

stream

DAS MAGAZIN VON VIADONAU AUSGABE 23/2026



AM WENDEPUNKT DER GEZEITEN

DIE DONAU VON MORGEN BEI

DEN DANUBE BUSINESS TALKS

Story ab Seite 8

BLITZLICHT: Großer Erfolg für ZOOM Donauausstellung

AUSGEGRABEN: Aus dem Fluss der Zeit

NACHGEFRAGT: Die beste Basis für unsere Vision

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





HANS-PETER HASENBICHLER
Geschäftsführer viadonau

Der Donau eine Bühne geben und ein Leuchtturm für ihre Zukunft sein

Ufer renaturisieren, Gewässer vernetzen, Schifffahrtsinfrastruktur modernisieren und in internationalen Partnerschaften die Donau digital nach vorne bringen – all das sind miteinander integrativ verschränkte Teile eines großen, über allem stehenden Projekts von viadonau: die Zukunft der Donau für eine sichere, nachhaltige und wettbewerbsfähige Wasserstraße. Besonders wichtig dabei: eine gemeinsame Vision und eine Plattform, auf der ihre Verwirklichung breit kommuniziert wird.

Genau das bieten wir mit den alle zwei Jahre stattfindenden Danube Business Talks, die auch heuer wieder ein internationales Fachpublikum zahlreich nach Wien lockten, um sich gemeinsam auf den neuesten Stand zur Entwicklung am Strom zu bringen und vielversprechende Innovationen aber auch aktuelle Herausforderungen zu diskutieren. Klartext zur Donau und der gemeinschaftliche Blick zum Horizont moderner Wasserstraßen-Entwicklung machen die Konferenz zu einem von den Donauländern vielbeachteten Event-Highlight. Gleichzeitig ist sie lebendiger Ausdruck unserer Vorbild-Rolle an der Donau. Mit unserem ganzheitlichen Entwicklungsansatz verstehen wir uns seit jeher als Best-Practice-„Powerhouse“, das in zahlreichen Projekten demonstriert, wie Natur, Wirtschaft und Sicherheit am Fluss erfolgreich verknüpft sowie innovatives und verantwortungsbewusstes Denken konsequent bis zu unseren täglichen Arbeitsplätzen fortgeführt werden. Die neue, schwimmende Unternehmenszentrale, die derzeit an der Wiener Donau Gestalt annimmt, ist ein Vorzeige-Projekt im wahrsten Sinne. Es vereint modernste Schiffstechnik mit höchster Energieeffizienz und optimalen Arbeitsbedingungen und wird ab 2027 als Leuchtturm an der Wasserstraße für die Schifffahrt der nächsten Generation den Weg in eine verantwortungsbewusste Zukunft weisen.

In der vorliegenden stream-Ausgabe lassen wir die Danube Business Talks 2026 in der WKO in Wien für Sie noch einmal Revue passieren, präsentieren wir jüngste Projekterfolge an Donau, March und Thaya und gewähren wir erste persönliche Einblicke in unser neues Unternehmens-Zuhause in Wien. Also – gleich umblättern und weiterlesen! Es lohnt sich!

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber via donau – Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH, Donau-City-Straße 1, 1220 Wien
Chefredaktion Andreas Herkel **Autor:innen dieser Ausgabe** Andreas Herkel, Alice Kaufmann, Lucia Karpatyova, Günther Schattauer **Layout,**
Bildbearbeitung & Schlussredaktion LWmedia, Krems–Wien, www.lwmedia.at **Fotos** viadonau, Johannes Zinner, Paul Pibernig, Pilo Pichler, Andi Bruckner, Michael Zöger, Pittino & Ortner Architekturbüro ZT-Gesellschaft m.b.H., Christian Redtenbacher, Alf van Beem **Druck** Wograndl Druck GmbH



6 Blitzlicht
Die Donau aktuell



14 Umwelt
Renaturierung der Paradeisinsel



16 Umwelt
March neu vernetzt



18 Wirtschaft & Umwelt
Internationales Projekt ermittelt das Greening-Potenzial der Schifffahrt

Blitzlicht

6 Danube Business Talks 2026 / Breiter Schulterschluss für unsere Fische / Großer Erfolg für ZOOM Donauausstellung / Inselparadies Paradeisinsel / Donauradweg in Linz fertiggestellt

Hingeschaut

8 Am Wendepunkt der Gezeiten – Die Donau von morgen bei den Danube Business Talks

Umwelt

14 Für eine Welt zwischen den Welten

Umwelt

16 Wenn ein Fluss so darf wie früher

Wirtschaft & Umwelt



18 SYNERGETICS – Greening-Potenzial praktisch erprobt



„Flussinseln sind flussökologische Schatzkammern mit Bonus. Ihr wichtiger Mehrwert für Natur und Menschen muss dort, wo sie noch vorhanden sind, in großen Renaturierungsprojekten und -maßnahmen nicht nur berücksichtigt, sondern nachhaltig gestärkt werden.“

ALICE KAUFMANN
Integrativer Flussbau viadonau



25 Stromkilometer 1.897
„Flexible Infrastruktur“
wissenschaftlich begleitet



27 Ausgegraben
Ein Menschenleben lang
in der Donauerde

Sicherheit 
20 Smart auf Kurs – Mit DiVINE
zur Digitalisierungs-Roadmap

Nachgefragt 
22 Die beste Basis für unsere Vision

Am Haken 
24 An der Donau
voll ins Leben!

Stromkilometer
1.897 
25 Am Niederwasser-
Hotspot zu neuen
Erkenntnissen

Gesichtet 
26 Auf sicheren Wegen durch
die freien Fließstrecken

Ausgegraben 
27 Aus dem Fluss der Zeit

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke und viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler begrüßten am 11. Juni rund 170 Gäste zur siebten Auflage der Danube Business Talks in der WKÖ in Wien.



Danube Business Talks 2026

Innovationskraft und neue Chancen für die Donau

Bei den von viadonau veranstalteten Danube Business Talks am 11. Juni in der Wirtschaftskammer Österreich in Wien zeichnete man mit einem rund 170-köpfigen Fachpublikum unter dem Motto „Navigating Change – Towards a sustainable Future“ den gemeinsamen Weg zur Wasserstraße von morgen. Die alle zwei Jahre stattfindende, international beachtete Donaukonferenz wurde von Verkehrsminister Peter Hanke (BMIMI) gemeinsam mit viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler eröffnet. [Mehr zu den Danube Business Talks 2026 ab Seite 8]



Sensibilität und Rücksichtnahme

Breiter Schulterschluss für unsere Fische

Am 24. April luden die Abteilung W2-Schifffahrt des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI), die Landesfischereiverbände von Niederösterreich und Oberösterreich sowie viadonau zum Austausch über gemeinsame Maßnahmen zum Schutz der Fischbestände in der Donau ein. Im Zentrum standen Bewusstseinsbildung und Information über sensible Laichzeiten, Donauabschnitte, die für Fischeier und Jungfische von besonderer Bedeutung sind, sowie eine entsprechende Rücksichtnahme durch Motorbootfahrer:innen. Vor allem die Verringerung des durch den Bootsverkehr verursachten Wellenschlags wurde diskutiert.

Breit aufgestellt für den Schutz unserer Fische mit viadonau, dem Mobilitätsministerium sowie Vertreter:innen der Motorbootverbände und Landesfischereiverbände Ober- und Niederösterreichs



Ein wahrer Ausstellungshit! Die Ausstellung DONAURAUSCHEN & FLUSSGEFLÜSTER im ZOOM Kindermuseum begeistert mit coolen Spiel- und Forschungsstationen noch bis Sommer 2027!

Großer Erfolg für ZOOM Donauausstellung

Bis Sommer schon 15.000 begeisterte Kids

Seit 11. März 2026 bringt die mit Unterstützung von viadonau, Stadt Wien, VERBUND und Donauraum Wien gestaltete Ausstellung DONAURAUSCHEN & FLUSSGEFLÜSTER im ZOOM Kindermuseum im Wiener Museumsquartier Kindern die faszinierende Welt der Donau näher – mit großem Erfolg! Bis Ende Juni hatte die Ausstellung, die bis Sommer 2027 laufen wird, bereits rund 15.000 Besucher:innen gezählt.



