



# PRO Danube

## AUSTRIA

# Stimme und Impulsgeber für nachhaltige Donau-logistik

Als europäische Lebensader verbindet die Donau Märkte, Regionen und Menschen.

**PRO Danube AUSTRIA** engagiert sich dafür, die Wasserstraße als leistungsfähigen und klimafreundlichen Verkehrsträger nachhaltig zu stärken.

**P**RO Danube AUSTRIA ist ein unabhängiger, überparteilicher Verein, der sich der Förderung und Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt in Österreich und entlang der Donau widmet. Als zentrale Plattform bündelt die Organisation die Interessen von Wirtschaft, Politik und Gesellschaft mit dem Ziel, die Donau als leistungsfähigen, nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Verkehrsträger im europäischen Logistiksystem zu stärken.

Die Donau nimmt als zweitlängster Fluss Europas eine Schlüsselrolle im kontinentalen Güterverkehr ein. PRO Danube AUSTRIA sieht in ihr einen „umweltfreundlichen Backbone“ für den Wirtschaftsstandort Österreich, der über erhebliche freie Kapazitäten verfügt und wesentlich zur Entlastung anderer Verkehrsträger beitragen kann. Vor dem Hintergrund von Klimazielen, steigenden Transportvolumina und wachsendem Druck auf Straßen- und Schienennetze gewinnt die Binnenschifffahrt zunehmend an strategischer Bedeutung.

### Aufgaben und Zielsetzungen

Im Zentrum der Vereinsarbeit steht die Entwicklung und Förderung einer nachhaltigen Binnenschifffahrt. Dazu gehört insbesondere die Schaffung geeigneter wirtschaftlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen, die eine verstärkte Nutzung der Wasserstraße



ermöglichen. PRO Danube AUSTRIA engagiert sich aktiv im politischen und gesellschaftlichen Diskurs, um die Vorteile der Donauschifffahrt – etwa hohe Energieeffizienz, geringe Emissionen und große Transportkapazitäten – stärker ins Bewusstsein zu rücken.

Ein wesentliches Ziel ist die bessere Integration der Wasserstraße in intermodale Logistikketten. Der Verein setzt sich dafür ein, die Verknüpfung mit Schiene und Straße weiter auszubauen, um eine effiziente, resiliente und nachhaltige Gesamtlogistik zu gewährleisten. Damit leistet PRO Danube AUSTRIA einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung („Modal Shift“) hin zu umweltfreundlicheren Transportformen.

Darüber hinaus tritt der Verein als Interessenvertretung der Branche gegen-

über politischen Entscheidungsträgern auf nationaler und europäischer Ebene auf. Zu den zentralen Anliegen zählen Investitionen in die Infrastruktur der Donau, verlässliche Fahrwasserverhältnisse, die Modernisierung der Flotte sowie die Harmonisierung von Rahmenbedingungen innerhalb der EU sowie aktuell die Implementierung einer Niederwasserversicherung in Österreich nach dem Vorbild der Hagelversicherung in der Landwirtschaft.

### Netzwerk und Partnerstruktur

PRO Danube AUSTRIA versteht sich als breit aufgestelltes Netzwerk entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Zu den Mitgliedern und Partnern zählen:

- Binnenschifffahrtsunternehmen und Binnenhäfen

- Logistikunternehmen und verladende Industrie
- Handels- und Tourismusbetriebe
- Interessenvertretungen wie Wirtschaftskammer und Industriellenvereinigung
- Öffentliche Institutionen auf kommunaler, regionaler und nationaler Ebene

Durch diese enge Vernetzung gelingt es dem Verein, unterschiedliche Perspektiven zu integrieren und gemeinsame Positionen zu entwickeln. Gleichzeitig fungiert PRO Danube AUSTRIA gemeinsam mit Pro Danube INTERNATIONAL als Plattform für den Austausch mit internationalen Partnern und europäischen Institutionen in der Donauregion.

