



stream

DAS MAGAZIN VON VIADONAU AUSGABE 21/2025

LIFE-BOAT4STURGEON

MS NEGRELLI –

SCHIFF DES LEBENS

Story ab Seite 8

BLITZLICHT: „Lebensader Donau“ in 2. Auflage

AUSGEGRABEN: Nussdorf hinter den Kulissen

NACHGEFRAGT: Wenn die Donau der Königsweg ist

viadonau

viadonau



Auf der Donau. Für die Donau.

So vielfältig wie WIR.

Dich fasziniert die Donau?
Bei uns machst Du Deinen Weg!

Entdecke unsere Berufswelt und aktuelle
Stellenangebote in unserem Karriere-Portal!

karriere.viadonau.org



Innovative Entwicklung mit Mut zum Wandel



HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer viadonau

*„Wir sind überzeugt: Flexible
Lösungen und der Mut zur
Veränderung kreieren Chancen für
Leben und Wirtschaft am Strom.“*

Wer uns kennt, weiß: Die Donau ist für uns nicht nur Arbeitswelt und Herzensangelegenheit. Mit ihrer Vielfalt, Dynamik und Veränderlichkeit ist sie auch Vorbild sowohl für die Entwicklung unseres Unternehmens als auch unserer Aktivitäten am Strom. Innovation bedeutet für uns nämlich auch Bereitschaft zum Wandel und Herausforderungen von morgen schon heute flexibel und ideenreich anzunehmen, um daraus echte Chancen für eine nachhaltige Zukunft im Donaauraum zu machen. Den Beweis dafür führen wir mit konkreter Projektarbeit und Meilensteinen zum Anfassen. Beispiel: LIFE-Boat4Sturgeon. Im Rahmen des gemeinsam mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft, der Stadt Wien und der BOKU gestarteten Vorhabens wurde unser größtes Schiff MS Negrilli in eine Aufzuchtstation für 1,6 Millionen Störe umgebaut. Seit April dieses Jahres ist unsere Fisch-„Arche“ an der Wiener Donauinsel unter Leitung der BOKU im Aufzuchtbetrieb und bringt damit buchstäblich neues Leben in die Donau.

Wandlungsfähigkeit als Lösungsansatz ist auch das Motto unseres Pilotversuchs „Flexible Infrastruktur“, der 2024 startete und über einen Zeitraum von insgesamt vier Jahren laufen wird. Mit Kies beladene Schuten werden in Niederwasserperioden an Seichtstellen östlich von Wien positioniert, um die Fahrwasserbedingungen punktuell positiv zu beeinflussen. Eine alte Idee, die wir innovativ neu denken und die Treffsicherheit und Anpassungsfähigkeit optimal miteinander verbindet. Denn wir sind überzeugt:

Flexible Lösungen und der Mut zur Veränderung kreieren Chancen für Leben und Wirtschaft am Strom. Wer erfahren möchte, wie wir das im Detail umsetzen, liest am besten gleich weiter. Viel Spaß mit der neuen stream-Ausgabe!

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber viadonau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien
Chefredaktion Andreas Herkel **Autoren dieser Ausgabe** Andreas Herkel, Günther Schattauer, Josef Semrad, Christoph Konzel, Ursula Scheiblechner **Layout, Bildbearbeitung & Schlussredaktion** LWmedia, Krems–Wien, www.lwmedia.at
Fotos viadonau, Johannes Zinner, Gillmann, Baumgartner, Fotostudio SX Heuser, BOKU/ IHG **Druck** Wograndl Druck GmbH



6 Blitzlicht
Die Donau aktuell

8 Hingeschaut
MS Negrelli, Schiff des Lebens –
von Steinen und Events zur
Fischauzucht



14 Umwelt
Jedenspeigen – Neues ökologisches
Trittsteinbiotop an der March



18 Wirtschaft & Umwelt
Wie Binnenschiffe bis 2050
emissionsfrei werden sollen



20 Wirtschaft
transport logistic 2025 –
Donau-Gastspiel
in München

Blitzlicht

6 LIFE-Boat4Sturgeon /
„Lebensader Donau“ in Dürnstein /
Uferrückbau in der Hainburger
Au fertig / Hackgut und Solar in
Bad Deutsch-Altenburg /
Danube Day Events
begeistern Kids

Hingeschaut

8 MS Negrelli – Schiff des Lebens

Umwelt

14 Mit ökologischen Trittsteinen
Pfade für die Natur schaffen

Umwelt

16 Natur in der Momentaufnahme

Umwelt & Wirtschaft

18 Zero Emission bis 2050 –
REWWay-Studie zum Greening
der Binnenschifffahrt



„Neben Agrarprodukten, Futtermittel oder auch Treibstoffen gilt: je größer und schwerer, umso mehr rückt die Wasserstraße ins Zentrum einer multimodalen logistischen Planung. Dann ist es besonders spannend, nahe am gesamten Logistikprozess dran zu sein und in der Planung die jeweils beste Lösung anzubieten.“

JULIA NASTL

International Operations Rhenus Logistics



25 Stromkilometer 2.171

Explosionen für die Sicherheit –
Felssprengung in der Kaiserau



27 Ausgegraben

Wehr Nussdorf – Seltene Einblicke

Wirtschaft

20 Donau-Spirit im
Logistik-Mekka

Nachgefragt

22 Wenn die Donau der
Königsweg ist

Am Haken

24 Aus den Augen,
aus dem Sinn

Stromkilometer 2171

25 Sicherheit mit
Sprengkraft

Gesichtet

26 Infofolder Landstrom /
Aktuellste Schleuseninfos für Sportboot-
und Ruderbootfahrer:innen

Ausgegraben

27 Nussdorf hinter den Kulissen

Stör-Artenschutz offiziell gestartet: (v.l.n.r.) Projektleiter Thomas Friedrich (BOKU), Stadträtin Ulli Sima (Stadt Wien), Wasser-Sektionschefin Monika Mörth (BMLUK), Rektorin Eva Schulev-Steindl (BOKU), Sektionschefin Vera Hofbauer (BMIMI), Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler (viadonau). Mehr über LIFE-Boat4Sturgeon ab Seite 8.



LIFE-Boat4Sturgeon Stör-Aufzucht gestartet

Seit dem Frühjahr 2025 bringt das viadonau-Schiff MS Negrelli Leben in die Donau! An Bord des zur Aufzuchtstation umgebauten „Donau-Veteranen“ werden im Rahmen des Projekts LIFE-Boat4Sturgeon bis 2030 rund 1,6 Millionen Störe nachgezüchtet, um so das Überleben von vier bedrohten Arten (Sterlet, Waxdick, Hausen und Sternhausen) an der Donau zu sichern. Am 10. April stieg der feierliche Eröffnungsakt an der Wiener Donauinsel, wo das Aufzuchtsschiff seinen festen Liegeplatz für die kommenden Jahre hat. Das Projekt wird federführend von der BOKU Wien gemeinsam mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (BMLUK), der Stadt Wien und viadonau durchgeführt.



Top-Event in zweiter Auflage „Lebensader Donau“ in Dürnstein

Effizientere Nutzung der Wasserkraft, flexible Lösungen zur Niederwasserregulierung, Modernisierung der Schifffahrt und ambitionierter Artenschutz für Donau-Störe. Das waren die Top-Themen der bereits zweiten Auflage des gemeinsam mit dem Land Niederösterreich ins Leben gerufenen Erfolgsereignisses „Lebensader Donau – Zukunft im Fluss“. Die Fachkonferenz mit zahlreichen hochrangigen Expertinnen und Experten fand am 22. Jänner erneut in Dürnstein statt und rückte aktuelle Vorhaben wie den Einsatz flexibler Infrastruktur auf der Donau, LIFE-Boat4Sturgeon, alternative Treibstoffe für Binnenschiffe und Maßnahmen des modernen Hochwasserschutzes in den Fokus.

Donau-Zukunft gemeinsam gestalten. viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler (links) und Harald Hofmann, Leiter der Gruppe Wasser des Landes NÖ (Bildmitte), eröffnen gemeinsam mit Moderator Tom Bläumauer (rechts) die Fachtagung im Stift Dürnstein.

„Zauberhafter“ Erfolg für MERLIN Uferrückbau in der Hainburger Au fertig

Das MERLIN-Projektteam um viadonau und die BOKU Wien freuen sich über den gelungenen Abschluss der Renaturierungsmaßnahmen in der Hainburger Au. Nach der vollständigen Entfernung der Steinsicherung auf einer Länge von 920 Metern, dem Abtransport von ca. 8.000 Kubikmetern Wasserbausteinen aus dem Nationalparkgebiet und der Umlagerung von rund 40.000 Kubikmetern Feinsediment konnte der Uferrückbau im Frühjahr 2025 fertiggestellt werden. Der Rückbau war Teil des EU-geförderten Horizon-2020-Forschungsprojekts MERLIN zur Wiederherstellung von Europas Süßwasser-Ökosystemen und soll die Möglichkeiten der Renaturierung von Wasserstraßen aufzeigen. Bis März 2026 sollen die abschließenden Forschungsergebnisse zur MERLIN-Maßnahme vorliegen.

