



Der Polizeidienst auf dem Wasser erfolgt in Wien durch die Mitarbeiter der Polizeiinspektion Handelskai/See- und Stromdienst.

Streifen zu Wasser und zu Land

Die Polizeiinspektion Handelskai/See- und Stromdienst (früher „Donaudienst“) gibt es seit 50 Jahren. Die 66 nautisch ausgebildeten Beamten haben vielfältige Aufgaben.

Sie „streifen“ auf dem Wasser, überprüfen Schiffe und Passagiere an der „blauen Grenze“, jagen Bootsdiebe, kontrollieren Lagerhallen, Containerumschlagplätze, Auegebiete und Uferpromenaden, erheben bei Schiffsunglücken, unterstützen bei der Bergung von Fliegerbomben und Sprenggranaten, retten das Leben von Menschen, die in selbstmörderischer Absicht ins Wasser springen und versehen Ordnungsdienst bei Veranstaltungen im Bereich der *Alten* und *Neuen Donau*.

Der Polizeidienst auf dem Wasser wird in Wien durch die Mitarbeiter der Polizeiinspektion Handelskai/See- und Stromdienst (SSD) erledigt, die im zweiten Wiener Gemeindebezirk stationiert sind. 65 Männer und eine Frau gehören der Einheit an, die dem Stadtpolizeikommando Brigittenau untersteht. Zur PI Handelskai gehört eine Außenstelle in der Seitenhafenstraße.

Leiter der Dienststelle ist Chefinspektor Erich Kraus.

Zu den Aufgaben der Beamten des See- und Stromdienstes zählen neben den „normalen“ polizeilichen Tätigkeiten die Kontrolle der Besatzungsmglieder der Donauschiffahrt im grenzüberschreitenden Verkehr und Überprüfung der grenzpolizeilichen Bestimmungen. Die Beamten erheben bei Schiffsunglücken und streifen auf den befahrbaren Gewässern Wiens. Die Streifen-Boote sind mit zwei bis drei Beamten besetzt. Sie stehen per Funk mit ihrem Stützpunkt und mit der Landesleitzentrale in Verbindung.

Zur Zeit besteht die „Flotte“ PI-Handelskai/SSD aus dem sieben Meter langen und 70 km/h schnellen Motorboot „Fischa“; das Hauptboot, die „Wien“, wurde aus Altersgründen eingestellt. Hinzu kommen zwei Sturmboote, die es auf 60 km/h bringen, zwei

Motorzillen und ein Schlauchboot für Spontaneinsätze. Das Schlauchboot wird auch für Streifenfahrten im Sommer verwendet, um die Badestrände der Donau sowie der Alten und Neuen Donau zu kontrollieren. Die Boote des Wiener See- und Stromdienstes sind technisch auf dem letzten Stand. Sie verfügen über ein Flussradar – es ist feiner als ein Seeradar. Die Polizeischiffe sind mit einem Echolot ausgerüstet, für die Messung des Tiefgangs. Und sie fahren mit einem Wendeanzeiger: Das Gerät ermöglicht es, dass das Boot exakt seinen Kurs hält.

„Am Wasser ist ein Boot ständig Wind- und Strömungseinflüssen ausgesetzt, die es vom Kurs abbringen“, erklärt Kraus. „Das menschliche Auge kann feine Kursabweichungen nicht feststellen. Es bräuchte mindestens zwei Fixpunkte – die man am Boot nicht hat, wenn man unter Radar bei Nebel und Sichtbehinderungen fährt.“

FOTO: FRITZ FIEDLER



Bootskontrolle: Polizisten überprüfen Papiere und Dokumente des Bord-Personals.



Sämtliche Polizisten des See- und Stromdienstes haben die Ausbildung zum Polizeischiffsführer absolviert.

Der Wendeanzeiger fixiert die Richtung, in die es gehen soll, mit einem Kreisel und zeigt Abweichungen an, die sich im Bereich von Zehntelgraden abspielen.

Patrouillenboote sind grundsätzlich mit drei Mann besetzt. „Das ist vor allem bei Kontrollen nötig“, schildert Kraus. „Wenn ein Boot angehalten wird, muss ein Kollege am Steuerstand bleiben, die beiden anderen steigen in das Schiff um, das es zu kontrollieren gilt. Dass sie zu zweit sind, ist ein Gebot der Eigensicherung.“ Auch zu

Land werden sicherheitspolizeiliche Amtshandlungen in der Regel von zwei Beamten geführt. Für die Grenzkontrollen der Schiffe sind in Wien vier Ländern vorgesehen: die Lobau für die Einreise von Güterschiffen, stromabwärts der Brigittenauer Brücke für deren Ausreise, sowie der Bereich unterhalb der Reichsbrücke für die Ein- und Ausreise von Passagierschiffen. Der Twin-City-Liner, der zwischen Wien und Bratislava fährt, wird im Bereich der Schwedenbrücke am Donaukanal abgefertigt.