### Historische Entwicklung

Die Wurzeln des Vereins reichen bis ins Jahr 1879 zu-

rück, als in Wien der Donauverein gegründet wurde. Über mehrere organisatorische Weiterentwicklungen hinweg entstand daraus die heutige Organisation, die seit 2011 unter dem Namen PRO Danube AUSTRIA tätig ist. Der Verein hat seinen Sitz in St. Pölten und knüpft damit an eine lange Tradition der Interessenvertretung der österreichischen Schifffahrt an.

### Vorstand und Führung

Die strategische Ausrichtung und operative Steuerung von PRO Danube AUSTRIA obliegen einem Vorstand, der die wesentlichen Bereiche der Donau-logistik widerspiegelt. In diesem Gremium sind Vertreter aus Wirtschaft, Industrie, Logistik, Interessenvertretungen und internationalen Organisationen zusammengeführt.

An der Spitze des Vereins steht seit 2024 Präsidentin **Prof. Dr. Lisa-Maria Putz-Egger (Logistikum Steyr)**. Sie repräsentiert die Organisation nach außen und setzt inhaltliche Schwerpunkte insbesondere in den Bereichen Innovation, Ausbildung und Weiterentwicklung der Logistiksysteme.

Unterstützt wird sie durch den Vizepräsidenten **Mag. Fritz Lehr (Hafen Wien)**. Er bringt langjährige Erfahrung aus dem Hafen- und Infrastrukturmanagement ein und engagiert sich insbesondere für die Stärkung

FORTSETZUNG AUF SEITE 2

Statements der Vorstandmitgliedern:

„Österreich und Europa brauchen Transportwege, die resilient, kosteneffizient und klimaverträglich sind. Die Wasserstraße Donau bietet dafür freie Kapazitäten, hohe Energieeffizienz und direkte Anbindungen an die Nordseehäfen sowie an zentrale Märkte Südosteuropas bis hin zum Schwarzen Meer. Wer die Donau stärkt, stärkt also Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und industrielle Wertschöpfung. Wir von PRO Danube AUSTRIA stehen dafür ein, diese ökonomische und ökologische Bedeutung der Donau sichtbar zu machen und sie als klimaverträglichen Korridor zu stärken.“



DI Horst Felbermayr,  
Geschäftsführer  
der Felbermayr Holding

„Die Donau ist weit mehr als ein ergänzender Verkehrsträger: Sie ist eine strategische Reserve und ein umweltfreundliches Rückgrat für leistungsfähige Lieferketten. PRO Danube AUSTRIA vertritt aktiv das Gesamtinteresse der Schifffahrt in Österreich und leistet dabei einen wichtigen Beitrag, indem Wirtschaft, Infrastruktur und Politik vernetzt und die Wasserstraße als zeitgemäßer Teil multimodaler Transportketten sichtbar gemacht werden.“



Mag. Alexander Klacska,  
Geschäftsführer der Klacska Group  
sowie Obmann der Sparte Transport  
und Verkehr in der WKÖ

„Als zentrale Plattform der österreichischen Binnenschifffahrt versteht sich PRO Danube AUSTRIA als Interessenvertretung und Impulsgeber, um die Potenziale der

Donau als leistungsfähigen und nachhaltigen Verkehrsträger zu stärken. Aktuell sind die Verbesserung der Fahrwasserhältnisse, die Digitalisierung entlang des Donaukorridors sowie die Umsetzung des Aktionsprogramms Donau 2030 prioritär. Wenn wir die Verkehrswende ernst nehmen, müssen wir die vorhandenen Kapazitäten auf der Wasserstraße konsequenter nutzen und Schiene, Straße und Schiff noch stärker vernetzen.“



Mag. Fritz Lehr,  
Kaufmännischer Geschäftsführer  
des Hafens Wien

„PRO Danube AUSTRIA spielt eine zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung der Binnenschifffahrt im Donauraum. Sie bringt die Interessen von Wirtschaft, Logistik und Verwaltung in nationale und europäische Prozesse ein.