Spatenstich an der Paradiesinsel mit: (v.l.n.r.) viadonau-Experte Robert Tögel, viadonau Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler, Bürgermeisterin von Orth Elisabeth Wagnes, Bundesminister Peter Hanke, Nationalpark-Direktorin Edith Klausner, BOKU-Projektkoordinator Helmut Habersack, Karl Gravogl vom NÖ Landesfischereiverband und Johannes Wimmer von den Österreichischen Bundesforsten

Inselparadies Paradiesinsel

Feinschliff für grünes Donaujuwel

Am 6. März feierte viadonau gemeinsam mit Bundesminister Peter Hanke (BMIMI), Nationalparkdirektorin Edith Klausner, DANUBE4all-Projektkoordinator Helmut Habersack vom Institut für Wasserbau, Hydraulik und Fließgewässerforschung (IWA), ÖBf-Leiter Nationalparkbetrieb Donau-Auen Johannes Wimmer und Gemeindevertreter:innen von Orth und Mannsdorf den Baustart zur Renaturierung der Paradiesinsel an der Donau östlich von Wien. Die Maßnahmen werden mit Unterstützung der EU-Förderprogramme Horizon Europe, INTERREG Slowakei-Österreich und des European Open Rivers Programme umgesetzt. [Mehr zur Revitalisierung der Paradiesinsel ab Seite 14]



Upgrade für Mobilität und Tourismus

Donauradweg in Linz fertiggestellt

Mehr Bewegungsfreiheit für Tourist:innen und Erholungssuchende an der Donau ist immer ein Grund zum Feiern! Mit zahlreichen Vertreter:innen einer starken Projektgemeinschaft von viadonau, Land Oberösterreich, der WGD Donau Oberösterreich Tourismus GmbH, Stadt Linz und Linz AG wurde am 8. Mai die Fertigstellung eines rund 400 Meter langen Teilstücks des Geh- und Radwegs bei der Schiffsanlegestelle in Linz zelebriert. Damit ist der insgesamt 3,1 Kilometer lange Weg entlang der Donau von Linz bis St. Margarethen nun durchgängig nutzbar und auch für in der Landeshauptstadt ankommende Schiffsreisende eine klare Verbesserung.

Feierliche Eröffnung des runderneuten Weg- und Uferabschnitts in Linz mit Vertreter:innen von viadonau, Land Oberösterreich, der WGD Donau Oberösterreich Tourismus GmbH, Stadt Linz und Linz AG

Rund 170 Teilnehmer:innen beteiligten sich bei den Danube Business Talks in Wien und sorgten für lebendigen Austausch nach Top-Vorträgen.





Am Wendepunkt der Gezeiten – Die Donau von morgen bei den Danube Business Talks

Smart, wettbewerbsfähig, resilient. Mit einem dichten „Fitnessprogramm“ wollen die Donauländer die Wasserstraße stark für die Zukunft machen und den Strom in einem sich wandelnden europäischen Verkehrsnetz optimal positionieren. Bei den von viadonau veranstalteten Danube Business Talks am 11. Juni in der Wirtschaftskammer Österreich zeichnete man mit einem rund 170-köpfigen Fachpublikum unter dem Motto „Navigating Change – Towards a sustainable Future“ den gemeinsamen Weg zur Wasserstraße von morgen.

Mitten in der Verkehrswende Europas stehen alternative Lösungen für ein nachhaltigeres multimodales Verkehrsnetz höher im Kurs denn je. Im direkten Vergleich der Verkehrsträger ist längst klar: Will man die Straße entlasten, Emissionen deutlich reduzieren und das Verkehrsnetz ohne neue Flächenversiegelung stärken, ist die Donau der entscheidende Joker. Dass man für die Zukunft der Wasserstraße auch vonseiten der Politik gemeinsam mit den Donauländern an einem Strang ziehen muss, verdeutlichte bereits zur Eröffnung der Danube Business Talks Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) Peter Hanke im Gespräch mit viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler. Klar ist: Während die Binnenschifffahrt in Sachen Umweltfreundlichkeit und Kapazitäten seit jeher Klassenprimus ist, gilt es auch ihre Infrastruktur, Verlässlichkeit und Krisenfestigkeit zu optimieren. Nur so können dauerhafte Anreize für die Wirtschaft geschaffen und die Donau endgültig als attraktiver Teil des europäischen Verkehrsnetzes von morgen etabliert werden. Konzepte, Ideen und innovative Ansätze dafür liegen längst auf dem Tisch und werden in zahlreichen Projekten zum Beispiel für

das „Greening“ der Binnenschifffahrt, sowie für eine maßgeschneiderte Donaulogistik und moderne Infrastruktur auch bereits umgesetzt. Jedoch, wie auch Moderator Antonio Stoean von Pro Danube International wiederholt appellierte, müsse gerade jetzt, da der Klimawandel und die internationale Sicherheitslage die Binnenschifffahrt immer stärker unter Druck setzen, der gemeinsame Kurs umso kraftvoller gehalten werden.

MIT MEHR INNOVATION ZU WENIGER EMISSION – FLOTTEN SINNVOLL MODERNISIEREN

Gerade bei Mobilität beginnt moderne Entwicklung mit der nachhaltigen Reduzierung von Treibhausgasen. Sinnvolle Strategien und Lösungen dafür können entlang eines natürlichen Verkehrsträgers, der zehn Länder miteinander verbindet, aber nur grenzübergreifend gedacht werden. Laut Martin Quispel vom Expertise and Innovation Centre for Inland Barging (EICB) gelte es dabei, ebenso die verschiedenen nationalen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Nachhaltige Innovation ist für den Experten daher keine Frage der Technologie, sondern vor allem der wirtschaftlichen Machbarkeit der einzelnen Staaten und Flotten.

Während eine vollständige Elektrifizierung auf der Wasserstraße derzeit noch kaum praktikabel sei, könne man treibstoffseitig mit klaren Vorgaben und entsprechender CO₂-Bepreisung kurz- und mittelfristig Verbesserungen erzielen. Die aussichtsreichsten Kandidaten: das hydrierte Pflanzenöl HVO100, das keine neue Infrastruktur und Antriebstechnik erfordere, sowie Methanol und Biomethan, wofür allerdings neue schiffstechnische Konzepte, Retro-Fitting und geeignete Bunker-Infrastruktur nötig wären. Die internationale Basis zur Modernisierung der europäischen Binnenschifffahrt sei indes laut Quispel seit vielen Jahren gut gelegt und äußerst aktiv – allen voran mit der Plattform zur Umsetzung grüner Schifffahrts-Innovationen PLATINA4 aber auch mit zahlreichen aktuellen Projekten wie FAIRway Danube II, COMEX2, DiVINE und SYNERGETICS. Apropos: Welche konkreten Herausforderungen beim Betrieb mit alternativen Treibstoffen sowie entsprechenden schiffstechnischen Modernisierungen (Retrofit) zu meistern sind, hatte die Innovation Action SYNERGETICS in den vergangenen Jahren anhand mehrerer Schiffsfahrzeuge im Realeinsatz erhoben – darunter auch das viadonau-Schubschiff MS Bad Deutsch-



Bundesminister Peter Hanke und viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler stellten schon zur Eröffnung des Events klar: Am wichtigsten für die Zukunft der Donau ist internationale Zusammenarbeit.

Altenburg. Benjamin Friedhoff vom deutschen Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e. V. (DST) ist von der Bedeutung des im Projekt wissenschaftlich begleiteten Praxistests überzeugt. Die Daten und Erfahrungen daraus bildeten eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für den gesamten Binnenschiffverkehrssektor und zeigten auf, was mit bestehenden Flotten heute schon möglich ist.

EMISSION-REPORTING UND SMARTE FAHRASSISTENZ FÜR MEHR EFFIZIENZ

Während Zero-Emission-Ziele im Verkehrsbereich in aller Munde sind, ist es für konsequente Fortschritte gleichermaßen wichtig, zu wissen, wo man steht. Leonie Morsch, Nachhaltigkeitsmanagerin bei Rhenus Port Logistics, weiß: Gerade bei den dynamischen Verhältnissen einer Wasserstraße ist die Erhebung von Emissionsdaten zwar eine besondere Herausforderung, aber gleichzeitig unerlässlich für eine aussagekräftige Datenbasis. Emission-Reporting sorgt für Transparenz, unterstütze die Einhaltung wesentlicher Vorgaben in globalen Lieferketten,

stärke das Vertrauen zu Kundinnen und Kunden sowie Stakeholdern und werde von diesen vielfach bereits gefordert. Die Hürden seien derzeit noch vor allem methodischer Natur. Beispiele: außerhalb der Betriebsfahrten durchgeführte Bunkerfahrten oder auch Leerfahrten. Während Emissionen auch bei Fahrten ohne Ladung entstehen, werden diese nicht im Sinne der Tonnenkilometer systematisch erfasst. Zudem werden äußerst komplexe Daten unter verschiedenen Fahrtbedingungen von unterschiedlichen Fahrzeugtypen erhoben, was eine verlässliche Auswertung erschwere. Das Transport Management System (TMS) müsse entsprechend weiterentwickelt werden, um die Vollständigkeit und Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten.