Inmitten des frisch fertiggestellten Uferabschnitts in der Hainburger Au: das MERLIN-Projektteam von viadonau und der BOKU Wien



Die Donau spielerisch entdecken Danube Day Events begeistern Kids

Donau-Wissen und -Erlebnis im Kinder-Event-Doppelpack! Heuer durften sich viele Schulklassen über gleich zwei dem internationalen Danube Day gewidmete Veranstaltungen mit viadonau-Beitrag freuen. Bevor am 17. Juni im schlossORTH-Nationalpark-Zentrum rund 420 Kinder an zahlreichen Wissens- und Erlebnisstationen wieder Faszinierendes über Natur, Hochwasserschutz und die Flussvermessung erfahren konnten, durften viadonau-Profis am 4. Juni im Rahmen des Danube Day erstmals auch in Krems 180 Kindern und Jugendlichen spannende Einblicke in die Flussökologie präsentieren.



viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler (links), Bürgermeisterin von Bad Deutsch-Altenburg, Petra Wagener (3. von rechts) und Markus Simoner (hinten, Bildmitte) vom BMIMI freuen sich gemeinsam mit Vertreter:innen von Polizei, Feuerwehr, Schifffahrtsaufsicht und viadonau über die neue Bauhalle.

Modern heizen und Energie erzeugen Hackgut und PV in Bad Deutsch-Altenburg

Am 26. März wurden die neue, moderne Werkhalle, das zentrale Hackgutheizwerk und die Photovoltaik-Anlage, welche im August ihren Betrieb aufnahm, auf dem Gelände des viadonau-Servicecenters Carnuntum feierlich eröffnet. Durch den Modernisierungsschritt wird der CO₂-Ausstoß um rund 69 Tonnen verringert. Das verwendete Hackgut stammt aus Erhaltungsarbeiten an Donau, March und Thaya.

Die Donau-Detektive beim Danube-Day-Event 2025 im schlossORTH-Nationalpark-Zentrum. Neben Nationalparkdirektorin Edith Klauser (links), viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler (hinten links) und Susanne Brandstetter (BMLUK/genblue, hinten rechts) zählte heuer auch Helmi (Mitte) zu den Unterstützer:innen.



„Bon voyage“ für LIFE-Boat4Sturgeon! Das Team von viadonau bleibt dem MS Negrelli auch auf seiner neuen Artenschutzmission eng verbunden.

MS Negrelli – Schiff des Lebens

Seit dem Frühjahr 2025 bringt das viadonau-Schiff MS Negrelli Leben in die Donau! Mit dem zur Aufzuchtstation umgebauten „Donau-Veteranen“ und rund 1,6 Millionen Stören soll bis 2030 die Rettung der vier bedrohten Arten Sterlet, Waxdick, Hausen und Sternhausen gelingen. Ein besonderes Schiff mit außergewöhnlicher Mission. Mit viadonau-Ökologe Josef Semrad gehen wir auf eine kleine Zeitreise durch die Geschichte des Negrelli und eines Projekts, das dieser Geschichte ein wunderbares Kapitel hinzufügt. Vom Steintransporter zur Fisch-„Arche“ LIFE-Boat4Sturgeon.

Ob in Kunst und Kultur, Architektur oder Technik – die Vollendung eines über Jahre vorbereiteten und ausgearbeiteten Werkes sorgt nicht nur für Stolz und Genugtuung darüber, das Investierte an Leidenschaft und Erfahrung in ein gelungenes Ergebnis umgewandelt zu haben. Manche Projekte können darüber hinaus das erhebende Gefühl erzeugen, etwas Bedeutsames für eine positive und nachhaltige Entwicklung beizutragen. Josef Semrad kennt dieses besondere Gefühl. Seit vielen Jahren als Experte für Ökologie bei viadonau im Einsatz, ist Semrad unermüdlich in den Flusslandschaften von Donau, March und Thaya unterwegs, um dafür zu sorgen, dass Maßnahmen der Uferpflege oder auch des Hochwasserschutzes so umweltschonend wie möglich umgesetzt werden. Feldstecher, Vergrößerungsglas und Notizblock stets dabei, macht Josef Semrad mit viel Leidenschaft und Blick fürs Detail die Flusslandschaften des Donauraums regelmäßig zu seinem eigentlichen Büro. Dort beobachtet und dokumentiert er akribisch die Wirkungen von Maßnahmen und Projekten von viadonau auf Flora und Fauna direkt „am Objekt“. Stets nahe

dran an der Vielfalt und Empfindsamkeit der Flussnatur, ist ihm auch das Unerwartete nicht fremd. Dass aber einmal ein 60 Jahre altes, ehemaliges Steintransportschiff, das zugleich das größte Schiff der viadonau-Flotte ist, im Zentrum eines der ambitioniertesten Artenschutzprojekte an der Donau stehen würde, hätte sich selbst der erfahrene Umweltparte bis vor wenigen Jahren nicht träumen lassen.

MIT DEM SCHWUNG FRÜHERER ERFOLGE

Mit dem viadonau-Schiff Negrelli Donau-Störe zu retten scheint nur auf den ersten Blick ungewöhnlich. „Die Idee, unser Schiff für ein Aufzuchtprojekt für Störe zu nutzen, lag eigentlich schon fast auf der Hand“, bestätigt Semrad. „Die beachtliche Länge von rund 70 Metern, die gut modifizierbare Konstruktion, sein

Viele Jahrzehnte bestand der Schiffsalltag des Negrelli aus „Knochenarbeit“, wie hier bei Uferbaggerungen an der Donau.





Der Negrelli auf dem Weg nach Linz, ein letztes Mal in Ausstellungs- und Eventmontur vor seiner Verwandlung in eine schwimmende Aufzuchtstation

noch relativ guter Zustand und die schon vorhandenen großzügig bemessenen Hohlräume im Rumpf schufen günstige Voraussetzungen für eine schwimmende Fisch-Kinderstube.“ Die Rettung von an der Donau bedrohten Störarten steht in Österreich unter einem guten Stern. Bereits im Rahmen des von viadonau unterstützten Projekts LIFE Sterlet der Universität für Bodenkultur Wien (BOKU) wurden zwischen 2015 und 2021 rund 240.000 Sterlets in Donau, March und Thaya ausgewildert. Der Erfolg des Projekts ließ die Beteiligten schließlich in größeren Dimensionen denken. Semrad: „Das LIFE-Sterlet-Projekt der BOKU hat Mut gemacht, den eingeschlagenen Artenschutz-Kurs weiterzuverfolgen, zumal durch eine Reihe von erfolgreichen Renaturierungs- und Gewässer-vernetzungsprojekten in den letzten Jahrzehnten die Lebensbedingungen für viele Fischarten in der Donau verbessert werden konnten. Der Zeitpunkt war günstig, mit dem Schwung dieser Erfolge die langfristige Rettung der Donaustöre anzugehen.“

Der viadonau-Ökologe weiß: Im Natur- und Artenschutz zählen nur Erfolge mit Langzeitwirkung. LIFE-Boat4Sturgeon will die wertvollen Erfahrungen und das Erreichte von LIFE-Sterlet verstetigen und seinen Erfolg buchstäblich mehrten. Die Zahlen des großen, ebenfalls von der BOKU geleiteten Nachfolge-Projekts sprechen für sich: 35 Aufzuchtbecken, die pro Sekunde mit 35 Liter Donauwasser durchströmt werden, 350 Meter Rohrleitungen für die Aquakultur, ein Projektvolumen von rund 12 Millionen Euro, wovon das EU-LIFE-Programm 67 Prozent trägt, und ein Donauschiffs-Veteran, der mit einer Tragfähigkeit von fast 350 Tonnen wahrlich eine Arche für mehr als anderthalb Millionen Fische der vier im Artenschutz-Fokus stehenden Störarten Sterlet, Waxdick, Hausen und Sternhausen ist. Neben viadonau und zahlreichen internationalen Partnern wird das Vorhaben auch vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft sowie der Stadt Wien – Wiener Gewässer unterstützt. Die neue Bestimmung des MS Negrelli als



„Gerade wenn man die abwechslungsreiche Geschichte des MS Negrelli kennt, freut man sich umso mehr über diesen neuen artenschutzorientierten Einsatzzweck als LIFE-Boat4Sturgeon.“

JOSEF SEMRAD
Naturraummanagement

für das Projekt titelgebendes „LIFE-Boat“ begeistert Semrad nicht nur als Ökologe. Als langjähriger viadonau-Experte sind ihm die vielen Stationen des außergewöhnlichen Schiffslebens des MS Negrelli vertraut, der im Rahmen

von LIFE-Boat4Sturgeon nun in eine ganz neue Lebensphase tritt. „Gerade wenn man die abwechslungsreiche Geschichte dieses Schiffes etwas besser kennt, freut man sich umso mehr über diesen neuen artenschutzorientierten Einsatzzweck“, erklärt Semrad. Für den Umweltexperten besteht kein Zweifel: Von den vielen Aufgaben, die das größte viadonau-Schiff bislang zu erfüllen hatte, ist diese neue Mission die flussökologisch bedeutendste.