Sie trägt dazu bei, die Donau als leistungs- und zukunftsfähige europäische multimodale Verkehrsachse zu stärken.“



Dr. Robert Lichtner,  
Leiter des Sekretariats der EU-Strategie für den Donauraum (EUSDR)

„Die Binnenschifffahrt bietet hohe Transportkapazitäten, Energieeffizienz und eine leistungsfähige Anbindung an internationale Märkte. Als Logistikpartner der Industrie erleben wir täglich, wie wichtig leistungsfähige und resiliente Lieferketten sind. PRO Danube AUSTRIA leistet dabei einen wichtigen Beitrag, indem sie die Bedeutung der Wasserstraße als Teil einer modernen Verkehrsinfrastruktur sichtbar macht.“



DI Dr. Gerald Riha,  
Geschäftsführer der Industrie-Logistik-Linz GmbH

„Die Binnenschifffahrt ist ein unverzichtbarer Bestandteil der österreichischen Agrarlogistik. Rein kosten- und umweltseitig ist sie sehr kompetitiv, und wir nutzen sie bei passenden Destinationen vorrangig. Damit trägt die Binnenschifffahrt wesentlich zur Versorgungssicherheit entlang der gesamten agrarischen Wertschöpfung bei.“



Mag. Werner Zumpf,  
Leiter des Geschäftssegments  
Agrarhandel bei RWA

„Die intelligente Verknüpfung von Wasserstraße, Schiene und Straße wird effiziente Door-to-Door-Lösungen ermöglichen und entscheidend dazu beitragen, zusätzliche Gütermengen auf die Wasserwege zu verlagern. Ich sehe die Zukunft in integrierten Transportkonzepten, in denen die Binnenschifffahrt eine tragende Rolle übernimmt und gleichzeitig auch KMU einen einfachen, wirtschaftlichen und nachhaltigen Zugang zum Verkehrsträger Binnenschiff ermöglicht.“



Herfried Leitner, MSc.,  
Geschäftsführer von TTS

FORTSETZUNG VON SEITE 1

der praktischen Rahmenbedingungen der Donauschifffahrt mit dem Fokus auf die Häfen.

Weitere Mitglieder des Vorstandes repräsentieren unterschiedliche Branchen und Funktionen:

- **Mag. Alexander Klacska** – Vertreter der Wirtschaftskammer Österreich
- **DI Horst Felbermayr** – Repräsentant der Binnengüterschifffahrt und der Logistik (Felbermayr)
- **DI Harald Gutenthaler** – Vertreter der Industrie (voestalpine)
- **DI Dr. Gerald Riha** – Vertreter der Logistikbranche (ILL Industrie Logistik Linz)
- **Herfried Leitner, MSc.** – Vertreter von PRO Danube INTERNATIONAL und der Binnengüterschifffahrt (TTS)
- **Mag. Werner Zumpf** – Vertreter des Handels (RWA)
- **Dr. Robert Lichtner** – Vertreter des Danube Strategy Point (EU-Donauraumstrategie)

Diese Zusammensetzung verdeutlicht den Anspruch des Vereins, als gesamtheitliche Interessenplattform zu agieren. Durch die Einbindung zentraler Akteure aus unterschiedlichen Bereichen wird sichergestellt, dass sowohl wirtschaftliche Anforderungen als auch politische und strategische Zielsetzungen in die Arbeit einfließen.

**Beitrag zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung**

Mit seinem Engagement leistet PRO Danube AUSTRIA einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des europäischen Verkehrs- und Logistiksystems. Die Förderung der Binnenschifffahrt unterstützt nicht nur die Wirtschaft durch effiziente Transportlösungen, sondern trägt auch maßgeblich zur Reduktion von Emissionen und zur Erreichung klimapolitischer Ziele bei.