Digitale Lösungen erobern in der Binnenschiffahrt immer mehr Bereiche des Fahrbetriebs und ermöglichen nicht nur höhere Treibstoffeffizienz, sondern auch mehr Betriebssicherheit. Für Evert Bulcke, CEO und Digitalisierungsexperte der Tresco Group, Sorge smarte Steuerelektronik und -software, die direkt am Ruder der Kapitän:innen

ansetzt, bereits heute für einen wichtigen Modernisierungsschub in Richtung Zukunft. Stichwort: Automatisierung. Mithilfe einer präzisen automatischen Routenverfolgung und punktgenauer Echtzeit-Rückmeldungen des sogenannten TrackPilots (TGAIN) als elektronische Steuer- und Navigationsunterstützung könne Treibstoff gespart und das Unfallrisiko reduziert werden. Angesichts der auf der Wasserstraße oft geringen Platzverhältnisse, des zuweilen dichten Verkehrs und des für die Crews daher erhöhten Stressaufkommens stecke in derartigen Automatisierungslösungen, mit denen das Unternehmen bereits rund 1.000 Schiffe ausgestattet habe, großes Modernisierungspotenzial.

QUO VADIS GÜTERSCHIFFFAHRT? MIT ALTEN STÄRKEN UND NEUEN NUTZUNGSCHANCEN AUS DER KRISE FAHREN

Die jährlichen Verkehrs- und Transportbilanzen zur Donau ergeben seit vielen Jahren ein ambivalentes Bild. Während sich die Passagierschiffahrt ungebrochener Beliebtheit erfreut, scheint die Güterschiffahrt mit ange-



Laut Martin Quispel (EICB) sei nachhaltige Innovation an der Wasserstraße für viele Staaten vor allem eine Frage der wirtschaftlichen Machbarkeit.



Für Leonie Morsch ist Emission-Reporting heute unerlässlich, aber gerade in der Binnenschifffahrt eine große Herausforderung.

zogener Handbremse zu fahren. Bei den Podiumsdiskussionen zu Wettbewerbsfähigkeit und Resilienz der Wasserstraße war man sich über die Gründe einig: Klimawandel, internationale Sicherheitslage und Nachholbedarf für geeignete Anreize. Häufigere Trockenheitsphasen und damit einhergehende Niederwasserperioden machen eine wirtschaftliche Nutzung des Wasserwegs mit ausreichenden Abladetiefen der Güterschiffe – also der akzeptablen Ausnutzung ihrer

Kapazitäten – zunehmend unsicher. Umso mehr sind die Donaustaaten gefordert, mit moderner, proaktiver Instandhaltung der Fahrrinne dagegenuzuhalten. Gleichzeitig sollen Wirtschaft und Wasserstraße noch enger zusammengeführt werden. Laut Herbert Pribitzer, Berater der Koordinatorin für den Rhein-Donau-Korridor, könne man sich einiges vom Rhein abschauen. Die Donauhäfen müssten noch stärker in industrielle Lieferketten eingebunden und gera-

dezu integrale Bestandteile von Montageprozessen mit entsprechenden Strukturen werden, von wo aus der Weitertransport z. B. von Fahrzeugen oder großen Maschinenteilen über die Donau dann besonders attraktiv sei. Nachdem, wie Ralf Jina von DDSG Mahart hervorhob, aufgrund des Konflikts am Persischen Golf der wichtige Treibstoffkostenvorteil der Binnenschifffahrt zumindest vorübergehend weggebrochen sei, verbleibe für Pribitzer immerhin noch der Transport von „High-&-Heavy“-Ladung als Hauptargument für die Wasserstraße.

Der Klimawandel beweist seit vielen Jahren: Krisen können den Fokus von Politik und Wirtschaft nachhaltig verlagern. Neue Notwendigkeiten entstehen, bislang wenig beachtete Perspektiven gewinnen an Bedeutung. David Bachmann vom Außenwirtschaftscenter Kyjiw gewährte bei den Danube Business Talks eindrucksvolle Einblicke in den Alltag eines kriegsgebeutelten Landes, das unerschütterlich bemüht ist, seine Wirtschaftskraft aufrechtzuerhalten. Seit dem Ausbruch des Ukraine-Kriegs wird die Sicherheitslage Europas grundlegend neu bewertet. Was kann die Donau nicht nur als Versorgungsader, sondern auch als sicherheitsstrategisch bedeutsamer Verkehrsträger leisten? Für Ines Poppinger, früher viadonau, heute BMLV, sind es gerade die traditionellen Stärken der Wasserstraße – die enormen Kapazitäten des Binnenschiffs, aber auch die allgemeine Robustheit des Verkehrsträgers –, die sich ebenso für militärische Transportzwecke besonders eignen. Die Idee, die Donau neben der zivilen auch auf eine verstärkte militärische Nutzung auszurichten, bildet den Kern der von Birgit Kobierski (BMIMI) präsentierten „Dual-Use“-Strategie im Rahmen des EU-Förderprogramms der Connecting Europe Facility (CEF). Die Häfen, so führte Kobierski aus,



Herbert Pribitzer fordert die stärkere Einbindung der Häfen in industrielle Lieferketten.



Für Birgit Kobierski müsse die Donau als redundanter und resilienter Transportkorridor in Krisenzeiten verstanden werden.

bildeten dabei die entscheidenden Verbindungspunkte. Ihre multimodale Infrastruktur mache sie auch für militärische Transporte zu optimalen Umschlagszentren und Verteilern. Die Donau sei dabei also kein „Nice to have“, sondern müsse vielmehr als redundanter und resilienter Transportkorridor in Krisenzeiten verstanden und als wichtiger Verkehrsfaktor in die europäische Sicherheits- und Verteidigungsstrategie integriert werden.

EUROPA UND DIE DONAU-COMMUNITY ZU GAST IN WIEN

Die Danube Business Talks bilden alle zwei Jahre ein starkes Gravitationszentrum für ein vielfältiges und kontinuierlich wachsendes europäisches Fachpublikum. Von den Niederlanden bis zur Schwarzmeerküste folgten heuer auch Partner verschiedener internationaler Donau-Projekte dem Ruf aus Wien. So kamen die Projekt-Communities des heuer endenden Vorhabens SYNERGETICS sowie des seit 2023 laufenden FAIRway Danube II bei den Danube Business Talks zusammen. Neben dem Besuch abwechslungsreicher Themen-Sessions wurde auch die Möglichkeit des Business Datings wieder gerne genutzt, um neue Geschäftskontakte zu knüpfen, frische Ideen auszutauschen oder sich zur Wirtschaft am Strom auf den neuesten Stand zu bringen. Kein Wunder – die Verbundenheit mit der Donau und das gemeinsame Engagement für den Erfolg der Wasserstraße jenseits von Staatsgrenzen beschreiben schließlich den Geist der Danube Business Talks, der in der Bundeshauptstadt erneut ein starkes Lebenszeichen gab.

Die von viadonau organisierten Danube Business Talks 2026 fanden in Kooperation mit der WKO Außenwirtschaft Austria und mit Unterstützung des Hafen Wien statt.



Hotspot für neue Geschäftskontakte – das „Danube Business Dating“ erfreut sich als fester Bestandteil des Events ungebrochener Beliebtheit.

SUMMARY

The Danube of tomorrow at the Danube Business Talks

At the Danube Business Talks, organised by viadonau on June 11th at the Austrian Federal Economic Chamber (WKÖ), around 170 industry experts gathered under the motto “Navigating Change – Towards a Sustainable Future” to explore the shared path towards the waterway of tomorrow. Renowned experts from economic backgrounds, inland navigation and waterway administration provided first-hand insights, current assessments and innovative solutions.

The importance of joint action by policymakers and the Danube countries for the future of the waterway was already highlighted during the opening discussion of the conference, between Peter Hanke, Austrian Federal Minister for Innovation, Mobility and Infrastructure (BMIMI), and viadonau Managing Director Hans-Peter Hasenbichler. Both agreed that, while inland navigation has long been a frontrunner in terms of environmental performance and transport capacity, its infrastructure, reliability and resilience must continue to be optimised.

While zero-emission targets are high on the agenda throughout the transport sector, in order to make meaningful progress it is equally important to understand where the industry currently stands. According to Leonie Morsch, Sustainability Manager at Rhenus Port Logistics, collecting emissions data on inland waterways is particularly challenging due to the dynamic conditions of river transport, yet it is indispensable for establishing a reliable and meaningful data basis. Consequently, Transport Management Systems (TMS) must continue to evolve in order to ensure data completeness and comparability.

Digital solutions are increasingly finding their way into inland navigation operations, enabling not only higher fuel efficiency but also enhanced operational safety. For Evert Bulcke, digitalisation expert at Tresco Group, smart control electronics and software solutions that directly support vessel masters at the helm are already providing a significant modernisation boost. The key word is automation, as he explains. Through precise automatic route tracking and highly accurate real-time feedback, the TrackPilot

(TGAIN) electronic steering and navigation support system can help reduce fuel consumption and lower accident risks. At the same time, closer integration between industry and the waterway is also needed. According to Herbert Pribitzer, adviser to the coordinator for the Rhine-Danube Corridor, the Danube ports must become more deeply embedded in industrial supply chains and develop into integral components of manufacturing and assembly processes. This would make onward transport of vehicles, large machinery and other goods via the Danube particularly attractive.