Ausbildung. Voraussetzung für eine Dienstzuteilung zum See- und Stromdienst ist eine dreijährige Außendienstzeit. Fachkenntnisse erwerben die Beamten dann im Laufe der Zeit. Dazu zählen Schiffsführerpatente, Sprechfunkzeugnisse, eine Erst-Hilfe- und Rettungsschwimmerausbildung, Kenntnisse über das Schiffsradar und über Strahlenschutz. Die Beamten sind auch im Erkennen von Dokumentenfälschungen geschult. 14 der 66 Bediensteten sind zu „Umweltkundigen Organen“ (UKO) ausgebildet. Zwei Kollegen haben ein

GESCHICHTE DER SEE- UND STROMPOLIZEI

1896, schon zur Zeit der Gründung der „k. k. Sicherheitswache“ in Wien, schritten Polizisten bei Vorfällen im Bereich der Donau und des Donaukanals ein. Den Beamten standen Holz-zillen zur Verfügung. Die Mehrzahl der Amtshandlungen umfasste Lebensrettungen und Hilfeleistungen aus dem Wasser.

1935 beginnt die Geschichte der See- und Strompolizei mit der Errichtung der „Bundespolizeilichen Strominspektion Wien“. 15 nautisch ausgebildete Beamte versahen ihren Dienst als „Strompolizisten“. Sie verfügten über moderne Motorboote, ausgerüstet mit je einem Maschinengewehr. Die Beamten überwachten den Schiffsverkehr und kontrollierten das Schiffpersonal und Wasserfahrzeuge.

1938 wurde die Abteilung durch die deutsche Wasserschutzpolizei ersetzt. In Wien befand sich während des Kriegs das Kommando für den Abschnitt der Donau zwischen Regens-

burg und Braila (Rumänien).

1957, nach der Unterzeichnung des Staatsvertrags, wurde wieder eine Strompolizei errichtet. Sie nahm unter der Bezeichnung „Donaudienst“ am 1. Oktober 1957 ihre Tätigkeit auf. Das Personal des „Donaudienstes“ bestand aus einem Offizier und 52 dienstführenden und eingeteilten Sicherheitswachebeamten. Die meisten Bediensteten brachten seemännische Erfahrung von der Handels- und Kriegsmarine mit. Die Stützpunkte des „Donaudienstes“ am Mexikoplatz 4 und am Hafen Freudenau bestanden aus jeweils einem Wachzimmer und schwimmenden Anlagen, an denen die Einsatzboote verheftet waren.

1967 verfügte der Donaudienst über vier Funkboote aus Leichtmetall, zwei Sturmboote aus Holz, ein Motorboot in Holzkonstruktion und zwei Kunststoffboote. 1984 versahen 36 Polizeibeamte im Vier-Gruppendienst schichtweise Tag und Nacht ihren

Dienst. 1989 bezog der Donaudienst ein neues Amtsgebäude am Handelskai 267.

1995 wurde das alte Wachzimmer „Hafen Freudenau“ aufgelassen und das von der Wiener Hafen AG neu errichtete Wachzimmer in der Seitenha-fenstraße 15 bezogen.

1997, seit dem Beitritt Österreichs zum Schengener Durchführungsabkommen (SDÜ) im Dezember, kontrollierten die Beamten des Donaudienstes auch grenzpolizeiliche Vorschriften.

2005, mit Inkrafttreten der Polizeireform am 1. Juli, wurde der Donaudienst in See- und Stromdienst umbenannt. Die Einheit erhielt mehr Kompetenzen nach dem Schifffahrtsgesetz; das Überwachungsgebiet wurde auf den 68 Kilometer langen Streckenabschnitt der Donau auf niederösterreichischem Gebiet von Mannswörth bis nach Altenwörth ausgedehnt.



Lebensrettung „anno dazumal“, durch einen Beamten der „Strominspektion“.