Die Donau verbindet zahlreiche Länder und Märkte. PRO Danube AUSTRIA versteht sich daher nicht nur als nationale Interessenvertretung, sondern in Kooperation mit PRO Danube INTERNATIONAL auch als aktiver Partner in der europäischen Zusammenarbeit. Ziel ist es, die Donaulogistik langfristig als tragende Säule eines nachhaltigen, resilienten und wettbewerbsfähigen Verkehrssystems zu etablieren.

# Volle Kraft voraus für die Binnenschifffahrt.

Die Donau ist der umweltfreundliche Backbone für den Wirtschaftsstandort. Sie hat freie Kapazitäten.

PRO Danube AUSTRIA ist ein unabhängiger Verein zur aktiven Förderung einer nachhaltigen Binnenschifffahrt in Österreich und darüber hinaus. Gemeinsam schaffen wir Sichtbarkeit und Möglichkeiten für die effiziente und zukunftsorientierte Nutzung der Wasserstraße. Nutzen wir diese strategische Reserve gemeinsam!

## PRO Danube AUSTRIA

- fördert die **Interessen der Wirtschaftstreibenden auf der Wasserstraße Donau**
- erkennt, analysiert und kommuniziert **neue Entwicklungen und Technologien**
- fördert **internationale Kooperationen** im Donauraum und darüber hinaus
- bietet seinen Mitgliedern **qualifizierte und praxisnahe Informationen, vertritt ihre Interessen**
- schafft einen klaren Mehrwert durch **Erfahrungsaustausch und ein hochkarätiges Netzwerk aus Wirtschaft, Forschung und Entscheidungstragenden**
- unterstützt und fördert **Aus- und Weiterbildung** in der Binnenschifffahrt



[www.prodanubeaustria.at](http://www.prodanubeaustria.at)

Infos zur Mitgliedschaft:



# Die Zukunft ist multimodal

Warum die Donau für Österreichs Wettbewerbsfähigkeit unverzichtbar ist, welche Chancen Digitalisierung und Innovation eröffnen und weshalb die Binnenschifffahrt eine Schlüsselrolle für resiliente Logistiksysteme spielt, erklärt **Lisa-Maria Putz-Egger**, Präsidentin von **PRO Danube AUSTRIA**, im Gespräch.

## Wie beurteilen Sie aktuell den Zustand der Donau als Güterverkehrsader?

Die Donau ist als Güterverkehrsader funktionstüchtig und hat in den letzten Jahren in wichtigen Bereichen essenzielle Fortschritte gemacht. Bei Häfen und Umschlaginfrastruktur wurden Binnenhäfen modernisiert, Umschlagkapazitäten ausgebaut und die Anbindungen an Bahn und Straße verbessert. Das macht die Donau für Verlader attraktiver.

Auch im Wasserstraßenmanagement haben sich die operative Betreuung und Instandhaltung dank der intensiven Arbeit der viadonau über Grenzen hinaus messbar verbessert.

Handlungsbedarf besteht weiterhin bei der Verlässlichkeit bei Niederwasser und bei der durchgehenden Infrastrukturqualität, welcher sich die FAIRway Projektreihe der viadonau bereits widmet. In Zeiten des Klimawandels bleibt die Unsicherheit durch Dürreperioden bestehen. Das reduziert Massenleistungsfähigkeit und Planbarkeit und schwächt die Wettbewerbsfähigkeit. Forschungsprojekte zu niederwassertauglichen Schiffen und flexibler Infrastruktur zeigen bereits umfangreiche Fortschritte.

## Welche Maßnahmen wären notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße zu stärken?

Erstens braucht es die Verankerung des Good Navigation Status entlang des Donaukorridors, unter anderem mit einer Abladetiefe von rund 2,5 Metern gemäß Definition der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa. Konkret braucht es dafür unter anderem einen verbindlichen nationalen Zielwert im Regierungsprogramm, prioritäre Mittel für gezielte Erhaltungsmaßnahmen an Engstellen, ein flächendeckendes Tiefenmonitoring und transparente Fahrwasserinformationen.