EIN 66 METER LANGER „TRANSFORMER“

Im Laufe seiner sechs Lebensjahrzehnte sollte sich der Negrelli, dessen außergewöhnliche Schiffs-„Persönlichkeit“ schon durch den gegen die Schifffahrtstradition etablierten männlichen Artikel zum Ausdruck kommt, als wahres Schiff-fahrts-„Chamäleon“ entpuppen. 1966 im Auftrag des Bundesstrombauamtes in der ÖSWAG-Werft in Linz gebaut, wurde das 66 Meter lange Schiff – ausgestattet mit elektrischem Kran und Transportschute – zunächst als Steintransporter konzipiert, der vor

allem im Bühnen- und Uferbau zum Einsatz kam. Vom Bundesstrombauamt über die Wasserstraßendirektion und die Donaubetriebs AG bis zur Donautechnik GmbH und schließlich zu viadonau hatte das Schiff in dieser Funktion eine lange erste Etappe zurückgelegt. Mit der Fusion des Unternehmens 2005 sollten dann auch für den Negrelli neue Zeiten anbrechen. Vom „Arbeitstier“ zum „Donau-Botschafter“.

Im Zuge eines Umbaus durch die Kunstuniversität Linz, die das Schiff für zwei Wochen gebucht hatte, wurde der Negrelli in einen mobilen, außeruniversitären Standort verwandelt. Der Bauch des Schiffes wurde dabei grundlegend umgestaltet und ein Ausstellungs- und ein Veranstaltungsraum von jeweils 100 Quadratmetern geschaffen. Auch viadonau selbst sollte bald die großzügig bemessenen Räumlichkeiten für eine unternehmenseigene Donauausstellung nutzen. In der 2007 ins Leben gerufenen Wanderausstellung „donau on tour“ besuchte der Negrelli als

„Donau-Botschafter“ fortan Gemeinden entlang der Donau, um vor Ort über die Wasserstraße, die Vielfalt ihres Lebens- und Wirtschaftsraumes und die Tätigkeiten von viadonau zu informieren. War das Schiff als einzigartige Event Location zuvor schon ein echter Geheimtipp, erfreute sich der Negrelli und die Ausstellung mit zahlreichen interaktiven Stationen und Spielen nun auch bei jungen Generationen großer Beliebtheit. Nach dem Ende von „donau on tour“ 2013 wurde es zunächst ruhig um das Schiff. Zwar wurde es vereinzelt wieder als Veranstaltungsort genutzt – zum Beispiel für kleinere Medien-Events –, doch angesichts des stetig zunehmenden Wartungs- und Reparaturaufwands schien das weitere Schicksal des Donauveteranen mit jedem Jahr ungewisser.

„Als sich die Absicht konkretisierte, ein neues großes Artenschutz-Projekt für Störe an der Donau umzusetzen, war der Negrelli eine beinahe aus der Not geborene, aber schließlich umso geeignetere Lösung für das neue Vorhaben, das zudem das Fortbestehen des Schiffes sichern konnte“, erzählt Semrad. Als schwimmende Aufzuchtstation direkt auf der Donau, ausgestattet mit entsprechenden Becken und Aquakulturen, schien das viadonau-Schiff ideal für die Ziele des neuen Projekts. Semrad erklärt weiter: „Als nach umfassenden Gesprächen und Vorplanungen mit der BOKU, dem BMLUK und der Stadt Wien die Details geklärt waren, stand die nächste Etappe des Negrelli fest: LIFE-Boat4Sturgeon.“ Wo einst lebloses Gestein geladen worden war, sollte es bald vor Leben wimmeln. Und wieder galt es, das Schiff völlig zu verwandeln.



Mithilfe einer lebendigen Genbank mit Muttertieren soll den vier im Donaaraum bedrohten Störarten Sterlet, Waxdick, Hausen und Sternhausen zu einer stabilen Population verholfen werden.



„Störe sind wertvoll und erzielen vor allem im illegalen Handel enorme Preise. Aber wirklich unschätzbar sind sie als urtümlicher Bestandteil intakter Flusslebensräume.“

JOSEF SEMRAD
Naturraummanagement



MS Negrelli im Rundum-Service: Konservierung der Unterkonstruktion, Instandsetzung des Antriebs, Reinigung des Rumpfes und Einbau der Aufzuchtbecken

LIFE-BOAT4STURGEON LÄUFT VOM STAPEL

Mit dem Umbau des MS Negrelli ging das Projekt im Frühjahr 2024 in seine praktische Phase und das Schiff dorthin zurück, wo es vor 58 Jahren vom Stapel gelaufen war. Die „Frischzellenkur“ der besonderen Art in der ÖSWAG-Werft in Linz umfasste die Konservierung der Unterkonstruktion und die Instandsetzung des Antriebs ebenso wie die Rundum-Reinigung des Rumpfes und schließlich den Einbau der Wasserbecken. „Die Umbauarbeiten am Schiff haben wir natürlich eingehend dokumentiert“, erzählt Semrad. „Eine er-

staunliche Verwandlung vom einstigen Arbeitsschiff zur Fisch-Arche.“ Vor allem die Modifikationen für den Einbau der Fischbecken – einem großen Mutterfischbecken, 12 Rundbecken und 22 Langstromrinnen – sowie der markante Aufbau mittschiffs, an dessen Seiten je ein gigantisches Projekt-Transparent platziert werden sollte, veränderten das Antlitz des Negrelli nachhaltig. Als das umgestaltete Schiff in den eisigen Morgenstunden des 23. Jänner 2025 an seinem zukünftigen Bestimmungsort an der Wiener Donauinsel knapp unterhalb der Reichsbrücke ankam und imposant in Position manövrierte, um

fix verheftet zu werden, war dies für alle Beteiligten ein stolzer Moment. „Der Negrelli präsentierte sich erstmals – wenngleich noch inoffiziell – in völlig neuem Design als LIFE-Boat4Sturgeon“, erinnert sich Josef Semrad. „In seiner eindrucksvollen Erscheinung und nun maßgeschneidert für das bevorstehende Aufzuchtprogramm stand er gleichsam als Sinnbild für die hohen Ambitionen des Projekts. Das bestand nun nicht mehr nur aus Zahlen, Daten und Zielsetzungen, sondern konnte jetzt einen Meilenstein vorweisen, den man anfassen kann.“ Der Stolz und der Enthusiasmus sind nur allzu berechtigt, bedenkt man die Bedeutung der Mission: Mithilfe einer lebendigen Genbank mit Muttertieren soll den vier im Donauraum bedrohten Störarten Sterlet, Waxdick, Hausen und Sternhausen zu einer stabilen Population verholfen werden. 1,6 Millionen Störe sollen nachgezüchtet und Jungtiere der verschiedenen Arten in unterschiedlichen Donauabschnitten bis 2030 ausgewildert werden. Während in Zusammenarbeit mit Fischereibehörden auch Maßnahmen zur Bekämpfung der Wilderei vorgesehen sind, wird darüber hinaus ein donauweit standardisiertes Stör-Monitoring entwickelt. Semrad: „Störe sind wertvoll und erzielen vor allem im illegalen Handel enorme Preise. Aber wirklich unschätzbar sind sie als urtümlicher Bestandteil intakter Flusslebensräume.“



Nach letzten Installationen und der Inbetriebnahme der in Deutschland hergestellten Aquakulturanlagen war am 10. April 2025 schließlich alles bereit für den feierlichen Eröffnungsakt zum Start des Projektbetriebs an Bord des LIFE-Boats. Gemeinsam mit BOKU-Projektleiter Thomas Friedrich waren sich Stadträtin Ulli Sima, Wasser-Sektionschefin des BMLUK Monika Mörth, BOKU-Rektorin Eva Schulev-Steindl, BMIMI-Sektionschefin Vera Hofbauer und viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler einig: Die große Fisch-Rettungsmission konnte kaum unter besseren Bedingungen anlaufen und sendet über die Grenzen des Donauraums hinaus ein starkes Signal für nachhaltigen Artenschutz. Der Negrelli beweist indes einmal mehr: Wandlungsfähigkeit schafft Chancen, die Stören ebenso zugutekommen können wie der Lebensdauer 60 Jahre alter Transportschiffe.



In neuem Glanz – der Negrelli als LIFE-Boat4Sturgeon an seinem endgültigen Bestimmungsort für die nächsten Jahre, die Wiener Donauinsel

SUMMARY

MS Negrelli – Ship of Life

Since spring 2025, the viadonau ship MS Negrelli is bringing life to the Danube! With the 'Danube veteran' converted into a breeding station and around 1.6 million sturgeons, the aim is to save the four endangered species Sterlet, Russian sturgeon, Huso and Starry sturgeon by 2030. A special ship for an extraordinary project: LIFE-Boat4Sturgeon.

The rescue of endangered sturgeon species in the Danube is looking promising in Austria. As part of the LIFE Sterlet project supported by viadonau and carried out by the University of Natural Resources and Life Sciences, Vienna (BOKU University), around 240,000 sterlets were already released into the Danube, March and Thaya rivers between 2015 and 2021. The success of the project ultimately led those involved to think on a larger scale.

The viadonau ship MS Negrelli was to become a sturgeon breeding station.

With the conversion of the MS Negrelli, the project entered its practical phase in spring 2024 and the ship returned to where it had been launched 58 years earlier. The special 'rejuvenation' at the ÖSWAG shipyard in Linz included the preservation of the substructure and the repair of the propulsion system, as well as the thorough cleaning of the hull and finally the installation of the water basins. In spring 2025, the ship was finally transported to Vienna, where it was permanently moored on the 'Donauinsel'. On 10 April, the breeding operation was officially launched.