Kapitänspatent zur See. Für das große Kapitänspatent sind neben einer theoretischen Ausbildung 24 Monate Fahrpraxis Voraussetzung; für ein Patent, mit dem 20-Meter-Boote gelenkt werden dürfen, sind zwei Monate Praxis gefordert. Diese Praxis erwerben die Beamten unter anderem auf privaten Großschiffen, wie dem „Eisvogel“, ein Eisbrecher des Wiener Hafens, oder der „Vindobona“, einem Passagierschiff der DDSG-Blue-Danube. Dort fahren sie unter Aufsicht eines Berufskapitäns der DDSG. „Dieses praktische Erfahren des Kapitänlebens ist nötig, um zu verstehen, wie ein Kapitän denkt“, sagt Erich Kraus. Die Beamten



1984 hatte der Donaudienst ein Aluminiumboot im Einsatz – die „Donau“.

wissen dadurch, in welche Schwierigkeiten es einen Schiffsführer bringt, wenn ein Kleinboot seinen Weg kreuzt – und sie wissen, worauf sie bei ihren Patrouillenfahrten achten sollten.

Ausrüstung. Die Beamten verfügen über Fahndungs-Laptops und Passlesegeräte, über eine Doku-Box zum Erkennen von gefälschten Ausweisen sowie CO₂- und Hohlraumsonden zum Aufspüren von illegal einreisenden Personen, Radar- und Nachtsichtgeräte, Metallsuchgeräte, Strahlungsmessgeräte, Umweltkoffer, Spurensicherungskoffer, Suchtgiftkoffer und Alkotestgeräte. Der See- und Stromdienst ist auch mit

einem neuen *Donau-River-Information-Service (DoRIS)* ausgestattet. Eine der Hauptfunktionen von *DoRIS* ist die elektronische Identifizierung und Positionserfassung von Schiffen.

Die Schiffspositionen werden per Satellitenortung ermittelt und mittels Datenfunk versendet. Das Verkehrsgeschehen auf dem Wasser kann auf einem Monitor abgebildet werden. Das *DoRIS*-System ist für grenzpolizeiliche Aufgaben ein effizientes Hilfsmittel: für die Erfassung und Bereitstellung von personenbezogenen Daten, für verkehrsbezogene Daten zur Abfrage der Standorte der Wasserfahrzeuge/Schiffe, eine Darstellung von taktischen Verkehrsbildern und die Aufzeichnung der Schiffsrouten.

Grenzpolizei. Wien ist Grenzkontrollstelle für die Großschifffahrt. Sämtliche Passagiere und Besatzungsmitglieder werden im grenzüberschreitenden Verkehr überprüft. Im Schnitt jährlich 22.000 Schiffe und 650.000 Personen.

Strahlenschutz. Die Strahlenspürer des See- und Stromdienstes werden

FOTOS: LFK WIEN

P. Bischhorn GmbH

Sicherheitstechnisches Zentrum
gem. § 75 ASchG

Schoellergasse 5
A-2630 Ternitz
+43/2630-34077, Fax Dwl. 11
Mail: office@p-bischhorn-gmbh.at

- ☐ Evaluierungen
- ☐ Arbeitnehmerschutz
- ☐ Bundesbedienstetenschutz
- ☐ Technische Chemie
- ☐ Maschinenbau
- ☐ Elektrotechnik
- ☐ Ermittlung und Beurteilung von Gefahren am Arbeitsplatz
- ☐ Brandschutz lt. TRVB
- ☐ Planung von Arbeitsstätten

- ☐ Prüfung von Arbeitsmittel, Arbeitsstoffen, Arbeitsverfahren und persönliche Schutzausrüstung
- ☐ Klimamessung (Luftfeuchte, Temperatur, Luftstrom)
- ☐ Lichtmessung (Beleuchtungsstärke)
- ☐ Lärmmessung (Schallpegel)
- ☐ Überprüfung elektrischer Anlagen

Ihr Partner in allen sicherheitstechnischen Angelegenheiten

P. Bischhorn GmbH

Sicherheitstechnisches Zentrum nach dem Arbeitsschutzgesetz



Unser Unternehmen betreut österreichweit Privatfirmen und Bundesdienststellen auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit durch externe Sicherheitsfachkräfte und Arbeitsmediziner. Unser Firmensitz befindet sich in A-2630 Ternitz, Schoellergasse 5 (Niederösterreich). Rasche Unterstützung im Bedarfsfall sowie individuelle und persönliche Betreuung erfolgt durch unsere Mitarbeiter, welche in jedem Bundesland Österreichs ansässig und tätig sind. Dadurch gewährleisten wir Flexibilität und höchste Kundenzufriedenheit.