Zweitens muss die Resilienz gegenüber Niederwasser gestärkt werden. Gefordert sind kombinierte technische und marktliche Maßnahmen zur Absicherung gegen Niederwasserrisiken sowie

Investitionen in niederwassertaugliche Binnenschiffe.

Drittens braucht es bessere Rahmenbedingungen durch finanzielle Anreize und eine effiziente Verwaltung. Konkret geht es um abgestimmte Förderkriterien der Europäischen Union und nationaler Stellen für Flottennachrüstung und Neubau, insbesondere im Hinblick auf Dekarbonisierung und Effizienz, sowie um nationale Kofinanzierungsinstrumente. Ebenso notwendig sind die Einführung eines digitalen Single Window für Schiffsabfertigungen, die gegenseitige Anerkennung von Inspektionen sowie langfristig die Prüfung einer europäischen Durchsetzungsinstanz für einheitliche Standards.

Diese drei Hebel sichern eine bessere Auslastung, Wirtschaftlichkeit und Verlässlichkeit der Donau als nachhaltiges Rückgrat für Industrie und Logistik.

## Welche Rolle soll das Binnenschiff künftig im Zusammenspiel mit Straße und Schiene spielen?

Das Binnenschiff wird künftig eine zentrale Rolle als integrativer Bestandteil multimodaler Transportketten einnehmen. Im Projekt HERFRIED geht es genau darum: Das Binnenschiff wird als verbindendes Element zwischen Straße und Schiene betrachtet, das durch digitale Lösungen nahtlos in synchrone Logistikketten eingebettet ist. Der Fokus liegt auf einer stärkeren Verlagerung von Transporten auf wassergebundene Verkehrsträger,

### HERFRIED auf einen Blick

HERFRIED steht für: **H**ighly Efficient, **E**co-Friendly, **R**esilient & **F**ully Integrated, **R**eal-time Innovative Inland Waterway Transport **E**nhancing Multimodal Competitiveness via **D**igitalisation.

**Ziel:** Vollständige digitale Integration der Binnenschifffahrt in multimodale Logistikketten mithilfe intelligenter Schiffe, Infrastruktur, Daten und Verwaltungsprozesse.

**Laufzeit:** 01.10.26 bis 30.09.29

**Fördervolumen:** 7,99 Mio. Euro

**Partner:** 17 Organisationen aus mehreren europäischen Ländern

um Emissionen, Staus und Kosten zu reduzieren und gleichzeitig die Nachhaltigkeit und Resilienz des gesamten Systems zu erhöhen.

Zukünftig wird das Binnenschiff vor allem durch verbesserte Vernetzung, Echtzeitdaten und automatisierte Prozesse an Bedeutung gewinnen. Digitale Plattformen und ein interoperables Smart-Inland-Waterway-Transport-Framework ermöglichen eine präzise Abstimmung zwischen Binnenschiff, Bahn und Lastkraftwagen, etwa durch adaptive Umschlagsplanung, Echtzeit-Tracking oder multimodale Routenoptimierung.

## HERFRIED soll in sieben Piloten quer durch Europa validiert werden. Können Sie diese kurz erläutern?

Der erste Pilot konzentriert sich auf den Transport von Massengütern zwischen den Nordseehäfen und dem Industriestandort Linz. Dabei werden digitale Lösungen eingesetzt, um Abläufe entlang der gesamten Transportkette besser zu koordinieren, Wartezeiten an Terminals zu reduzieren und die Abstimmung zwischen Schiffen, Häfen und Hinterlandverkehren zu verbessern.

Der zweite Pilot widmet sich dem Stückgutverkehr in Richtung Südosteuropa. Hier wird untersucht, wie sich fragmentierte Transportketten digital vernetzen lassen, sodass beteiligte Akteure wie Häfen, Reedereien und Logistiker besser zusammenarbeiten können.