LIFE-Boat4Sturgeon aims to build on the valuable experience and achievements of LIFE-Sterlet and literally multiply

its success. The figures for the large follow-up project, also led by BOKU University, speak for themselves: 35 breeding tanks, through which 35 litres of Danube water flow every second, 350 metres of piping for aquaculture, a project volume of around 12 million euros, 67 per cent of which is funded by the EU LIFE programme, and MS Negrelli, which, with a load capacity of almost 350 tons, is truly an ark for more than one and a half million fish of the four sturgeon species Sterlet, Russian sturgeon, Huso and Starry sturgeon. In addition to viadonau and numerous international partners, the project is also supported by the Federal Ministry of Agriculture, Forestry, Climate and Environmental Protection, Regions and Water Management, as well as the City of Vienna – Wiener Gewässer.



Mit vereinten Kräften und viel Know-how der viadonau-Erhaltungsprofis – beim Bau der ökologischen Bühnen an der March wurde ordentlich angepackt.

Mit ökologischen Trittsteinen Pfade für die Natur schaffen

Auf einer Länge von 200 Metern wurde an der March bei Jedenspeigen ein kleines aber feines „Siedlungsgebiet“ für Flora und Fauna neugeschaffen. Die Wasserbausteine – deutlichste Kennzeichen der harten Flussregulierung – wurden zurückgenommen und ökologische Bühnen errichtet. Seit dem Abschluss der Arbeiten Anfang 2025 hat die Natur wieder das Kommando und darf einen bislang wenig abwechslungsreichen Marchabschnitt wieder zu einem vielfältigen Trittsteinbiotop in den March-Thaya-Auen entwickeln.

Wo vielfältiges Leben wieder dauerhaft Fuß fassen soll, braucht es auch die geeignete Umgebung dafür. Die Flusslandschaften Europas sind heute mehr denn je nach Maß und Zweck des Menschen gestaltet. Zersiedelung, Flächenversiegelung und Flussregulierungen ließen über Jahrhunderte einst große und vielfältige Naturräume zu wenigen isolierten „Inseln“ noch relativ unberührter und wilder Natur schrumpfen. Heute bilden Nationalparks die wichtigsten und kostbarsten Speicher selten gewordener Arten und ihrer Vielfalt. Um der zurückgedräng-

ten Natur dort, wo es möglich ist und ein hohes Umweltschutspotenzial ausgeschöpft werden kann, wieder mehr Entfaltungsraum zu geben, setzt viadonau gezielt auf Maßnahmen zum Uferückbau und nachhaltige Renaturierung der Flusslandschaften – neben der Donau auch an March und Thaya, wo sich vereinzelt ein ursprünglicher Flusscharakter bewahren konnte.

FLUSSBAU MIT DER NATUR FÜR DIE NATUR

Hochwasserschutz-Experte und erfahrener viadonau-Projektmanager

Günther Schattauer kennt die beiden Flüsse in der Grenzregion zu Tschechien und der Slowakei nicht nur wie seine Westentasche. Der Experte ist auch mit ihrer teils komplexen fluss-ökologischen Problemlage bestens vertraut. „Obwohl hier in der Abgeschiedenheit in Zeiten des Eisernen Vorhangs vieles vom ursprünglichen Flusscharakter überdauern konnte, bedeuteten regulierende Eingriffe des Menschen insbesondere an der March eine harte Zäsur für die Artenvielfalt“, weiß Schattauer. „Seit der Regulierung 1958 zeigte sich die March bei Fluss-

kilometer 49 von ihrer eintönigsten Seite. Der Flusslauf wurde begradigt und mit einem starren Blockwurf versehen. Natürliche flussmorphologische Prozesse wurden dadurch unterbunden. Ein homogener Gewässerabschnitt mit fehlender ökologischer Diversität bildete sich aus. Mit einem punktgenauen Ansatz zur Uferstrukturierung bei Jedenspeigen wollen wir diesen Trend dauerhaft umkehren.“ Flussbauliche Maßnahmen auf nur wenigen hundert Metern, die aber große Wirkung erzielen sollen.

ÖKOLOGISCHE TRITTSSTEINE VERBINDEN LEBENSRAÜME

„Durch die Rücknahme der Ufersicherung bis auf ein deutlich niedrigeres Niveau – 30 Zentimeter über Regulierungsniederwasser – kann sich in diesem Abschnitt durch Erosions- und Sedimentationsprozesse wieder ein naturnahes Flusssufer mit Tiefstellen und Flachwasserbereichen ausbilden“, erklärt der Experte. Bei der baulichen Umsetzung wurde einmal mehr Effizienz mit flussökologischem Sinn verknüpft. So wurden die dabei gewonnenen Wasserbausteine vor Ort auch gleich weiterverwertet. Schattauer: „Die Bausteine sind nun gemeinsam mit Raubäumen ein Teil der neuen ökologischen Buhnen. Insgesamt drei dieser Buhnen – zwei mit einem Kern aus Wasserbausteinen und eine in reiner Holzbauart – bilden fortan neue Habitate in der March.“ Wie schon bei ähnlichen Maßnahmen – zum Beispiel im Rahmen des österreichisch-slowakischen INTERREG-Projekts „Kli-Ma“ – tragen die ökologisch hergestellten Buhnen zu einer vielfältigeren Flussmorphologie bei. „Kolke, Tiefenrinnen, Flachufer, Kehrwasser – Strukturen, die in der March seit der Regulierung Mangelware sind, können sich hier nun wieder entwickeln“, ist Schattauer überzeugt.

Vor allem Tiefenrinnen und Kolke würden während der Trockenperioden zu wertvollen Rückzugsräumen für aquatische Lebewesen. „Durch die Neugestaltung eines einst wenig abwechslungsreichen Flussabschnitts entsteht ein ökologischer Trittstein, der die Bewegungsfreiheit der Flussnatur erhöht und die Entfaltung von Flora und Fauna wieder zulässt – ein echter Gewinn für die ökologische Entwicklung und Konnektivität des Flusssystems Donau-March-Thaya“, meint Günther Schattauer.

SUMMARY

Project Environment

A small but beautiful 'settlement area' for flora and fauna has been created along a 200-metre stretch of the March river near Jedenspeigen. The armour stones – the most obvious sign of heavy river regulation – were removed and ecological groynes were erected. Since the completion of the work in early 2025, nature has taken back control and is now allowed to develop a previously unvaried section of the March into a diverse stepping stone biotope in the March-Thaya floodplains.

Hier kann sich durch Erosions- und Sedimentationsprozesse wieder ein naturnahes Flusssufer mit Tiefstellen und Flachwasserbereichen ausbilden.



Natur in der Momentaufnahme

Fast genau zehn Jahre nach der Wiederanbindung des Johler Arms im Rahmen des Pilotprojekts Bad Deutsch-Altenburg setzte viadonau gemeinsam mit einem Forschungsteam des Wassercluster Lunz im Jänner 2025 den wissenschaftlichen Schlusspunkt des Projekts. Um die Langzeitwirkung der Gewässervernetzung genau zu analysieren, holte man mit Freeze-Core-Proben noch einmal das verborgene Leben in der Stromsohle ans Licht.



Seit Beginn des Pilotprojekts im wissenschaftlichen Fokus: die spezifischen Wirkungen der Gewässervernetzung auf Flusslebewesen

Ein Flussbauprojekt planmäßig umzusetzen, ist bei der langfristigen Revitalisierung eines Flussabschnitts oder Nebenarms nur die halbe Miete. Ebenso wichtig sind die spezifischen Ziele und Wirkungen, die Anlass und Motivation für die Durchführung eines naturraumorientierten flussbaulichen Vorhabens bilden. Wie verändert sich der Lebensraum und welchen

Einfluss haben die Maßnahmen auf die Artenvielfalt? Bereits 2014 baulich fertiggestellt, bot das Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg besonders geeignete Rahmenbedingungen, um den Einfluss integrativ miteinander verschränkter Flussbaumaßnahmen zu untersuchen. Ziel des Projekts war es nämlich, entlang der etwa drei Kilometer langen Projektstrecke erstmals

jene Maßnahmentypen an der Donau zusammenzuführen, die künftig am gesamten Donauabschnitt zwischen dem Kraftwerk Freudenau und der österreichisch-slowakischen Staatsgrenze umgesetzt werden sollten – Uferrückbau und Uferabsenkung, die Anbindung eines Nebenarms, die Optimierung der Niederwasserregulierung sowie die granulometrische

Sohlverbesserung zur Stabilisierung der Stromsohle. Seit seiner baulichen Verwirklichung stehen die vielfältigen Wirkungen des Projekts im wissenschaftlichen Fokus.

FLUSSORGANISMEN ALS ERFOLGS-MARKER

Im Zwischenraum des Donau-Sediments haben zahlreiche wirbellose Kleinstlebewesen – das sogenannte Makrozoobenthos – ihren Lebensraum. Organismen wie Insektenlarven, Würmer und Schnecken, die wesentlich zur natürlichen Selbstreinigung des Gewässers beitragen und mit deren Hilfe man Rückschlüsse auf die Gewässergüte und die Lebensraumqualität des Gewässers ziehen kann. Im Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg diente das Makrozoobenthos als wertvoller „Anzeiger“ für die ökologische Entwicklung des Johler Armes, der im Rahmen des Projekts wieder ganzjährig an die Donau angebunden worden war. Die flussmorphologische Wirkung der Gewässervernetzung auf das Flussleben sollte sich bald zeigen. So konnte ein Wandel der Lebensgemeinschaft im Sediment bereits kurz nach der Wiederanbindung des Nebenarms bei der Untersuchung erster Proben im Jahr 2015 nachgewiesen werden.