Unser größter Kunde ist seit dem Jahr 2002 das Bundesministerium für Inneres mit allen dazugehörigen Dienststellen in ganz Österreich. Dadurch sind wir besonders mit den Anliegen und Problemen im Bereich des Vollzuges des Bundes-Bedienstetenschutzgesetzes vertraut.

Aber auch in allen Bereichen der Privatwirtschaft können wir unsere kundenorientierten, qualitätsbewussten und kostengünstigen Tätigkeiten auf dem Gebiet der Arbeitssicherheit anbieten.

Unsere Mitarbeiter werden laufend geschult, wodurch wir rasch auf Gesetzesänderungen reagieren und diese auch sofort umsetzen können (VEXAT, VOLV usw.)

Bei Interesse steht unser Büro für Auskünfte und Beratung unter Tel. 0 26 30/34077 gerne zur Verfügung.

Unsere Schwerpunkte sind:

- » Evaluierungen
- » Arbeitnehmerschutz
- » Bundesbedienstetenschutz
- » Abfallwirtschaft
- » Umwelttechnik
- » §82b Überprüfungen.

eingesetzt bei Fällen von Nuklearschmuggel und illegaler Entsorgung von radioaktivem Material. Sie sind ausgerüstet mit Strahlungsmessgeräten und einer Schutzausrüstung.

Umweltkriminalität. Die „Umweltkundigen Organe“ des See- und Stromdienstes kontrollieren vor allem ausreisende Schiffe, um zu verhindern, dass Giftabfälle illegal exportiert werden, und ermitteln bei Straftaten nach dem Umweltstrafrecht.

Nautische Aufgaben. Das Revier der PI-Handelskai/SSD umfasst neben dem Wiener Gebiet der Donau und den Hafenanlagen Freudenau, Lobau, Kuchelau und Albern, dem 17 Kilometer langen Donaukanal, der *Alten Donau* und dem 20 Kilometer langen Entlastungsgerinne *Neue Donau* den 68 Kilometer langen Streckenabschnitt der Donau auf niederösterreichischem Gebiet, von Mannswörth bis nach Altenwörth.

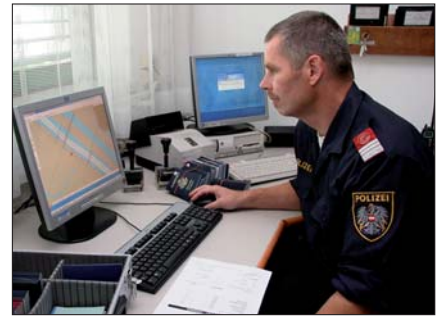
Jährlich gibt es etwa 600 Einsatzfahrten mit den Polizeibooten. Seit Bestehen der PI seit 1957 konnten die Beamten 377 Menschen das Leben retten, die zu ertrinken drohten. Die Zahl der



Begehrte Beute: Die Polizei registriert eine Zunahme von Bootsdiebstählen.

Unfälle auf der Donau steigt. Einer der Hauptgründe ist der zunehmende Verkehr auf dem Strom. Anfang der neunziger Jahre fuhren über den österreichischen Teil der Donau etwa 15 bis 20 internationale Passagierschiffe, heute sind es mehr als 110. Auch das Güteraufkommen hat sich vervielfacht. Die Schifffahrtspolizei des Innenministeriums hat entlang der internationalen Wasserstraße Donau sechs Dienststellen.

Die „**Bootskriminalität**“ nimmt zu. Die Sicherheitsbehörden registrierten 2006 einen Schaden von 90 Millionen Euro. Fast wöchentlich gibt es eine



Donau-River-Information-System: Elektronische Identifizierung von Schiffen.

Diebstahlsanzeige. „Es handelt sich meist um Auftragsjobs. Die Täter stehlen Schiffe, Bootsmotoren, Jetskier, Surfbretter und Anhänger; auch elektronische Geräte werden ausgebaut“, berichtet Kraus.

Im Sommer 2007 stahlen unbekannte Täter 25 neue Außenbordmotoren in einem Fachgeschäft am Wiener Handelskai. Am Bodensee verschwinden jedes Jahr zehn Boote und knapp 50 Motoren. In Schweden wurden im Vorjahr 2.500, in Dänemark 2.000 und in Deutschland 1.500 Boote gestohlen. Die deutsche Polizei prognostiziert eine Zunahme der Diebstähle um 25 Prozent. „Das ist eine neue Form der organ-

FOTOS: FRITZ FIEDLER, S. LATTACHER

MSA AUER

Unsere Kompetenz...