Im dritten Piloten steht die multimodale Transportplanung im Mittelpunkt. Digitale Systeme werden eingesetzt, um die effizientesten Transportwege über verschiedene Verkehrsträger hinweg zu berechnen und flexibel anzupassen.

Der vierte Pilot untersucht die Bündelung von Transporten und die gemeinsame Nutzung von Kapazitäten. Durch die gezielte Zusammenführung von Sendungen verschiedener Verlader sollen Schiffe besser ausgelastet werden. Gerade für kleinere Unternehmen eröffnet dieser Ansatz neue Möglichkeiten, die Binnenschifffahrt wirtschaftlich zu nutzen.

Im fünften Piloten wird die Integration der Binnenschifffahrt in Container- und Kurzstreckenseeverkehre erprobt. Ziel ist es, die Übergänge zwischen See- und Binnenhäfen zu verbessern und die Wasserstraße stärker in internationale Lieferketten einzubinden.

Der sechste Pilot setzt auf synchrone Logistik und ermöglicht eine flexible Steuerung von Transporten in Echtzeit. Transporte können während des laufenden Prozesses angepasst werden, etwa wenn Verzögerungen auftreten oder sich Rahmenbedingungen ändern. Dadurch wird die bisher starre Planung durch eine dynamische und adaptive Logistik ersetzt, die schneller auf Störungen reagieren kann.

Der siebte Pilot fokussiert sich schließlich auf intelligente Schifffahrt und Infrastruktur. Mithilfe neuer Technologien wie IoT-Tracking und präziser Ankunftsprognosen wird die Transparenz entlang der Wasserstraße deutlich erhöht. Auch Schiffe ohne klassische Ortungssysteme können integriert werden.

Der große Mehrwert dieser Piloten liegt darin, dass sie nicht nur theoretische Potenziale aufzeigen, sondern unter realen Marktbedingungen nachweisen, welche Lösungen tatsächlich funktionieren, skalierbar sind und einen messbaren Nutzen für Wirtschaft, Logistik und Umwelt bringen.

## An welchen Projekten arbeiten Sie sonst noch?

Als Professorin am Logistikum und Präsidentin von PRO Danube AUSTRIA arbeite ich an Projekten, die die Donau wirtschaftlich, resilient und digital machen. Die Verlässlichkeit der Infrastruktur, insbesondere die Mindestabladetiefe, ist für PRO Danube AUSTRIA eine Basisanforderung, die wir unterstützen.

Ein weiteres wichti-

ges Projekt ist wellDun, ein Start-up der voestalpine, das sich mit Coils in Containern und entsprechenden Papierlösungen beschäftigt. Von großer Bedeutung ist auch die gesamte FAIRway-Reihe mit mehr als 700 Millionen Euro an Projekten, koordiniert vom Team rund um Andreas Bäck von viadonau. Hinzu kommen sämtliche Projekte der River-Information-Services-Reihe rund um das Team von Mario Sattler und Mario Kaufmann von viadonau. Strategisch wichtig ist außerdem die Forschungskoooperation REWWay, die zwischen der FH OÖ, dem Logistikum und viadonau besteht.

Zudem ist MultiRELOAD ein relevantes Projekt. Ebenso wichtig ist die Bewusstseinsbildung auf allen Ebenen für die Binnenschifffahrt sowie die Positionierung der Logistik als Berufsfeld.

Das Sprichwort sagt, es brauche ein ganzes Dorf, um ein Kind großzuziehen. Für die Donau braucht es ein Dorf aus motivierten Menschen mit Expertise, einer klaren Vision und Freude am gemeinsamen Tun.



# Die Binnenwasserstraße als strategische Lebensader

Bei einem von PRO Danube AUSTRIA veranstalteten Panel beim Logistik-Future-Lab des VNL wurde deutlich, warum die **Donau** für Industrie und Versorgungssicherheit unverzichtbar bleibt – und welche Rolle Innovation, Digitalisierung und Multimodalität für ihre Zukunft spielen.