LEBEN IN BEWEGUNG BRINGEN

„Waren vor der Gewässervernetzung eher Arten zu finden, die Stillgewässer lieben und organisches Material fressen, sind nun vermehrt Arten anzutreffen, die typisch für Fließgewässer sind und hauptsächlich als „Weidegänger“ ihre Nahrung von der Oberfläche von Steinen abweiden“, berichtet Ursula Scheiblechner. Für die viadonau-Projektmanagerin, die das Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg über zehn Jahre eng begleitete, ist die „Rheophilisierung“ des Johler Arms – die Entstehung guter Be-

dingungen für strömungsliebende Fische und Flussorganismen – als ein erklärtes Ziel der Gewässervernetzung ein wichtiger Erfolg. „Der Donauabschnitt zwischen Wien und Bratislava ist neben der Wachau die einzige weitere freie Fließstrecke der Donau in Österreich. Und gerade hier im unmittelbaren Umfeld des Nationalparks Donau-Auen gilt es, Potenzial zur ökologischen Verbesserung der Flusslandschaft so gut wie möglich auszuschöpfen“, meint die Expertin.

GEFRORENER QUELL DER ERKENNTNIS

Zur Untersuchung des Makrozoobenthos kam unter anderem die Freeze-Core-Methode zum Einsatz. Dabei wird eine Metalllanze in den Untergrund geschlagen und Flüssigstickstoff eingebracht. So gefriert ein natürlich geschichteter Sedimentkern an der Lanze an und kann als unbeeinträchtigte Probe entnommen werden. Als genau ein Jahrzehnt nach den ersten Probeentnahmen am Johler Arm Anfang 2025 ein Team des WasserCluster Lunz wieder auszog, um derartige Freeze-Core-Proben am Johler Arm zu nehmen, sollte es das letzte Mal im Rahmen des Monitorings zum Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg sein. Scheiblechner: „Mit diesen letzten Momentaufnahmen des Lebens, die uns Einblicke auch in tiefere Schichten der Stromsohle ermöglichen, wollen wir unsere Erkenntnisse über die Langzeitwirkung der Wiederanbindung des Johler Arms noch einmal entscheidend erweitern. Damit können wir wesentliche wissenschaftliche Grundlagen zur ökologischen Weiterentwicklung der Donau schaffen.“

Die im Pilotprojekt Bad Deutsch-Altenburg gemeinsam getesteten Flussbaumaßnahmen sind inzwischen fester Bestandteil des viado-

nau-Maßnahmenkatalogs für die Donau östlich von Wien. In diesem Rahmen konnten einige der getesteten Maßnahmen bereits deutlich verbessert werden.

SUMMARY

Project Environment

Almost exactly ten years after the reconnection of the Johler Arm as part of the Bad Deutsch-Altenburg pilot project, viadonau, together with a research team from WasserCluster Lunz concluded the scientific phase of the project in January 2025. In order to analyse the long-term effects of water connectivity in detail, freeze-core samples were taken for the last time to reveal the hidden life in the riverbed.

Festgehalten im Augenblick. Mit der Freeze-Core-Methode können Zahl und Vielfalt von Kleinstlebewesen in der Flusssohle genau untersucht werden.



Zero Emission bis 2050 – REWWay-Studie zum Greening der Binnenschifffahrt

Aktuell ist das Binnenschiff pro Tonnenkilometer bereits rund 50 Prozent energieeffizienter als der LKW. Gleichwohl steckt gerade in der Binnenschifffahrt noch enormes Greening-Potenzial. Das ambitionierte Ziel der EU und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) – emissionsfreie Schiffe als Standard ab 2050 – ist zugleich eine große Herausforderung für die Branche. Es gilt, in dem umfangreichen Transformationsprozess nicht an Wettbewerbsfähigkeit einzubüßen.

Den Treibhausgasausstoß der Binnenschifffahrt innerhalb weniger Jahrzehnte auf null zu reduzieren ist ein komplexer Modernisierungsprozess, der auf mehreren Ebenen ansetzen muss. Welche Antriebstechnologien und Kraftstoffe können wirtschaftlich um- und eingesetzt werden? Wie können Flotten ohne aufwändige Nachrüstung ihre Emissionen reduzieren? Und was kann effizientes Verkehrsmanagement auf der Wasserstraße beitragen? Im Rahmen des Forschungsprojekts „REWWay – Emissionsberechnung und -reduktion in der Binnenschifffahrt“ analysieren viadonau und das Logistikum der FH Oberösterreich – Campus Steyr aktuelle und mögliche zukünftige Maßnahmen zur CO₂e-Emissionsreduktion (Anm.: CO₂ „e“ für engl. equivalent) in der Binnenschifffahrt. Im Forschungsfokus: Daten, Erfahrungswerte und Erkenntnisse von Schifffahrtsunternehmen sowie von Expertinnen und Experten aus den Bereichen Schiffbau, Stahlindustrie, Forschung und Logistikdienstleistung.

EMISSIONSREPORTING: SCHWIERIGE DATENLAGE

Die Wasserstraße ist ein lebendiger Verkehrsträger, dessen Rahmenbedingungen sich kontinuierlich ändern.

Schiffskapitäne wissen: Die Wasserstraße verändert sich praktisch täglich. Das macht verlässliche Datenerhebung zum Treibstoffverbrauch schwierig.



Ein beliebter Ansatz zur Emissionsreduktion:
Alternative Kraftstoffe ohne
Umrüstungsbedarf. Auch das viadonau-
Schiff Bad Deutsch-Altenburg fährt seit
2023 im Testbetrieb mit HVO100.

Wechselnde Wasserstände und Strömungsverhältnisse beeinflussen auf unterschiedlichste Weise Eigenschaften und Nutzungsqualität des Transportwegs. So ist es kaum verwunderlich, dass, wie die REWWay-Studie aufzeigt, Schifffahrtsunternehmen ihre CO₂e-Emissionen bislang kaum auf Grundlage des Streckenbetriebs systematisch erfassen. Wo entsprechende Berechnungen dennoch stattfinden, basieren diese meist auf Monats- oder Jahreszeiträumen und stützen sich auf Treibstoffverbrauch und transportierte Tonnenkilometer. Zwar können langfristige Berechnungen Schwankungen durch Hoch- und Niedrigwasser ausgleichen und so ein realistischeres Gesamtbild des Energieverbrauchs liefern. Eine emissionsbezogene Analyse einzelner Transporte oder Strecken – etwa zwischen Rumänien und Österreich – und somit die exakte Berechnung des Treibstoffverbrauchs je Transport sind für die Betriebe weiterhin schwierig. So könne laut einem der befragten Unternehmen nicht genau gesagt werden, ob in einem Tank mit 150.000 Litern sich nach Zurücklegen einer bestimmten Strecke noch 86.000 oder 88.500 Liter befinden. Erschwert wird dies zusätzlich durch zahlreiche veränderliche Einflussfaktoren wie wechselnde Wasserstände, Strömungsverhältnisse, Wind, notwendige Manöver, Schleusenwartezeiten sowie Lade- und Entladeprozesse. Besonders herausfordernd ist die Ermittlung und Zuordnung des Verbrauchs für Schubverbände mit variierender Konvoigröße. Um ihr Sustainability Reporting auf eine möglichst stabile Datenbasis zu stellen, investierte ein Teil der befragten Unternehmen laut REWWay-Studie dennoch in detaillierte Verbrauchserhebungen.

**NACHHALTIGE EMISSIONS-
REDUKTION GEFRAGTER DENN JE**
Lösungen zur langfristigen Reduzierung von Treibhausgasemissionen



stehen in der Binnenschifffahrt hoch im Kurs. Wie die REWWay-Studie zeigt, setzen Reedereien oft zunächst auf kurzfristige Optimierungsmaßnahmen, um den Treibstoffverbrauch und damit die CO₂e-Emissionen rasch zu senken. Zu den gängigen Strategien zählen die Effizienzsteigerung von Antriebssystemen, Schulungen des Personals zur verbrauchsoptimierten Steuerung sowie der verstärkte Einsatz alternativer Kraftstoffe wie E-Fuels und HVO100. Als langfristig zukunftssträchtige Optionen mit hohem Potenzial zur Emissionsreduktion gelten Methanol und Biokraftstoffe. In Sachen nachhaltiger Schiffsbetrieb ebenfalls vielversprechend ist die Energieversorgung mit Landstrom für Schiffe an entsprechend ausgestatteten Liegestellen.

IN DIE ZUKUNFT MIT INNOVATION UND ANREIZEN

Die Ergebnisse der Studie unterstreichen einmal mehr die Notwendigkeit zielgerichteter Innovationsbemühungen und bilden einen wichtigen Wegweiser für entsprechende Handlungsoptionen der Politik: Neben verbindlichen Vorgaben zu bevorzugten alternativen Antriebstechnologien und Maßnahmen zur Förderung des

Infrastrukturausbaus sowie der Digitalisierung sei auch die Ausweitung finanzieller Anreize entscheidend, um die Einführung emissionsarmer Technologien zu beschleunigen. Ein intensiver Innovationsprozess, der hartnäckige Hemmnisse wie hohe Investitionskosten und regulatorische Unsicherheiten überwinden und auf verlässlichen Emissionsdaten für einen aussagekräftigen Vergleich der Verkehrsträger beruhen müsse.