The Danube’s traditional strengths can also open up entirely new opportunities, such as its targeted military use, as Ines Poppinger (viadonau) and Birgit Kobierski (BMIMI) highlighted. The enormous transport capacities of inland vessels and the inherent robustness of the transport mode make the waterway particularly well suited for military transport purposes. The Danube is therefore not merely a “nice-to-have” option, but should be regarded as an additional and resilient transport corridor in times of crisis.



Die Paradeisinsel östlich von Wien steht im Fokus eines vielschichtigen Maßnahmenprogramms, das Schule machen soll.

Für eine Welt zwischen den Welten

Entlang der freien Fließstrecken der Donau zwischen Schifffahrtsrinne und Ufer begegnet man ihnen manchmal noch: echten Flussinseln. Abgeschieden vom Festland bilden sie in wilder Schönheit seltene Rückzugsorte für Pflanzen und Tiere und zugleich wichtige flussbauliche Strukturen für die Schifffahrt. Mit Projekten wie DANUBE4all und LIFE WILDisland will man den unschätzbaren Mehrwert der letzten ökologisch wertvollen Flussinseln für die Zukunft bewahren.

Flussinseln spielen am Strom buchstäblich eine herausragende Rolle – sowohl landschaftlich als auch flussbaulich. Ihre isolierte Lage zwischen Flussufer und Hauptstrom verleiht ihnen einen ganz eigenen flusslandschaftlichen Charakter und macht sie zu wertvollen, von Menschenhand oft unberührten Natur-Refugien. Während sich im Zwischenraum zwischen Insel und Ufer vor Wellenschlag geschützte Zonen bilden können, die die Artenvielfalt der Flusslandschaft bereichern, haben Flora und Fauna auf dem Eiland – umschlossen von Wasser – die Chance sich ungestört zu entfalten. Ob natürlich entstanden oder künstlich geschaffen – Flussinseln sind zugleich auch große Strukturen im Strom, die das lokale Strömungsverhalten stark beeinflussen und zum Beispiel

die Fahrwassertiefe in der Schifffahrtsrinne erhöhen können. viadonau-Projektmanagerin Alice Kaufmann weiß: „Flussinseln sind flussökologische Schatzkammern mit Bonus. Ihr wichtiger Mehrwert für Natur und Menschen muss dort, wo sie noch vorhanden sind, in Renaturierungsprojekten und -maßnahmen nicht nur berücksichtigt, sondern nachhaltig gestärkt werden.“ Die Expertin blickt auf viele Jahre Erfahrung und Erfolge in Sachen Uferückbau an der Donau zurück. Dass Flussinseln gerade im heutigen Spannungsfeld zwischen Naturschutz am Strom und seiner menschlichen Nutzung umso kostbarere Rückzugsorte für Pflanzen und Tiere sind, weiß Kaufmann aus erster Hand. Um diese selten gewordenen ökologischen Trittsteine

einer lebendigen Flusslandschaft zu bewahren, hat sich viadonau in mehreren ambitionierten Vorhaben entlang der gesamten österreichischen Donau mit zahlreichen Partnern zusammengetan. Kaufmann: „Unser Ziel muss es sein, Flussinseln, die noch entsprechendes ökologisches Entwicklungspotenzial aufweisen, durch innovative Lösungen des integrativen Flussbaus zu schützen, aufzuwerten oder sogar neu zu schaffen – wie zuletzt auch in der oberösterreichischen Marktaun im Rahmen des Projekts LIFE IP IRIS AUSTRIA oder an der Schwalbeninsel für das Vorhaben LIFE WILDisland östlich von Wien.“

INSELPARADIES PARADEISINSEL
Apropos „östlich von Wien“: Einer der Schwerpunkte des flussbaulichen

Insel-Upgrades ist die Paradeisinsel nahe Orth an der Donau. Das Eiland am linken Donauufer zwischen Stromkilometer 1.903,50 und 1.904,80 war einst infolge der Niederwasserregulierung für den Betrieb der Schifffahrt entstanden. Mit der fortschreitenden Verlandung des Bereichs zwischen Ufer und Insel gingen der Inselcharakter und damit für Flora und Fauna wichtige flussdynamische Prozesse zunehmend verloren. Nachdem man mit dem Projekt DANUBE4all bereits seit 2023 die Grundlagen für die Rettung der Paradeisinsel geschaffen und entsprechende Maßnahmen erarbeitet hatte, schritt viadonau im Frühjahr 2026 gemeinsam mit der BOKU Wien, dem Verein DANUBEPARKS und dem Nationalpark Donau-Auen zur Tat. „Dabei soll es nicht um ein Zurück ins 19. Jahrhundert gehen“, erklärt Alice Kaufmann. „Vielmehr geht es uns um einen zukunftsorientierten Ansatz,

der auf mehr Resilienz und einen ausgewogenen Ausgleich zwischen Ökologie und Ökonomie abzielt.“ Für die Expertin ist klar: „Artenvielfalt braucht Lebensraumvielfalt. Daher werden entlang der Paradeisinsel natürliche Strukturen wieder hergestellt. Auf einer Gesamtlänge von 2,7 Kilometern wurden harte Uferverbauungen entfernt und Buhnenwurzeln abgesenkt. Das ermöglicht wieder eine freie Entwicklung des Uferverlaufs, ohne die Schifffahrtsbedingungen zu beeinträchtigen. Durch die Aufwertung des Seitengewässers hinter der Paradeisinsel entstehen von Wellenschlag geschützte Bereiche für Jungfische als optimale Rahmenbedingungen für eine größere Fischartenvielfalt.“ Die Expertin ist überzeugt, dass die verbesserte Vernetzung zwischen Fluss und Au und die günstigeren Voraussetzungen für eine künftige Gewässervernetzung einen natürlichen Austausch

mit dem Grundwasserkörper aber auch eine verbesserte Aufnahmefähigkeit der umliegenden Au im Hochwasserfall ermöglichen. Der Eintiefung der Flusssohle werde entgegengewirkt und gleichzeitig die Erhaltung der erforderlichen Fahrwassertiefe für die Schifffahrt berücksichtigt. Die Paradeisinsel: Zentrum eines vielschichtigen Maßnahmenprogramms, das Schule machen soll – für mehr Biodiversität, sicheren Schifffahrtsbetrieb und resilienten Hochwasserschutz.

SUMMARY

Project Environment

Along the free-flowing stretches of the Danube, between the fairway and the river banks, you can still sometimes come across them: genuine river islands. Isolated from the mainland, their untamed beauty makes them rare havens for plants and animals, whilst also serving as vital structures for navigation and flood resilience. Projects such as DANUBE4all and LIFE WILDIsland aim to preserve the invaluable benefits of the last remaining ecologically valuable river islands for the future.

viadonau revitalisiert die Paradeisinsel mit Unterstützung der EU-Förderprogramme Horizon Europe, INTERREG Slowakei-Österreich und des European Open Rivers Programme. Als Vorzeigevorhaben mit klarem Fokus auf Forschung und Innovation liefern die Maßnahmen die Blaupause für Renaturierungsvorhaben an der gesamten Donau.

Beim Spatenstich Anfang März mit Bundesminister Peter Hanke, viadonau-Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler, Nationalparkdirektorin Edith Klausner und BOKU-Experte Helmut Habersack veranschaulichte viadonau-Flussbauexperte Robert Tögel die Maßnahmenvielfalt rund um die Paradeisinsel.



Wenn ein Fluss so darf wie früher

Seit mehreren Jahren bleibt an vielen Flussabschnitten von March und Thaya kein Stein auf dem anderen, und das ist auch gut so. Dahinter steckt nämlich eine Verwandlung zurück zu einer ursprünglicheren Flusslandschaft. Die Maßnahmen dazu werden stets mit den tschechischen und slowakischen Nachbarn umgesetzt – so auch in den aktuellen Projekten reConnect und Restore4Life. Im Hochsommer konnten die Bauarbeiten für die Wiedervernetzung eines Marchmäanders auf österreichischer Seite abgeschlossen werden.

AUF „UMWEGEN“ ZUM ERFOLG

Das Flusssystem March-Thaya ist ein ganz besonderer Hotspot nachhaltiger Gewässerentwicklung – nicht nur wegen seines teils noch vorhandenen wilden Charakters, sondern auch aufgrund seiner geografischen Lage. „Die March-Thaya-Auen bilden gemeinsam mit den Donauauen die größte zusammenhängende Auenland-

schaft Mitteleuropas und damit ein ebenso vielfältiges wie einzigartiges Refugium für seltene Arten“, erklärt viadonau-Projektmanager Günther Schattauer. „In einem so kostbaren Naturraum, der zugleich Grenzregion ist, gilt es für seinen Schutz und seine Entwicklung konkrete Maßnahmen in qualitätsvoller nachbarschaftlicher Zusammenarbeit umzusetzen.“ Und

genau das tut der Wasserbauexperte gemeinsam mit seinem Team und tschechischen und slowakischen Partnern an March und Thaya seit vielen Jahren. Im Zentrum zahlreicher gemeinsamer Vorhaben steht die Gewässervernetzung. Schattauer weiß: Die „Umwege“, die ein Fluss nimmt, lohnen sich für die Natur. Denn je freier sein Verlauf, umso mehr



Vor seiner Wiedervernetzung:
der March-Mäander DVla

Der zukünftige Einlaufbereich des Mäanders DVla wird für den Durchstich vorbereitet.