**D**ieser Nachbericht blickt auf das von PRO Danube AUSTRIA organisierte Panel „Das Binnenschiff als strategischer Hebel im Multimodalverkehr“ beim Future Lab des VNL in Linz zurück. Im Mittelpunkt standen rohstoffintensive Industrien mit hohen, schweren Sendungsvolumina, für die das Binnenschiff standortentscheidend ist. Der Bogen reichte von „Bulk im Container“ bis hin zu Umweltmaßnahmen, die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und ökologische Verantwortung miteinander verbinden.

Lisa-Maria Putz-Egger, Präsidentin von PRO Danube AUSTRIA, eröffnete mit einem klaren Signal: Binnenschiffahrt ist kein Spezialthema, sondern ein Arbeitsfeld von Industrie, Forschung, Häfen und Infrastruktur. Gleich zu Beginn stellte sie dem Publikum eine einfache, aber wirkungsvolle Frage: Welcher Verkehrsträger verursacht die geringsten CO<sub>2</sub>-Emissionen pro transportierter Tonne? Die Antwort ist klar – und doch wird sie im öffentlichen Diskurs oft übersehen.

## Stahl braucht Wasser

Wie existenziell die Wasserstraße ist, zeigte Martin Promberger, Leiter Divisionale Logistiksteuerung bei voestalpine Stahl. In Linz geht es um Millionen Tonnen Rohstoffe, Nebenprodukte und Fertigwaren. Bahn und Binnenschiff tragen die Logistik, doch die Bahn stößt zunehmend an



Herfried Leitner (TTS, links) und Peter Rojko (Hafen Wien).



(v.li.) Peter Rojko (Hafen Wien), Bettina Matzner (viadonau), Martin Promberger (voestalpine Stahl), Karl Schneeberger (ILL), Lisa-Maria Putz-Egger (PRO Danube AUSTRIA), Werner Zumpf (RWA) und Herfried Leitner (TTS).

Grenzen. Für Coils und andere schwere Stahlprodukte ist die Donau daher kein Zusatzangebot. Promberger formulierte es knapp: „Das Binnenschiff ist für uns überlebenswichtig.“ Ohne verlässliche Wasserstraße würden Versorgung, Werkslogistik und Absatz unmittelbar unter Druck geraten.

Karl Schneeberger, Leiter IT, ISM und Innovation der Industrie-Logistik-Linz GmbH, machte deutlich, wie viel Infrastruktur dahintersteckt. Die ILL betreibt trimodale Hallen in Linz und Giurgiu, in denen Schiff, Bahn und Lagerlogistik verzahnt werden. Sensible Stahlprodukte können dort witterungsunabhängig verladen werden. Doch Wasserstände bleiben kritisch. „Niedrigwasser oder Hochwasser bedeuten für uns Lieferprobleme – das ist eine riesige Herausforderung“, sagte Schneeberger. Die Antwort liegt in besseren Daten, robuster Planung und Umschlagskonzepten, die Störungen abfedern.

Ein zentraler Hebel ist auch Standardisierung. Sicherungslösungen für Stahlcoils, wie das von Promberger und Schneeberger vorgestellte wellDun-Pro-

jekt, machen schwere Güter schneller, werkzeugfrei und ohne aufwendige Holzkonstruktionen containerfähig. Damit entstehen gebrochene Verkehre: per Binnenschiff zu einem Hub, dann weiter per Bahn oder Straße. Aus der klassischen Masselogistik wird ein flexibleres multimodales System.