SUMMARY

Project Environment & Economy

As part of the research project 'REWWay – Emissions Calculation and Reduction in Inland Waterway Transport', viadonau and the Logistikum at the University of Applied Sciences Upper Austria are analysing current and possible future measures for reducing CO₂e emissions in inland waterway transport. The research focuses on data, empirical values and findings from shipping companies and experts in the fields of shipbuilding, the steel industry, research and logistics services.

Donau-Spirit im Logistik-Mekka

Wenn München zur transport-logistic-Messe ruft, sorgen viadonau, die österreichischen Donauhäfen und WienCont seit vielen Jahren regelmäßig für einen starken Auftritt der Donaulogistik und für qualitätsvolles Wasserstraßen-Know-how aus erster Hand. So auch heuer von 2. bis 5. Juni. Die Highlights: Expertendiskussion zur multimodalen Zukunft der Wasserstraße Donau sowie top-erfahrene Donauprofis im direkten Gespräch über ihre vielfältige Arbeit an und auf der Wasserstraße.



Auf der transport-logistic-Messe lockt der Messestand von viadonau und den österreichischen Donauhäfen mit Charme, Kaffeehausatmosphäre und viel Donau-Kompetenz.

MEHR BINNENSCHIFF DURCH MEHR ANREIZE

Logisch: Um die Rolle der Donau und ihre Wettbewerbsfähigkeit als leistungsfähige Wasserstraße nachhaltig zu stärken, braucht es Aufmerksamkeit und erfahrene Profis, die hinter der Qualität und den vielversprechenden Zukunftschancen des Stroms als Verkehrsweg stehen. In der offenen Atmosphäre des Gemeinschaftsstands von viadonau, den österreichischen

Donauhäfen und WienCont wurden daher nicht nur viele Interessierte mit ihren Fragen zur Donau von zahlreichen Top-Expertinnen und Experten fachkompetent willkommen geheißen. Moderiert von Mario Rohrer (GSV) tauschten sich in einer spannenden Podiumsdiskussion auch heuer wieder hochrangige Akteur:innen der Transportwirtschaft wie Bruno Weissmann (HELROM), Monika Gindl-Muzik (WienCont GmbH), Marc Schellerer

(Felbermayr-Group) und Alexander Ochs (Kuehne+Nagel) intensiv zur Zukunft der Donau und ihrer noch besseren Einbindung in das Gefüge der Verkehrsträger aus. Der Grundtenor des stark besetzten Panels war nicht neu, dafür umso nachdrücklicher: Neben konkreten Angeboten und Anreizen für die Wirtschaft, die Wasserstraße verstärkt zu nutzen, müsse der aktuelle Modernisierungskurs in Sachen Wasserstraßeninfrastruktur

weiter vorangetrieben werden. Die „letzte Meile“ werde zwar immer noch meist mit dem LKW zurückgelegt, die konsequente Aufwertung der Binnenschifffahrt als umweltfreundliche und zugleich konkurrenzlos leistungsfähige Transportalternative habe die Wasserstraße in den vergangenen Jahren jedoch immer deutlicher ins Blickfeld der Transportwirtschaft rücken lassen.

PROFIS ALS BOTSCHAFTER DER WASSERSTRASSE

Pflege und Entwicklung eines fließenden Verkehrsträgers sind kein Selbstläufer, sondern erfordern heute spezielle Ausbildungswege und Fähigkeiten. Um die besonderen Anforderungen und außergewöhnlichen Berufschancen authentisch zu präsentieren, versammelten die Ausstellungspartner in München eine vielfältige Auswahl an fachkundigen und erfahrenen Expertinnen und Experten der Wasserstraße. So klärten unter anderem Denise Beil (Logistikum/FH

Oberösterreich), Julia Nastl (Rhenus Logistics) und Christoph Konzel (viadonau) als „Profis zum Anfassen“ darüber auf, was hinter moderner Verkehrsforschung steckt und warum dabei gerade die Wasserstraße aktuell besonders spannend ist, welche Herausforderungen eine komplexe multimodale Transportplanung bereithält oder auch wie abwechslungsreich das weite Feld der Erhaltungstätigkeiten am Donauufer sein kann.

MÜNCHEN – EIN GUTER BODEN FÜR MEHR DONAU-AWARENESS

Im unmittelbaren Umfeld europäischer Binnenschifffahrts- und Hafenbetreiber positionieren sich viadonau, die österreichischen Donauhäfen und WienCont auf der alle zwei Jahre stattfindenden transport-logistic-Messe in München ideal, um die Donau, ihre moderne Entwicklung und ihre enormen Kapazitäten auf internationaler Ebene sichtbarer zu machen. Die Messe München bietet dafür eine

optimale Bühne mit hoher Reichweite. Mit 2.722 Ausstellern aus 73 Nationen und über 77.000 Besucher:innen aus mehr als 130 Ländern und Regionen erreichte die transport logistic 2025 neue Höchstwerte.

SUMMARY

Project Economy

Right in the middle of European inland waterway transport and port operators, viadonau, the Austrian Danube ports and WienCont were again ideally positioned at the biennial transport-logistic trade fair in Munich (2nd to 5th June) to raise the profile of the Danube, its modern development and its enormous capacities on an international level. This year's highlights: Expert discussion on the multimodal future of the Danube waterway and highly experienced Danube professionals in direct conversation about their diverse work on and along the waterway.

Donau-Zukunft im Talk: (v.l.n.r.) Mario Rohrer (GSV, Moderation), Bruno Weissmann (HELROM), Monika Gindl-Muzik (WienCont), Marc Schellerer (Felbermayr-Group) und Alexander Ochs (Kuehne+Nagel)





Wenn die Donau der Königsweg ist

DIE VORTEILE DER WASSERSTRASSE FEST IN DEN KÖPFEN VERANKERN

BETTINA MATZNER

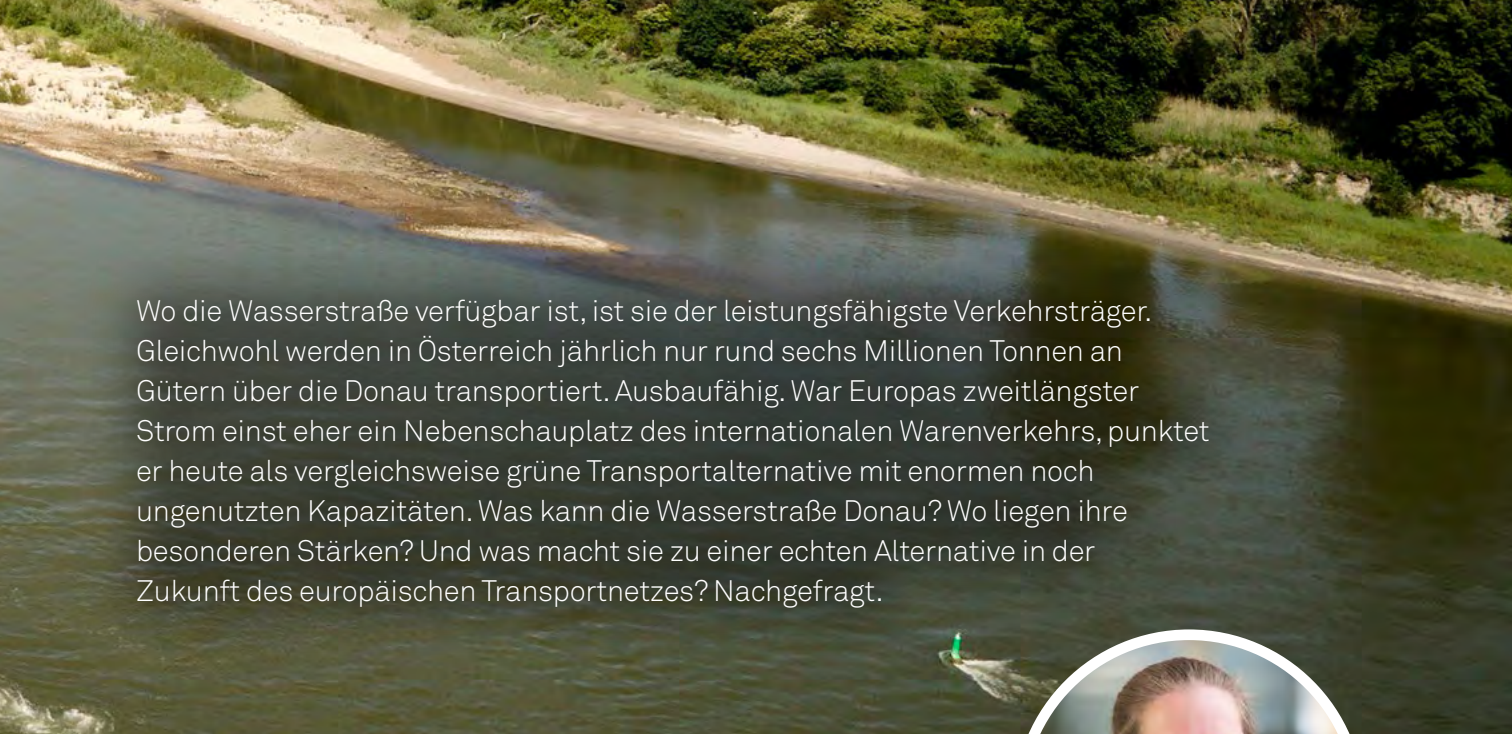
Transportentwicklung viadonau

„Im Klimawandel punktet die Binnenschifffahrt mit
Umweltfreundlichkeit und enormen Kapazitäten.“