Atemschutz

Schlagschutz- und ballistische Helme



Wärmebildkamera mit Videoaufzeichnung

Gehörschutz - passiv oder elektronisch verstärkt



Gasmess- und Gaswarngeräte

Arbeitsschutzbrillen



...für Ihre Sicherheit!

MSA AUER Austria
Vertriebs GmbH

Absberger Strasse 9
3462 Absdorf

Tel.: 022 78 / 31 11
Fax: 022 78 / 31 11 - 2

e-mail: msa-austria@auer.de

www.msa-auer.at

www.tubes.de

elektro weber

Störungsdienst - Elektroinstallationen - Reparaturen
Elektronmaterialien - Überprüfungen

Bernhard Weber Ges.m.b.H.

Neubaugasse 84A - 1070 Wien - Tel. u. Fax: 524 62 77

Ludwig Besau

Technikführer

Mobil 0676/319 87 04

email elektro-weber@gmx.at

TRADITIONELLE
CHINESISCHE MEDIZIN



Dr. Zhang Gang, geb. im Jahr 1955 in einer
Medizinerfamilie. Erhielt seine Ausbildung als
chinesischer Mediziner seit seiner frühesten
Jugend von seinem Großvater. Studium an der
Universität der TCM in Henan, China. Seit 1980
in Europa tätig.

Bilrothstrasse, 6/5, A-1190 Wien
Kaiser-Friedrich-Strasse, 7/3, A-3500 Krems
Tel: 0664/30 828 33

Architekt

Georg Driendl

driendl*architects

mariahilferstr 9
1060 Vienna
Austria

+43 (1) 585 18 68
+43 (1) 585 18 69
architekt@driendl.at
http://www.driendl.at

SEE- UND STROMDIENST



„Grenzkontrollstelle Wien“: Beamte des „See- und Stromdienstes“ bei der Kontrolle eines Frachters im Bereich Praterkai.

nierten Kriminalität, die uns immer mehr zu schaffen macht“, sagt Kraus. Die Polizei ist gegen die Tricks der Tätergruppen meist machtlos. Es gibt keine zentrale Erfassung der zugelassenen Boote. Für die Registrierung der Wasserfahrzeuge sind neun Landesbehörden zuständig. Die sind jedoch nur zu den Dienstzeiten besetzt.

Im Bundeskriminalamt (BK) wurde zur Bekämpfung der Bootskriminalität eine Sonderkommission eingerichtet. Für Erhard Langer vom BK gibt es nur eine Lösung: „Wir brauchen eine zentrale Erfassung aller zugelassenen Boote, ähnlich wie bei Fahrzeugen im Straßenverkehr.“ Zudem müssen alle Polizeidienststellen für die neue Art der Kriminalität sensibilisiert werden. „Man weiß, dass der beste Platz, um

ein gestohlenen Motorboot zu finden, die Autobahn ist“, sagt Kraus. Deshalb sollen auch die Verkehrsabteilungen in die Fahndung einbezogen werden. Die Kriminalisten konnten ermitteln, welche Transitrouten die gestohlenen Boote nehmen. Sie tauchen meist am Balkan wieder auf – vor allem in Rumänien, Bulgarien, aber auch in Ungarn.

Die Donau ist mit 2.888 Kilometern Länge nach der Wolga der zweitgrößte Fluss Europas. Sie ist durchschnittlich 285 Meter breit. In Österreich durchfließt die Donau 350,5 Kilometer – von Stromkilometer 1.872,7 (Hainburg) bis 2.233,15 (Engelhartzell). Insgesamt gibt es neun Stautufen. An der Donau gibt es sechs Schifffahrtspolizeiinspektionen der Bundespolizei.

SEE- UND STROMDIENST

Koordinations- und Servicestelle (KSS) Wien

Beim Stadtpolizeikommando Brigittenau ist eine Koordinations- und Servicestelle für See- und Stromdienstangelegenheiten eingerichtet. Sie wird von Oberstleutnant Herbert Zwettler geleitet, er ist zugleich Referatsleiter für den See- und Stromdienst.