## Neue Güter, neue Logik

Diesen Gedanken führte Herfried Leitner, General Manager bei TTS, weiter. Die Stärke der Binnenschiffahrt – große Mengen effizient zu bewegen – wird zur Herausforderung, wenn Lieferketten kleinteiliger und schneller werden. „Wir glauben, dass wir mit Multimodalität neue Verloader schaffen“, sagte Leitner. In einem Pilotprojekt im Rahmen von MultiRELOAD wurde das getestet: Hochproteinweizen kam in speziellen Pallet-Wide-Bulk-Containern per Lkw zum Hafen Wien. Die Container wurden anschließend gemeinsam mit Bulkware auf ein Schiff verladen und über Lom in Bulgarien bis Sofia gebracht. So wird das Schiff auch für kleinere Mengen und mehrere Kunden interessant.

## Häfen als Labore

Peter Rojko, Head of Business Development & International Affairs im Hafen Wien, beschrieb Binnenhäfen als Knotenpunkte der Transformation. „Wir sind der Hebel für die Ziele des europäischen Green Deal“, sagte Rojko. Der Hafen Wien versteht sich nicht nur als Umschlagplatz, sondern als Experimentierfeld für neue Logistikmodelle, digitale Gate-Prozesse, Terminalsimulationen und Landstromlösungen. Gerade Landstrom zeigt, wie Ökologie und Ökonomie zusammengehen können: Schiffe können ihre Motoren abschalten und so Lärm und Emissionen reduzieren.

## Weizen unter Druck

Werner Zumpf, Bereichsleiter Landwirtschaftliche Erzeugnisse bei Raiffeisen Ware Austria, brachte die Perspektive von Getreide, Ölsaaten und Eiweißfuttermitteln ein. Österreich exportiert hochwertige Getreidequalitäten und besonders bei Eiweißfuttermitteln aber auf Importe angewiesen. Für Sojaschrote ist die Do-

nau Teil der Versorgungssicherheit. „Die Binnenschiffahrt ist für uns auf jeden Fall kompetitiv. Wir können sie nicht wegwerfen“, sagte Zumpf. Zugleich verwies er auf Grenzen: Wetter, Ernten, Geopolitik und Wasserstände verändern Warenströme laufend.

## Verlässlichkeit zählt

Bettina Matzner, Leiterin Transportentwicklung bei viadonau, führte zur Grundlage jeder Strategie zurück: zur Wasserstraße selbst. Ein Schubverband mit vier Leichtern könne 7.000 Tonnen transportieren – mehrere Ganzzüge oder rund 280 Lkw. „Die Donau ist für uns nicht nur Wasserstraße, sondern Lebensader“, sagte Matzner. Dafür brauche es proaktives Wasserstraßenmanagement, laufende Vermessung, Baggerungen, verlässliche Schleusen, Landstrom und digitale Informationssysteme.



Bettina Matzner beleuchtete die Themen Infrastruktur und Innovation.

Zukunftsweisend ist flexible Infrastruktur: Mit kiesbeladenen Barges wird der Flussquerschnitt temporär verengt, damit sich die Fahrrinne bei Niedrigwasser aus eigener Kraft vertieft. Das zeigt, worauf es ankommt: mehr Verlässlichkeit, ohne ökologische Anforderungen auszublenzen.

Die Botschaft des Panels war klar: Das Binnenschiff ist ein strategischer Hebel für Versorgungssicherheit, Klimaziele, Industrie und resiliente Lieferketten. Damit dieser Hebel wirkt, braucht es Investitionen, Innovation – und den Mut, Multimodalität praktisch zu testen.

## IMPRESSUM:

Sonderbeilage. Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Verlag Holzhausen GmbH, Traungasse 14-16, 1030 Wien Projektleitung und Redaktion: Stephan Böhm.

Herstellung: Marlovics Uhl Medien GmbH, Kreitnergasse 48/1A, 1160 Wien Druck: Wograndl Druck Ges. m. b. H., Druckweg 1, 7210 Mattersburg. Verlags- und Herstellungsort: Wien, 2026.

Die Beilage erscheint als entgeltliche Kooperation mit PRO Danube AUSTRIA.