Dynamik, Leben und Vielfalt kann er in seine Umgebung bringen. „Um dem Fluss ein Stück Freiheit wieder zurückzugeben, werden abgetrennte Mäander wieder angebunden, wird der Fluss von seinem starren, begradi-genden, ihm einst von Menschenhand angelegten Korsett befreit und werden Uferverläufe ingenieurbologisch aufgewertet. So verbessern wir die Konnektivität zwischen Fluss und Au und stärken zugleich den Hochwasser-schutz“, erklärt Schattauer. Vorhaben wie LIFE Untere March-Auen (2017-2019), Kli-Ma (2021-2022), Thaya 2020 (2018-2020) und Nature Connect Dyje/Thaya (2024-2026) wurden in den vergangenen Jahren zu Meilensteinen dieser gemeinsamen Entwicklungs-strategie des integrativen Flussbaus und kennzeichneten einen Erfolgs-kurs, der mit den beiden jüngsten Re-naturierungsprojekten an der March, reConnect und Restore4Life, seine Fortsetzung findet.

MARCH MIT ECKEN UND KANTEN

An einer Erfolgsformel soll man festhalten. Das gilt auch und vor allem bei der nachhaltigen Renaturierung

eines Flussabschnitts. Besonders wichtig sind dabei stets der ganzheit-liche Entwicklungsansatz sowie die Auswahl eines Projektbereichs mit entsprechendem Potenzial. Schattauer: „Im Rahmen des gemeinsam mit slowakischen Partnern entwickelten Maßnahmenplans für die beiden jüngsten Renaturierungsprojekte an der March werden auf österreichischer Seite auf dem Gebiet der drei Gemein-den Hohenau, Ringelsdorf-Nieder-absdorf und Drösing zwischen der Straßenbrücke in Hohenau und der Zayamündung seit März 2026 mehrere ökologische und flussmorphologi-sche Verbesserungen verwirklicht. Die Rücknahme des regulierenden Steinkorsetts und die Wiederanbin-dung von zwei Mäandern gibt dem Lauf der March rund 900 Meter zurück. Zugleich wird das Gefälle der Flusssohle verringert.“ Die Absenkung des Ufers im Projektgebiet verbessere laut Schattauer nicht nur die Verbin-dung des Flusses mit seinem Umland, sondern erhöhe auch die Lebens-raumqualität – sowohl für aquatische Lebewesen am Fluss als auch für Flora und Fauna in den umliegenden

Auwaldgebieten. Wie bei allen derar-tigen Maßnahmen an Donau, March und Thaya behält viadonau auch hier den Hochwasserschutz fest im Blick. So optimieren weitere Maßnahmen für den effizienten Wasserrückhalt den passiven Hochwasserschutz im Grenzgebiet. Gewässervernetzung und Hochwasserschutz wirken dabei nicht gegeneinander, sondern ergänzend. „Flüsse sind echte Lebensadern und sollten nicht in einen schnurgeraden Weg gezwungen werden. Mit ihren Mäandern versorgen und beleben sie ihr Umland und können durch die erhöhte Bewegungsfreiheit Wasser im Hochwasserfall besser aufnehmen und zurückhalten“, so der Experte. Was die March also braucht, ist ihr ursprünglicher, wilder Charakter – mit Ecken und Kanten und manch spekta-kulärer Wende.

SUMMARY

Project Environment

For several years now, many stretches of the March and Thaya rivers have been undergoing extensive work, and that is a good thing. The activities are part of a transfor-mation back to a more natural river land-scape and are always carried out in collab-oration with Czech and Slovak neighbours – as is the case with the current reConnect and Restore4Life projects. In the height of summer, construction work to reconnect a March meander on the Austrian side was completed.

reConnect wird von viadonau im Jahr 2026 umgesetzt. Das Unternehmen wird dabei vom Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft, Land Niederösterreich, NÖ Landesfischereiverband, Fischereireviervverband II sowie von der Österreichischen Fischereigesellschaft (gegr. 1880) unterstützt. Restore4Life ist ein internationales, von der EU gefördertes Projekt, das sich seit 2024 Maßnahmen im gesamten Donaueinzugsgebiet widmet. Das Projektgebiet an der March ist eine von vier „Implementation Sites“, an denen die Wiederherstellung der Fluss-Au-Konnektivität umgesetzt und wissenschaftlich untersucht wird.



Mit starken Ergebnissen im Gepäck – das SYNERGETICS-Konsortium vor dem viadonau-Schubschiff Bad Deutsch-Altenburg anlässlich des Projektabschlusses am 10. Juni

SYNERGETICS – Greening-Potenzial praktisch erprobt

Während die Binnenschifffahrt über ein konkurrenzlos günstiges Emission-zu-Kapazität-Verhältnis verfügt, steckt in ihr zugleich auch enormes Modernisierungspotenzial. Wie lassen sich Schiffsbetrieb und Treibstoffverbrauch nachhaltiger und wirtschaftlicher gestalten? Welche Chancen bietet Nachrüstung in der Schifffahrt als Alternative zur Erneuerung der Flotte? Das internationale Horizon-Europe-Projekt SYNERGETICS widmete sich in den vergangenen drei Jahren konkreten Antworten darauf und nahm die Binnenschifffahrt unter die praxisorientierte Lupe.

Zur Verbesserung der Umweltperformance gilt heute die Instandhaltung und Optimierung bestehender Technologien nach modernen Standards als bedeutende Strategie in Wirtschaft und Gesellschaft. Das Vorhaben SYNERGETICS, das Anfang Juni 2026 seinen Abschluss feierte, sollte beweisen, dass es dafür auch in der Schifffahrt eine vielversprechende Grundlage gibt und

erkundete branchen- und verkehrsträgerübergreifende Synergien und kosteneffiziente Anpassungsmöglichkeiten aktueller Schifffahrtstechnologien. Stichwort: Retrofitting. „Durch gezielte Nachrüstung die Umweltfreundlichkeit der Binnen- und Küstenschifffahrt zu verbessern, war ein zentraler Schwerpunkt des Projekts“, bestätigt viadonau-Experte Cristian Chirita. „Dabei

lag der Fokus auch auf der Entwicklung verschiedener Lösungen zur Emissionsminderung, die mitunter bei realen Betriebsbedingungen getestet werden konnten.“ Während es galt, die Umweltziele der Europäischen Union zu erfüllen, sollte zugleich die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit der Binnen- und Küstenschifffahrtsflotten erhalten bleiben.

viadonau-Experte Cristian Chirita sammelt Betriebsdaten der Bad Deutsch-Altenburg für einen „digitalen Zwilling“ mit Methanol-Antrieb.

„Obwohl bereits zahlreiche Initiativen zur Förderung einer umweltfreundlichen Schifffahrt existieren, arbeiten diese häufig isoliert voneinander und daher ohne wirkungsvolle Koordination“, erklärt Chirita. „SYNERGETICS hat diese Herausforderung erfolgreich gemeistert, indem Wissen, Technologien und Fachkompetenzen über verschiedene Sektoren und europäische Regionen hinweg vernetzt wurden. Dadurch wurde ein integrierter und kooperativer Ansatz für eine nachhaltige Schifffahrt gefördert.“ Gelingen konnte dies durch eine breit aufgestellte Forschungs- und Kooperationspartnerschaft. So wurde in SYNERGETICS mit Forschungseinrichtungen, Innovationszentren, Schifffahrtsunternehmen, Werften, Technologieanbietern, Regulierungsbehörden sowie Branchenverbänden eng zusammengearbeitet.

