. Erst durch Regulierungen Ende des 17. bis Mitte des 19. Jahrhunderts und den Bau des Kraftwerks Ybbs-Persenbeug, wodurch der Wasserspiegel sich weiter erhöhte, wurde die Passage durch den Strudlenkanal sicherer.

FACTS

Die Insel Wörth ist eine natürliche Donauinsel und der geografische Mittelpunkt des Strudengaus. Geologisch gehört sie zum Felsmassiv der Böhmisches Masse und besteht aus Granit und Gneis. Seit 1970 ist die Insel Naturschutzgebiet.



Wie im Autoverkehr: An der Engstelle der Insel Wörth im Strudengau gilt Rechtsfahrgebot.



VIADONAU BEI DER ARBEIT

Damit Schifffahrtstreibende sich voll auf ihr Ziel konzentrieren können, kümmern wir uns um den Weg dorthin. Mit proaktiven bedarfsgerechten Erhaltungsbaggerungen sorgen wir für freie Fahrt auf der Donau.