Für uns ist klar: Auf dem Weg in die Zukunft ist die Binnenschifffahrt vorne mit dabei! Denn im Vergleich zur Straße kann die Donau - auch mit Blick auf den Klimawandel - in einigen wesentlichen Bereichen viel Boden gut machen. Ein Schubverband mit vier Schubleichtern kann die Ladung von rund 280 25-Tonnen-LKWs aufnehmen. Auf die Tonne gerechnet wird mit dem Schiff deutlich weniger Energie verbraucht, während gleichzeitig viel mehr Ladung pro Fahrt transportiert werden kann. Schon das außergewöhnlich günstige Kapazitäts-Emissions-Verhältnis macht die Binnenschifffahrt konkurrenzlos umweltfreundlich. Auch diverse externe Kosten, wie sie durch Unfälle oder Verkehrsstaus auf der Straße entstehen, fallen beim Binnenschiff deutlich geringer aus. Ein weiteres im wahrsten Sinne schwergewichtiges Argument sind die beim Binnenschiff kombinierten Eigenschaften von hoher Tragfähigkeit und enormen räumlichen Gegebenheiten. Stichwort: High and Heavy. Für den Transport von speziellen Gütern, wie Bau- und Maschinenteilen zum Beispiel von Windkraftanlagen oder Kraftwerken, ist die Wasserstraße alternativlos.

Gleichwohl wissen wir bei viadonau: Die Effizienz von Transporten hängt stets von der Qualität des Transportwegs ab. Mit proaktivem Wasserstraßenmanagement halten wir die Fahrrinne – mit besonderem Augenmerk auf die kritischen Abschnitte Wachau und östlich von Wien – befahrbar und sorgen für bestmögliche Rahmenbedingungen für den reibungslosen Schiffsverkehr. Diese Top-Rahmenbedingungen und damit die großen noch freien Kapazitäten auf der Wasserstraße sollen natürlich auch genutzt werden. Deshalb lassen wir seit vielen Jahren nicht locker in Sachen Awareness, vernetzen uns eng mit wichtigen Playern aus der Transportwirtschaft und verankern so die Vorteile der Wasserstraße dort, wo Transport und Logistik passiert. Hervorragende Unterstützung erfahren wir dabei immer wieder auch von den österreichischen Donauhäfen, die mit innovativen Logistiklösungen auch für ganz spezielle Anforderungen an die multimodale Einbindung der Wasserstraße starke Anreize bieten.



Wo die Wasserstraße verfügbar ist, ist sie der leistungsfähigste Verkehrsträger. Gleichwohl werden in Österreich jährlich nur rund sechs Millionen Tonnen an Gütern über die Donau transportiert. Ausbaufähig. War Europas zweitlängster Strom einst eher ein Nebenschauplatz des internationalen Warenverkehrs, punktet er heute als vergleichsweise grüne Transportalternative mit enormen noch ungenutzten Kapazitäten. Was kann die Wasserstraße Donau? Wo liegen ihre besonderen Stärken? Und was macht sie zu einer echten Alternative in der Zukunft des europäischen Transportnetzes? Nachgefragt.

WEITER STÄRKEN, WAS DIE DONAU AM BESTEN KANN – HIGH AND HEAVY

JULIA NASTL

International Operations Rhenus Logistics

„Wird es groß und schwer, geht es am besten mit dem Schiff und effizienten, innovativen Logistiklösungen.“



Mehr als bei den anderen Verkehrsträgern sind die Leistungsfähigkeit und der Erfolg der Wasserstraße produkt- bzw. güterabhängig. Neben Agrarprodukten, Futtermittel oder auch Treibstoffen gilt: je größer und schwerer, umso mehr rückt die Wasserstraße ins Zentrum einer multimodalen logistischen Planung. Dann ist es für mich als Logistikerin besonders spannend, nahe am gesamten Verladungs- und Logistikprozess dran zu sein und für die spezifischen Anforderungen des Transports in der Planung die jeweils beste Lösung anzubieten. Wichtig ist dabei, die unschlagbaren Stärken der Wasserstraße möglichst gezielt zu nutzen. Eindrucksvoll veranschaulicht wird das zum Beispiel bei der Transportplanung von Pipeline-Teilen oder Betonrohren, von denen oft nur ein Segment auf einen LKW passt, aber auch der Transport von mehreren Adaptern von Windkraftanlagen, von denen jeder rund 50 Tonnen wiegt. Dann ist klar: Das geht am besten per Schiff und erfordert effiziente, flexible und innovative Logistik. Zwar kann die Wasserstraße meist nur einen Teil der

Transportstrecke stellen, wenn wir aber den Anteil der Straße so gering wie möglich halten und die Binnenschifffahrt verstärkt zum Einsatz bringen, ist auch mit Blick auf die Emissionsreduktion im Gütertransport viel gewonnen. Mit verlässlichem, treffsicherem Wasserstraßenmanagement und einem konstruktiven Austausch mit der Transportwirtschaft liefert viadonau ein Best-Practice-Beispiel, wie gemeinsam eine gute Grundlage für reibungslose Transporte auf der Donau geschaffen werden kann. Dass etwa im Rahmen internationaler Projekte das Modell viadonau auch in den anderen Donauländern Schule macht, erhöht die Chancen der Wasserstraße als wettbewerbs- und zukunftsfähige Transportoption auch im europäischen Maßstab enorm. Für mich ist klar: Mit einem zukunftsorientierten Mindset – klimaschonendere Transporte mit mehr Wasserstraße und moderner multimodaler Logistik – ist auch die Freude über einen komplizierten Schwertransport zum Beispiel von Antwerpen nach Constanța noch umso größer.

Aus den Augen, aus dem Sinn

Inmitten einer Zwei-Millionen-Stadt ist der Wiener Donaukanal täglicher Anziehungspunkt für tausende Erholungssuchende und zugleich pulsierende Verkehrsader der Tourismusschifffahrt. Die Gefahren, die in ihm stecken, sieht man seiner stoisch dahinziehenden Wasseroberfläche kaum an. Umso wichtiger ist es, kritische Stellen schnell zu kommunizieren und zu beseitigen. Nicht selten werden dabei die erschütternden Müllsünden einer Großstadt buchstäblich ans Licht geholt.



Nach einem Hinweis Schifffahrtstreibender:
Die viadonau-Flotte bereitet sich auf eine
Bergungsaktion auf dem Wiener Donaukanal vor.

„Stille Wasser“ sollen ja bekanntlich tief sein. Aber eigentlich sind es oft Fließgewässer, die Geheimnisse noch viel besser verbergen können. Für Sicherheit und Schutz der Schifffahrt, von Badefans und der Natur ist es gerade im städtischen Umfeld besonders wichtig, die schwer zu durchschauenden Tiefen eines Flusses genau zu kennen und mögliche Gefahrenquellen zu beheben, noch bevor sie Unheil anrichten können. Genau dafür stehen die Expertinnen und Experten des Wasserstraßenmanagements bei viadonau immer wieder einmal auch mit Schifffahrtstreibenden am Donaukanal in engem Austausch. Zeigt der Donaukanal dann doch manchmal seine verborgene, gefährvolle Seite, ist man gut koordiniert und rasch zur Stelle – wie zuletzt Ende 2024, als man mithilfe des viadonau-Schubschiffes Bad Deutsch-Altenburg, des Naufahrtboots Carnuntum, einem Spezialtaucher und viel Hydraulik-Kraft eines Krans einmal mehr feststellen musste, dass auf dem Grund des Donaukanals ein ganzer Supermarkt seine Tore geöffnet zu haben schien. So hob der Kran-Arm des viadonau-LKW's eine große Anzahl von Einkaufswagen – vom Taucher an ei-

ner Kette zusammengebunden – aus dem Wasser. Der unter Wasser liegende und damit unsichtbare Schrott hatte eine punktuelle Untiefe erzeugt und so eine ernstzunehmende Gefahr für Schiffsrümpfe dargestellt.

Dass der Wiener Donaukanal leider häufiger nach dem Motto „Aus den Augen, aus dem Sinn“ als Müllhalde genutzt wird, zeigte sich bereits 2020. Der niedrige Wasserstand bot eine günstige Gelegenheit für eine umfangreichere Reinigungsaktion, bei der die viadonau-Erhaltungsprofis unzählige E-Scooter, Fahrräder, einen Rollstuhl und sogar ein Motorrad zutage förderten.