BRENNSTOFF IM BRENNPUNKT

Das größte Potenzial für die Verbesserung der Energiebilanz eines Schiffes liegt natürlich in seinem Antrieb. Während die Ergebnisse von SYNERGETICS aufzeigten, dass hydrodynamische Optimierungsmaßnahmen Energieeinsparungen von bis zu 35 Prozent ermöglichen, könne auch ein Umbau auf Wasserstoff-Dual-Fuel-Motoren den Dieserverbrauch sowie die Partikelemissionen erheblich reduzieren. Obwohl die Verfügbarkeit geeigneter Motoren sowie entsprechender Vorschriften noch ausbaufähig seien, erwiesen sich auch methanolbasierte Antriebssysteme als vielversprechende emissionsarme Lösungen für die Binnenschifffahrt. Darüber hinaus wurde auch der Einsatz batterieelektrischer Antriebssysteme, hybrider Antriebskonzepte sowie digitaler Optimierungstechnologien zur Steigerung der betrieblichen Effizienz

untersucht. Anhand der großen Bandbreite der Lösungen, die im Realbetrieb erprobt wurden, konnte das Projekt auf eine Reihe alternativer, grüner und nachrüstbarer Schifffahrtstechnologien zur nachhaltigen Modernisierung aufmerksam machen. Chirita: „Eine zentrale Erkenntnis von SYNERGETICS ist, dass die Nachrüstung bestehender Schiffe häufig einen deutlich kostengünstigeren Weg zur Dekarbonisierung darstellt als der vollständige Ersatz der Flotten durch Neubau und dabei dennoch erhebliche Umweltvorteile erzielt.“ Erfahrung aus erster Hand sammelte der Experte unter anderem an Bord des viadonau-eigenen Schubschiffes Bad Deutsch-Altenburg. Im Rahmen von SYNERGETICS wurden Betriebsdaten des viadonau-Schiffes genutzt, um einen „digitalen Zwilling“ zu erstellen und an diesem einen Methanol-Antrieb zu testen.

ANLEITUNG ZUM WANDEL

Wie aber können nun die wertvollen Erkenntnisse des Projekts in konkrete Maßnahmen umgewandelt werden? „Für eine großflächige Implementierung der Projektresultate hat das Vorhaben eine Reihe praxisorientierter Werkzeuge für die Binnen- und Küstenschifffahrt entwickelt“, berichtet Cristian Chirita. „Der Katalog der Umrüstetechnologien bietet einen Überblick über mögliche umweltfreundliche Technologien, einschließlich ihres Reifegrads, ihrer Kosten und der erforderlichen Infrastruktur. Ein Handbuch für Schiffseigner liefert zudem praxisnahe Informationen zur Umsetzung, zu betrieblichen Auswirkungen und zu Genehmigungsverfahren.“ Fazit: Praktisch erprobt, liefert SYNERGETICS handfeste Lösungen für eine nachhaltige Zukunft.



SUMMARY

Project Economy & Environment

How can ship operations and fuel consumption be made more sustainable and cost-effective? What opportunities does retrofitting offer in the shipping industry as an alternative to fleet renewal? Over the past three years, the international Horizon Europe project SYNERGETICS has been working to find concrete answers to these questions. A key finding of the project is that retrofitting existing ships is usually a significantly more cost-effective way of decarbonising than completely replacing fleets with newbuilds, whilst still delivering considerable environmental benefits.



Mit dem Projekt DiVINE soll die Digitalisierung des Binnenschiffs Fahrt aufnehmen.

Smart auf Kurs – Mit DiVINE zur Digitalisierungs-Roadmap

Dass die Binnenschifffahrt moderner wird, ist längst eine spürbare Realität. Von kontinuierlich weiterentwickelten Informationsdiensten bis zu neuartigen Schiffssteuerungssystemen – der Alltag am Wasser wird digitaler. Seit Herbst 2025 geht man mit dem internationalen Projekt DiVINE auch in Sachen Digitalisierung der Binnenschifffahrt einen ganzheitlichen Weg.

Finanziert von der Europäischen Union unterstützt DiVINE (Digitalisation Vision Inland Navigation Europe) als Technical-Assistance-Projekt die Europäische Kommission bei der Umsetzung der „Digitalisierungsvision für die Binnenschifffahrt“ in Europa. Konkret: Im Einklang mit dem Europäischen Green Deal und der europäischen Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität wird im Rahmen des Projekts ein klarer Fahrplan zur Digitalisierung der europäischen Binnenschifffahrt erarbeitet. Im Fokus: Smarte Administration, smarte Schiffe, smarte Infrastruktur und smarte Daten. Ebenso konzentriert man sich auf das RIS-Netzwerkmanagement zur Weiterentwicklung EU-weiter Informa-

tionsdienste sowie die Integration der Binnenschifffahrt in die Gemeinsamen Europäischen Datenräume.

MIT VIADONAU-ERFAHRUNG ZUR INTELLIGENTEN INFRASTRUKTUR

Für die DiVINE-Projektpartner ist klar: Die nachhaltige und zukunftsfähige Wasserstraße braucht ein koordiniertes digitales Umfeld. Unter Leitung von viadonau widmet sich der Schwerpunkt „Intelligente Infrastruktur“ (Smart Infrastructure) Themen rund um digitale Integration physischer Wasserstraßeninfrastruktur und ihrer Sensordaten. Ziel ist es, für einen digitalen Schifffahrtsskorridor und ein digitales Verkehrsmanagement die bestmöglichen Rahmenbedingungen

zu schaffen, die zudem nahtlos an bestehende Themen und Ansätze des RIS Network Managements anknüpfen. Das Unternehmen bringt hierzu umfangreiche Expertise in das Konsortium ein und zeigt auf, welche Hürden bei der Digitalisierung aktuell bestehen und definiert in der Roadmap klare Maßnahmen dafür, wie und von welchen Akteur:innen diese Hürden zu überwinden sind. Am Ende soll eine solide Basis stehen, auf der verlässliche Standards, systemübergreifend nutzbare Daten und harmonisierte Services verwirklicht werden können. Die bestehenden Lücken, die DiVINE dabei identifiziert, sollen mit machbaren, praxisnahen Lösungen langfristig geschlossen werden.



Auch die verstärkte Einbindung „beweglicher Infrastruktur“, z. B. Schleusen, in digitale Informationsnetzwerke steht im Fokus.

SUMMARY

Project Safety

Since autumn 2025, the international DiVINE project has been supporting the inland waterway transport sector in driving the digital transition, in alignment with the EU Green Deal and the Sustainable and Smart Mobility Strategy. Serving as a technical assistance initiative funded by the European Union, the DiVINE's overarching goal to draw up a concrete implementation plan and roadmap for the digitalisation of European inland waterway transport. To achieve this, the project fosters close public-private cooperation, cross-border coordination, and alignment with key EU policy and data initiatives, including the European Mobility Data Space and River Information Services (RIS).

Unter Führung der European IWT Plattform startete im September 2025 das von der Europäischen Union finanzierte Projekt DiVINE in eine 36-monatige Gesamtlaufzeit. Neben viadonau sind auch Ecorys, die Donaukommission, Expertise and Innovation Centre Barging (EICB) und die Circle Group Teil des Projekt-Konsortiums. Hier geht es direkt zur Projekt-Website:





Die beste Basis für unsere Vision

EINE SCHWIMMENDE ZENTRALE ALS WEGWEISER FÜR DIE SCHIFFFAHRT

MARIO MATOLIC
Projektmanager viadonau

„Uns war bewusst, dass es für unsere ambitionierten Energieziele auch mit Blick auf unser Hauptquartier einen völlig neuen, zukunftsorientierten Ansatz brauchte.“



Die Entscheidung zum Bau einer neuen Unternehmenszentrale war einer der wichtigsten Schritte in der Unternehmensentwicklung von viadonau. Seit vielen Jahren modernisieren wir konsequent alle unsere Standorte – von Aschach in Oberösterreich bis zu Bad Deutsch-Altenburg und Angern in der niederösterreichischen Grenzregion. Dabei verfolgen wir ein klares Ziel: einen autarken Energiehaushalt bis 2030. Unser Motto dabei: keine halben Sachen. Stattdessen setzten wir Schritt für Schritt wirkungsvolle Lösungen um, wie Hackschnitzelanlagen, Photovoltaik und die Elektrifizierung unserer Fahrzeugflotten. Uns war bewusst, dass es für unsere ambitionierten Energieziele auch mit Blick auf unser Hauptquartier einen völlig neuen, zukunftsorientierten Ansatz brauchte.

viadonau versteht sich als Wasserstraßenbetreiber, der nicht nur neben, sondern natürlich auch auf dem Strom eine Vorbildrolle hat. Dass der Siegerentwurf des Pittino & Ortner Architektenbüros unsere hohen Ansprüche insbesondere in Sachen Nachhaltigkeit bestmöglich erfüllt, war uns daher immens wichtig. Mit der innovativen Einbindung neuartiger Systeme für effiziente Energienutzung, -gewinnung und -wiederaufbereitung sollte die neue Zentrale, in der auch die Polizei und die Schifffahrtsaufsicht

Büros haben wird, zu einem herausragenden Musterbeispiel für leistungsstarke Nachhaltigkeitstechnologien auch für die Schifffahrt werden. Die Innovationskraft, die in diesem außergewöhnlichen Projekt steckt, geht deshalb noch weit über den Umstand eines schwimmenden Gebäudes hinaus. Auch die Art, wie das Gebäude sein Umfeld gleichermaßen nutzt und schont, ist richtungsweisend. Ein Beispiel: Raumklimatechnik. An Bord der neuen Zentrale wird das Wasser der Donau durch ein ausgeklügeltes Kreislaufsystem über zwei Wasserspeicher zur Kühlung und Heizung genutzt. Eine Biogas-Verwertungsanlage im Untergeschoß und Photovoltaik auf dem Oberdeck sorgen für eine ausgeglichene Energiebilanz. Insbesondere hybride Bauweise, Energieeffizienz und Abfallmanagement sollen künftig als Vorbild für die Passagierschifffahrt dienen.