Das KSS hat die Aufgabe, für eine einheitliche Ausrüstung zu sorgen, die auch auf die Bedürfnisse der See- und Stromdienste eingeht; und es sorgt für eine einheitliche Ausbildung vom Boden- bis zum Neusiedlersee unter

Berücksichtigung örtlicher Charakteristika und Bedürfnisse. Die Grundausbildung wird bundesweit standardisiert: Schiffsführerpatent für Boote mit mehr als 20 Metern Länge für die Dienststellen an der Donau, sonstige notwendige Patente, etwa das Bodenseeschifferpatent, sowie Spezialausbildungen, wie eine Schiffsfunk- und Radarausbildung und eine Ausbildung zum Rettungsschwimmer.

Die Beamten sollen auf das Fahren bei „widrigen Umständen“ trainiert werden, Schleusenfahrten und andere Manöver. Wer diese Bedingungen erfüllt, wird per Dekret zum „Polizeischiffsführer“ ernannt.

FOTO: EGON WEISSHEIMER



Bergung des Motorboots „Grein“: Bei der Kollision des Schiffs mit dem Schubverband „Meister 2“ am 4. November 2004 in Wien starben sechs Besatzungsmitglieder.

DONAUSCHIFFFAHRT

Schiffskollisionen auf der Donau

29. Juni 1991: Das Zollboot „March“ kollidiert während einer Streifenfahrt mit einem ukrainischen Schubverband. Drei Zollwachebeamte verunglücken tödlich.

22. Oktober 1996: Das Schubschiff „Dumbier“ kracht in die Wehranlage am Kraftwerk Freudenau und sinkt. Acht slowakische Matrosen kommen ums Leben.

30. Mai 1998: Der Öltanker „Marianne“ stößt gegen einen Felsen in der Wachau; 40 Tonnen Heizöl fließen aus.

23. September 1999: Das Motorschiff „Eenhoorn“ sinkt in der Schleuse Greifenstein. Die Schiffsmannschaft kann sich retten.

15. April 2001: Ein Schubschiff stößt bei Aggsbach gegen einen Steg; 25 Tonnen Heizöl fließen aus.

21. August 2002: Ein Tankschiff verunglückt mit 1,7 Millionen Liter hochexplosiven Benzinkomponenten in der Straubinger Donauschleuse.

50.000 Liter fließen in das Schleusenbecken.

4. November 2004: Das Motorschiff „Grein“ stößt mit einem deutschen Schubverband zusammen und sinkt. Sechs Besatzungsmitglieder sterben.

16. Juni 2005: Das Polizeiboot „Donau“ kollidiert mit dem slowakischen Schubverband „Liptov“ und sinkt. Ein Polizeibeamter kann nur mehr tot geborgen werden.

12. August 2005: Kollision im Bereich der Brigittenauer Brücke. Das Fahrgastschiff „Viking Star“ stößt gegen das Tankschiff „Prottes“, in weiterer Folge gegen das Tankschiff „Eiltank 33“, gegen das Tankschiff „Donauplus“ und den Anlageponton, der ans Ufer geschleudert wird. Ursache ist technisches Versagen.

17. Dezember 2005: Das Frachtschiff „Ybbs“ kollidiert mit der Kremser Eisenbahnbrücke und verschiebt den Brückenpfeiler. Durch die Aufmerksamkeit eines Lokführers kann Schlimmeres verhindert werden. Der Zugverkehr ist ein Jahr lang lahm gelegt.

12. November 2006: Das Motorgüterschiff „Buda“ stößt gegen das Motorschiff „Weserkrone“, das führerlos die Donau talwärts treibt.

10. Juni 2006: Die „Lorca“ treibt zu Tal und droht, in die Wehranlage des Kraftwerks Freudenau zu stoßen. Die Besatzung eines Polizeiboots entert unter gefährlichen Bedingungen das 716-Tonnen-Schiff und führt ein Ankermanöver durch.

5. Juli 2006: Das Schubschiff „Tulln“ kollidiert mit einem ukrainischen Schubschiff und in weiterer Folge mit der Brigittenauer Brücke.

30. April 2007: Beim Motorgüterschiff „Herzog Tassilo“ bricht das Steuerhaus aus der Verankerung und stürzt in die Donau. Der Kapitän verunglückt tödlich.

14. Mai 2007: Der *Twin-City-Liner* mit 102 Passagieren an Bord prallt in einer Kurve im Donaukanal gegen das Ufer und kommt auf dem Treppelweg zum Stehen.

13. August 2007: Das Fahrgastschiff „Mozart“ prallt gegen die Schnellbahnbrücke in Wien.