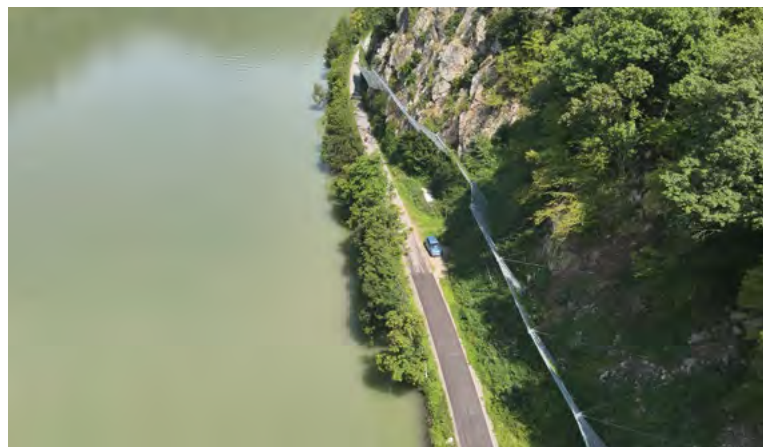


Wo sind nur alle Einkaufswagen hin?
Ein Teil davon landet offenbar
immer wieder im Donaukanal.

Sicherheit mit Sprengkraft

Dramatisch hervorspringende Felswände verleihen Flusslandschaften oft ihren ganz eigenen urtümlichen und eigenwilligen Charakter und sind wesentliche Elemente ihrer Schönheit und Vielfalt. Ohne besondere Sicherheitsvorkehrungen können sie jedoch enorme Gefahren bergen – vor allem für Straßen und Wege, die an ihnen entlangführen. Nachdem im Vorfeld von Felssicherungsarbeiten über dem Treppelweg bei Kaiserau ein massiver Fels als akute Problemstelle ausgemacht worden war, stand für die viadonau-Erhaltungsprofis fest: Hier muss mit explosiver Kraft angepackt werden. Am 11. Februar ließ man es im Auftrag von viadonau und im Dienste der Sicherheit ordentlich krachen.

Die Sicherheit auf Treppelwegen an der Donau ist eine wichtige Kernkompetenz von viadonau. Obwohl die moderne Erhaltungsarbeit des Unternehmens ganz im Zeichen der Pflege und des Schutzes der Natur steht, wissen unsere Erhaltungsprofis, dass gegen harten Fels meist nur rohe Gewalt hilft. Wie die Kraft streng kontrollierter und präzise berechneter Sprengungen. So galt es auch an der Felswand bei Kaiserau, die durch poröse Stellen in der Wand verursachte Bedrohung durch punktgenau gesetzte Sprengladungen zu beseitigen. Erst danach konnten die eigentlichen Sicherungsarbeiten begonnen werden. Die von der Firma Kaim gesetzten, explosiven Maßnahmen lösten wie vorgesehen große Mengen an Geröll, die eine enorme Gefahr für Nutzer:innen des Treppelweges bedeutet hätten.



Bevor das lockere Gesteinsmaterial zu unvorhersehbaren, gefährlichen Geschossen für Treppelwegnutzer:innen werden konnte, sorgte man mit Sprengkraft für einen kontrollierten Felssturz. Danach wurde der Abschnitt natürlich mit einem Schutznetz dauerhaft gesichert.

Strom am Strom – so geht's!

Infolder Landstrom

Sauber, leise, nachhaltig. Verantwortungsbewusster Schiffsbetrieb betrifft auch die „geparkte“ Schifffahrt. Damit in Sachen Landstrom an entsprechend ausgestatteten Liegestellen wie in Wildungsmauer und an der Wiener Lände Brigittenau II (runderneuert von viadonau im Rahmen des EU-kofinanzierten Projekts „FAIRway works! in the Rhine-Danube Corridor“) stets klare Sicht herrscht, bietet viadonau jetzt auch in digitaler Form auf der viadonau-Website einen praktischen Infolder mit allen wichtigen Infos zur Handhabung der Landstromanschlüsse.

 Direkt zum Folder:



Schleusen auf der Donau

Aktuellste Infos für Sportboot- und Ruderbootfahrer:innen

Aufgrund der Wasserkraftwerke ist die Nutzung von Schiffschleusen auf der Donau oft unumgänglich. Worauf aber ist bei einer Schleusung genau zu achten? Welche Sicherheitsvorkehrungen und Voraussetzungen sind insbesondere auch von Sportboot- und Ruderbootfahrenden für die Nutzung einer Schleuse zu berücksichtigen? Für eine allzeit sichere Fahrt und einen reibungslosen Schleusungsvorgang auf der österreichischen Donau hat viadonau die Schleusen-Informationsbroschüren für Sportboote und Ruderboote aktualisiert.

 Zum Publikationsbereich der viadonau-Website:



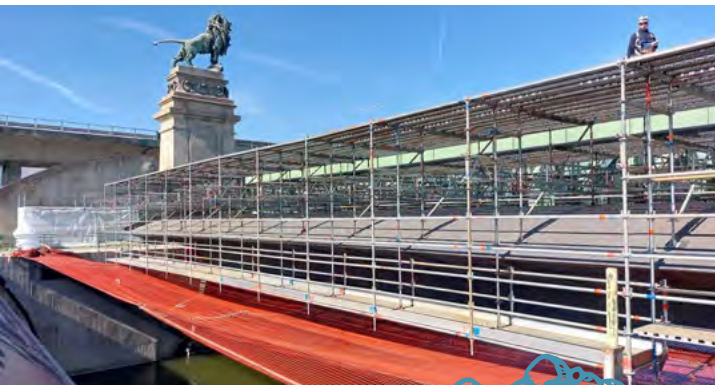
NUSSDORF HINTER DEN KULISSEN

Sowohl für Fans der Architekturgeschichte Wiens als auch für Technikenthusiasten ist die Wehr- und Schleusenanlage Nussdorf ein faszinierender Hotspot der Bundeshauptstadt.

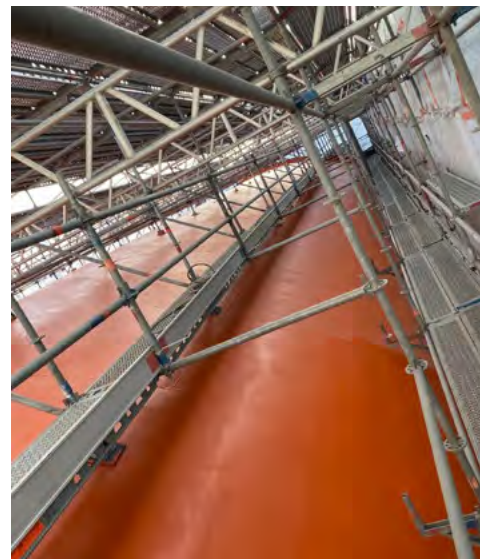
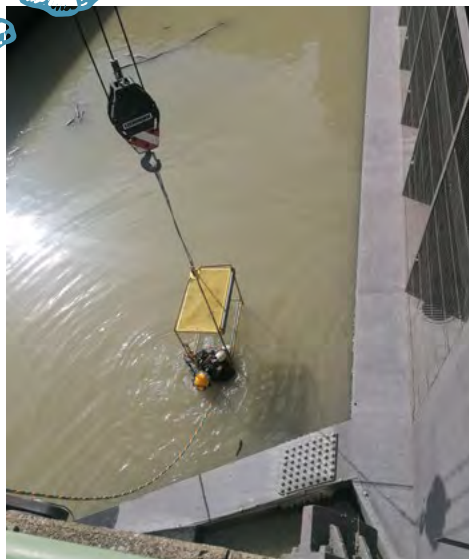
Werden im Zuge sogenannter Revisionsarbeiten und notwendiger Sanierungsmaßnahmen Details der technischen Anlagen, die dem Auge normalerweise verborgen bleiben, freigelegt, ergeben sich außergewöhnliche Einblicke in gigantische Konstruktionen und Mechanismen. Die jüngsten Revisionsarbeiten an Kraftwerk und Wehranlage am Brigittenauer Sporn starteten bereits im Herbst 2024. 2025 folgte schließlich die Kompletterneuerung des Korrosionsschutzes an der Außenhaut des Oberwasser-Wehrschützes.

Detailarbeit im Großformat. Als technische Konstruktion mit vielen Eisenelementen und intensivem Wasserkontakt ist der Schutz vor Rost das A und O für den langfristigen Erhalt der Wehranlage Nussdorf und ihrer Funktion. Während der Korrosionsschutz der Wehranlage am Unterwasser-Schütz sowie an der Rückseite des Oberwasser-Schützes ausgebaut wurde, erfolgten auch Arbeiten zur Betonsanierung der Wehrwangen. Darüber hinaus wurde die Stauhauptseite des

Wehr Nussdorf intim – von der Wehrbrücke bis zu den Wehrsegment-schützen – bei einer Überprüfung auf Herz und Nieren muss auch bei einer Wehranlage mit dem Blick fürs Detail gearbeitet werden.



Oberwasser-Wehrschützes im Vollbetrieb des Kraftwerks und mit einem Schutznetz unter dem Wehrschütz gebeizt und sandgestrahlt. Ein echtes Rundum-Service, nach dem die Betriebsbereitschaft von Wehr und Kraftwerk nun für die nächsten zehn Jahre gewährleistet ist.



VIADONAU BEI DER ARBEIT

viadonau setzt auch bei Uferstrukturierungen auf ökologisch-innovativen Bühnenbau, wie hier an der March. Bei Jedenspeigen wurden mit Kran- und Muskelkraft drei Bühnen – zwei mit einem Kern aus Wasserbausteinen und eine in reiner Holzbauart – errichtet, die nun neue Lebensräume für die Flusstierwelt bieten.