Seit Anfang des Jahres arbeiten unsere Partner von ÖSTU STETTIN mit Hochdruck an der Fertigstellung des Gebäudes. Das Tempo der Veränderungen ist teils schlichtweg atemberaubend und erhöht Monat für Monat die Vorfreude auf die neue Heimat an unserem Herzensfluss.

Reputation und Glaubwürdigkeit eines nachhaltig handelnden Betriebs beginnen bei seiner Basis – auch und gerade, wenn diese aus Stahl und Holz gebaut ist. Wie die zukünftige, schwimmende Unternehmenszentrale von viadonau. Nach der Fertigung des Rumpfes in Serbien und der Verbringung an die Wiener Donau werden seit Jahresbeginn auf 100 Metern Länge und 20 Metern Breite modernste Schiffstechnik, energiesparende Haustechniksysteme und top Arbeitsumgebungen innovativ miteinander verbunden. Schon die Standortwahl ist Ausdruck logischer Konsequenz. Unmittelbar am Donauufer der Bundeshauptstadt wird viadonau den Finger noch effizienter an den Puls einer der bedeutendsten Lebens- und Verkehrsadern Europas legen. Passivhausstandard, Plus-Energiehauskonzept und flexible Arbeitsplätze direkt auf dem Wasser. Nachgefragt.



ZU LANDE UND ZU WASSER VERWIRKLICHEN WIR INNOVATION

MICHAEL ZÖGER

Bauleitung ÖSTU STETTIN
(Baumsetzung als Generalunternehmer)

„Der innovative Entwurf, die spezielle Konstruktion und die anspruchsvolle, moderne Haustechnik machen das Büroschiff zu einem äußerst spannenden Projekt.“

Vom modernen Hochbau über Tunnel- und Kraftwerkssanierungen bis hin zum U-Bahn-Bau in Wien – die Bandbreite unserer Projekte zeigt, dass wir mit unserem umfangreichen Leistungsportfolio praktisch jede bauliche Herausforderung mit höchster Qualität angehen. Gleichwohl ist die schwimmende Unternehmenszentrale von viadonau auch für uns etwas ganz Besonderes. Der innovative Entwurf, die spezielle, nahe am Schiffbau gestaltete Konstruktion und die anspruchsvolle, moderne Haustechnik machen das Büroschiff zu einem äußerst spannenden Projekt. Da der Rumpf aufgrund zu seichter Bedingungen für das Zu-Wasser-Lassen in Serbien erst im Winter, einige Wochen später als geplant, in Wien eintreffen hatte können, hatten wir umso erwartungsvoller den anstehenden Hochbauarbeiten entgegengefeuert. Den Start der Arbeiten im Frühjahr nahm unser ganzes Team dann mit enormem Elan in Angriff. Das besonders Schöne an dem Projekt: Nicht nur kamen wir dank der partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit viadonau sofort gut voran. Aufgrund der exponierten Lage am Donauufer sind die Fortschritte stets weithin sichtbar und motivieren ungemein. Als Bauleiter vor Ort erhält man so neben den Ergebnissen der qualitativollen Arbeit unserer Fachkräfte immer auch eine Idee vom sich abzeichnenden Resultat.

30 Jahre nach der Errichtung des Schulschiffes in Wien, das ein echtes Novum war, erhält die Stadt nun ein

weiteres dauerhaft genutztes, schwimmendes Gebäude. Ein solch innovatives Projekt zu verwirklichen, bedeutet natürlich große Verantwortung, macht uns aber auch sehr stolz. Zumal das schwimmende Gebäude weit mehr sein wird als ein Büroschiff. Als schwimmendes „Real-labor“ setzt das Projekt neue Maßstäbe für nachhaltiges Bauen und eine emissionsarme Infrastruktur auf der Wasserstraße. Zum Einsatz kommen unter anderem eine klimaneutrale Bautechnik nach Gold-Standard, innovative Systeme zur Energiegewinnung aus organischen Abfällen mittels neuartiger Toilettenanlagen sowie Wärmeerzeugung durch Donauwasser. Der natürliche Baustoff Holz wurde von viadonau bewusst als Gestaltungsmittel eingeplant und wird für ein behagliches Raumgefühl sorgen. Glasflächen werden reichlich Licht gewährleisten, Transparenz schaffen und den Blick aufs Wasser erlauben. Kurz: ein in jeder Hinsicht cooles Projekt, das zudem ein echter, neuer Blickfang der Skyline Wiens an der Donau sein wird. Laufen die Arbeiten wie geplant weiter, wird es im ersten Halbjahr 2027 so weit sein und die Bundeshauptstadt wird mit der schwimmenden viadonau-Zentrale ein neues, ebenso innovatives wie optisch aufsehenerregendes bauliches Highlight besitzen. Ein hervorragender Botschafter für moderne und nachhaltige Baumsetzungen innovativer Visionen auf höchstem Niveau.



Auf dem MS Negrelli wimmelt es vor quirligem Fischleben. BOKU-Experte Thomas Friedrich hat die wertvollen Tiere bestens im Griff.

An der Donau voll ins Leben!

Große Wissenschaft, prominente Artenschutz-Botschafter:innen und pure Begeisterung bei Medien und Besuchenden. Seit April 2025 läuft an der Wiener Donauinsel im Rahmen des Vorhabens LIFE-Boat 4 Sturgeon der Zuchtbetrieb auf dem viadonau-Schiff Negrelli, und inzwischen ist klar: Das Projekt zur Rettung der vier Donaustörarten Hausen, Sternhausen, Waxdick und Sterlet macht Furore! Insbesondere die erfolgreiche Nachzucht des in der Donau extrem seltenen Waxdick ist ein Meilenstein des Projekts. Über 100.000 Exemplare konnten auf der „Fisch-Arche“ schon aufgezogen und in Rumänien und Bulgarien ausgewildert werden. Seit Frühjahr 2026 darf das Projekt auch eine internationale Sportgröße zu seinen Unterstützer:innen zählen. So hilft Tennis-Star Dominic Thiem mit einer großzügigen Spende der Artenschutzarbeit des WWF Austria und den Zuchtbemühungen am LIFE-Boat.

Obwohl die Zeitslots für Führungen durch die BOKU Wien meist für Monate im Voraus ausgebucht sind, ist eine Visite am „Schiff des Lebens“ immer wieder eine echte Werbung für das Projekt. Das umgebaute, ehemalige Steintransportschiff ist lebendiger denn je und bietet unzählige einzigartige Eindrücke des blühenden Fischlebens.

Unter Leitung der BOKU Wien wird das Vorhaben gemeinsam mit dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft (BMLUK), der Stadt Wien und viadonau umgesetzt.



Am Niederwasser-Hotspot zu neuen Erkenntnissen

Die Trockenperiode 2026 an der Donau macht deutlich, wie wichtig es ist, für die Zukunft der Wasserstraße in Zeiten des Klimawandels innovative und flexible Lösungen bei der Hand zu haben. Die von viadonau seit 2024 im Pilotversuch eingesetzte „Flexible Infrastruktur“ auf der Donau östlich von Wien soll nicht nur fortgeführt, sondern mit wissenschaftlicher Unterstützung treffsicher verbessert werden.

Große Schiffskörper so auf dem Strom zu positionieren, dass das Donauwasser verstärkt in die Fahrrinne geleitet wird und so bessere Bedingungen für die Schifffahrt erzeugt werden, ist die Kernidee der „Flexiblen Infrastruktur“. Angesichts der immer häufigeren und auch aktuellen Niederwasserperiode hat man bei viadonau längst die Bedeutung der innovativen Wiederbelebung dieser alten Idee erkannt. Mit präzisem

Monitoring und wissenschaftlicher Begleitung will man Effizienz und Einsatzpotenzial für zukünftige Anforderungen auf der Wasserstraße stärken. Am 20. April wurde außerhalb der Fahrrinne am rechten Donauufer im Bereich der Furt „Rote Werd“ (zwischen Strom-km 1.897,3 und 1.897,2) wieder eine beladene Schute positioniert und mit einem Buganker sowie drei 1,5 Tonnen schweren d’Hone Spezialankern gesichert.



Bei der „Flexiblen Infrastruktur“ gilt: Gut positioniert ist halb gewonnen – wie hier im Juni im Furtbereich „Rote Werd“.

Während die Überwachung der genau positionierten Schuten mittels regelmäßiger Kontrollen vor Ort und via GPS-Tracker erfolgt, wird der Projektbereich per Multibeam-Echolot genau vermessen. Gleichzeitig führen Wissenschaftler:innen der Universität für Bodenkultur (BOKU) ADCP-Messungen durch und erstellen einen sogenannten „Digitalen Zwilling“. Mithilfe von 3D-Modellierungen sollen morphologische Veränderungen rekonstruiert und so Einsatzszenarien für die flexiblen Infrastrukturelemente noch vorausschauender geplant, bewertet und verglichen werden können. Zudem soll der von der Connecting Europe Facility der EU im Rahmen des Projekts FAIRway Danube II unterstützte Pilotversuch auch klären, welchen Einfluss unterschiedliche Versuchsparameter wie Anstellwinkel oder Anzahl der Schuten auf die Fahrrinne haben.





Auf sicheren Wegen durch die freien Fließstrecken „Recommended Track“ in den IENCs

Neue Orientierungshilfe für Schiffsführer:innen auf der Donau! Seit Juni 2026 zeigen die österreichischen elektronischen Binnenschiffahrtskarten (IENC) die freien Fließstrecken der Donau mit einem empfohlenen Fahrweg („Recommended Track“) an. Dieser empfohlene Fahrweg wird für die freie Fließstrecke in der Wachau (Donaustrom-km 2.037,8 – 1.997,8) sowie zwischen Wien und Bratislava (Donaustrom-km 1.920,6 – 1.872,7) bereitgestellt, bietet eine zusätzliche Orientierung, um die verfügbaren Fahrwassertiefen bestmöglich nutzen zu können und unterstützt damit den sicheren Schiffsverkehr auf der Donau ebenso wie die optimierte Transport- und Reiseplanung.

Der „Recommended Track“ ist in der österreichischen Donau die Mittellinie der sogenannten Tiefenrinne. Sie beschreibt jenen Bereich innerhalb des Fahrwassers, der auf Basis aktueller Sohlvermessungen die größten

verfügbaren Fahrwassertiefen aufweist und gleichzeitig die erforderliche Fahrbahnbreite für einen Vierserschubverband zu Tal gewährleistet. Die Darstellung basiert auf den von viadonau veröffentlichten Lageplänen der Seichtstellen, deren Tiefendaten auf monatlichen Aufnahmen beruhen.

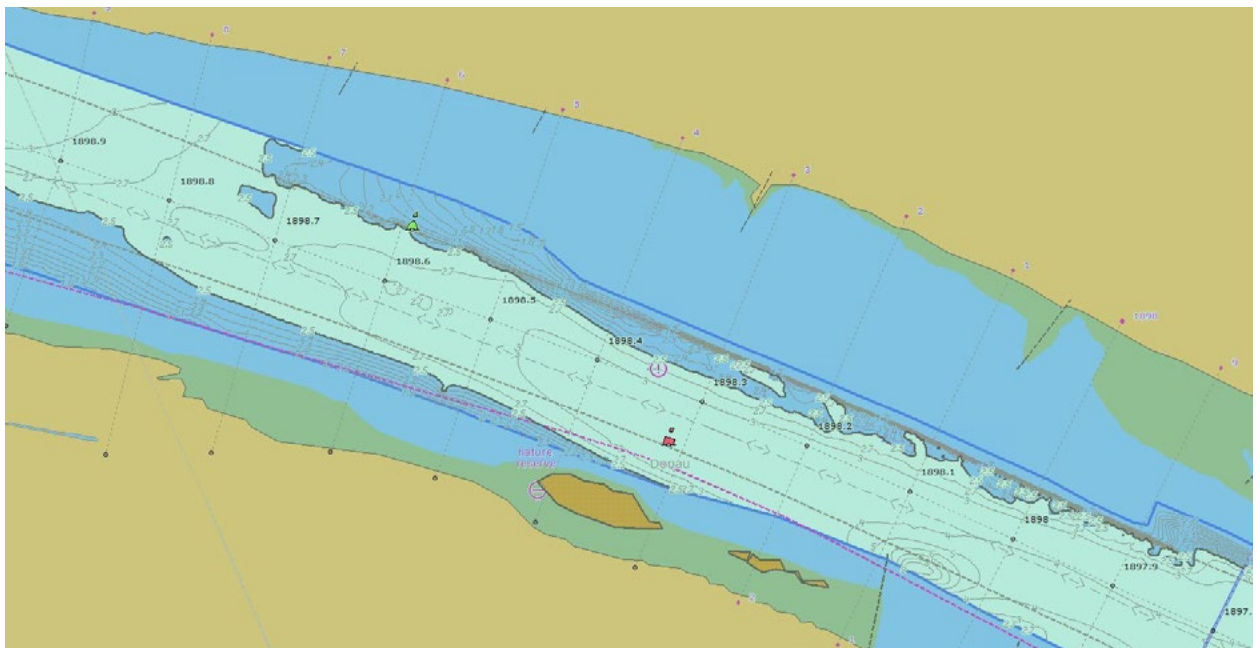
Durch diesen neuen Service können Schiffsführer:innen vor allem in Niederwasserperioden die in der österreichischen Donau gegebenen Fahrwasserbedingungen effizient nutzen.

Mehr zu den österreichischen IENCs:

↓ Scannen und downloaden:



Die Furt Regelsbrunn in der IENC-Darstellung



AUS DEM FLUSS DER ZEIT

Seit Jahrtausenden verbindet die Donau Länder und Völker, sie prägt Kulturen, formt Naturlandschaften und war immer wieder ein wichtiger strategischer Faktor in militärischen Konflikten. Die Donau steckt voller Geschichte – in manchen Fällen auch wortwörtlich. Steht ihr Wasser niedrig, offenbart sie uns die Schätze und Geheimnisse der Vergangenheit und erinnert uns so immer wieder auf eindrucksvolle Weise an die bewegten Zeiten an ihren Ufern. Wie zuletzt wieder Anfang Jänner unterhalb der Pielachmündung nahe Melk, als ein Anwohner aufgrund des winterbedingten Niederwassers am rechten Donauufer ein ungewöhnliches Objekt entdeckte, das zunächst nur zu einem kleinen Teil sichtbar war.

Nachdem Mitarbeiter:innen von viadonau das ominöse Objekt mit viel Baggerkraft freigelegt hatten, staunte man nicht schlecht darüber, was man dem Ufer der Donau entronnen hatte: ein militärisches Fahrzeug, das zur Zeit des Zweiten Weltkriegs und vermutlich auch während der österreichischen Besatzung danach zum Einsatz gekommen war. Aufgrund des relativ guten Zustands des Fahrzeugs – es lag immerhin vermutlich 70 bis 80 Jahre verborgen an der Donau – und der ebenfalls gut erhaltenen Fahrzeugplakette, ließen sich bald zahlreiche Details zum Wagen klären. So handelt es sich um einen Ford GPA, der im Jahre 1943 ausgeliefert worden war. Fahrzeuge dieses Typs waren sogenannte Amphibienfahrzeuge, die über eine für den Schwimmbetrieb zuschaltbare Schrauben- und Ruderanlage verfügten. Ein charakteristischer vorklappbarer Spritzwasserschutz über der Nase des Ford sollte die Crew vor unfreiwilligen Duschen bewahren, die Gefahr eines volllaufenden Fahrzeugs reduzieren und das mitgeführte Equipment halbwegs trocken halten. Angetrieben wurde der Wagen über alle vier Räder von einem Vierzylinder-Motor mit rund 60 PS, der das Fahrzeug über ein Drei-Gang-Schaltgetriebe im Straßenbetrieb auf ca. 70 km/h beschleunigte. Im Schwimmbetrieb dürften kaum mehr als 10 km/h möglich gewesen sein.

Während die Umstände seines einstigen Schicksals an der Donau wohl weiterhin in den Tiefen von Zeit und Fluss verborgen bleiben werden, könnte das Fahrzeug, das zwar aus amerikanischer Produktion stammte und in der US-Armee eingesetzt wurde, aufgrund des Auffindeorts und der in großer Stückzahl erfolgten Auslieferung an die Rote Armee, auch in sowjetischen Diensten gestanden haben. Vereinzelt hatte auch die Deutsche Wehrmacht derartige Fahrzeuge erbeutet.

Nachdem das historische Fahrzeugwrack nach seinem Fund wenige Monate im viadonau-Servicecenter Wachau gelagert hatte, wurde der Schwimmwagen schließlich der Abteilung Kunst und Kultur des Landes Niederösterreich übergeben. Ein stählerner Zeuge, der nach langer, stiller Wartezeit in der Ufererde der Donau endlich über seinen Zweck und die Zeit, aus der er stammte, berichten darf.



Der gefundene Ford GPA nach einem Menschenleben in der Donauerde und ein Vergleichsbild eines unversehrten Fahrzeugs gleicher Bauart.

VIADONAU BEI DER ARBEIT

Zur qualitätsvollen Wartung zum Beispiel von Trübsungs-sonden zur Messung der Schwebstoffkonzentration kommen an steilen Böschungen des Flussumfers im Auftrag von viadonau sogar Schreitbagger zum Einsatz.

