



Die Schifffahrtspolizei des Innenministeriums hat Aufgaben von der Schifffahrtsaufsicht des Verkehrsministeriums bekommen.

Blaulicht auf der Donau

Der Polizeieinsatz auf Österreichs Gewässern wurde mit Umsetzung der Polizeireform erstmals bundesweit standardisiert. Die Polizei wurde mit den nötigen Kompetenzen ausgestattet.

Sie wollen Schluss machen, weil eine Beziehung in die Brüche gegangen ist, weil sie schwanger sind, weil sie mit ihren Schulden nicht fertig werden oder weil sie nach einer durchzechten Nacht melancholisch werden. Sie erklimmen das Brückengeländer und drohen, sich in die Donau fallen zu lassen – verzweifelt, aber manchmal in der Hoffnung, vor dem Sprung von jemandem aufgefangen zu werden.

Die Floridsdorfer Brücke, die Brigittenauer Brücke, die Reichsbrücke sind die „beliebtesten“ Schauplätze für den Sturz in den Tod – an der höchsten Stelle geht es bis zu 20 Meter in die Tiefe. Am 3. November, kurz vor 19 Uhr wurden die Beamten des Schifffahrtspolizeiinspektion (SPI) Wien-Handelskai zur Reichsbrücke gerufen: Ein 33-Jähriger hatte sich einen Strick um den Hals

gelegt, ihn am Brückengeländer festgebunden und kündigte an, er wolle springen. Während zwei Polizisten mit einem Sturmboot zum Einsatzort eilten, fuhren zwei Kollegen der Schifffahrtspolizeiinspektion (SPI) Handelskai in einem Streifenwagen zu. Nach einigen Minuten gelang es ihnen, den Lebensüberdrüssigen von seinem Vorhaben abzubringen. Erst zwei Wochen zuvor hatten sie einen Mann davon abhalten können, von der Brigittenauer Brücke zu springen.

„Oft ist es nur ein Hilferuf“, sagt Chefinspektor Erich Kraus, Kommandant der Schifffahrtspolizeiinspektion Wien Handelskai (früher „Donaudienst“). Jeder Zweite lasse sich davon abhalten zu springen. In den zehn Jahren, die Kraus hier Dienst versieht, hat er etwa ein Dutzend Selbstmordkandi-

daten miterlebt und versucht, sie am Leben zu halten.

Die Beamten der SPI Wien Handelskai rücken durchschnittlich einmal pro Monat aus, weil jemand ins Wasser zu stürzen droht oder bereits gefallen ist – freiwillig oder unfreiwillig. Seit es den Dienst der Polizei an der Donau gibt, haben die Beamten 377 Menschen das Leben gerettet.

Die Zahl der Unfälle auf der Donau steigt. Einer der Hauptgründe ist der zunehmende Verkehr auf der Donau. Anfang der neunziger Jahre fuhren über den österreichischen Teil der Donau etwa 15 bis 20 internationale Passagierschiffe, heute sind es mehr als 100. Auch das Güteraufkommen hat sich vervielfacht.

Der letzte spektakuläre Donau-Unfall ereignete sich am 4. November



Wenn ein verdächtiges Boot angehalten wird, muss immer ein Beamter am Steuerstand bleiben.

2004 bei Korneuburg. Die „Grein“, ein Kleinfahrzeug, hatte beim Ausfahren aus dem Korneuburger Hafen Grundberührung – das Ruder wurde beschädigt. Wenig später krachte das Boot in das Schubschiff eines Schubverbands. Die sechs Männer auf der „Grein“ starben.

Am 10. Juni 2004 stieß das Passagierschiff „Viking Europe“ gegen einen Pfeiler der Reichsbrücke; es gab 25 Verletzte. Ein weiterer Unfall ereignete sich am 12. August 2005: Das Fahrgastschiff „Viking Star“ kollidierte auf der Donau mit einem Güterschiff, einer schwimmenden Anlage und einem Tankschiff.

„Die meisten Unfälle in unserem Bereich sind auf menschliches Versagen zurückzuführen“, erklärt Erich Kraus. Der Verkehr auf der Donau müsste funktionieren, wenn sich alle Kapitäne und Bootsführer an die Wasserstraßenverkehrsordnung hielten. Sie enthält die Verkehrsregeln zu Wasser wie die Straßenverkehrsordnung für den Verkehr auf der Straße.

Für Schiffsführer auf gewerblichen Schiffen etwa gilt 0,1 Promille Alkohol, für Private sind 0,5 Promille die Ober-

grenze. Seit kurzem kann es vorkommen, dass die Beamten der SPI Wien Handelskai mit dem Alkomaten kontrollieren, ob ein Kapitän die Promillegrenze einhält.

Neue Kompetenzen. Bisher hatte die Schifffahrtsaufsicht des Verkehrsministeriums allein Kontrollaufgaben und konnte sie nur beschränkt ausüben – auf Grund mangelnder Ressourcen. Mit der Polizeireform wurden schifffahrtspolizeiliche Kontrollaufgaben auf Wasserstraßen der Bundespolizei übertragen. Die Aufgaben der Einheit des Verkehrsministeriums bleiben unverändert – seit August 2005 heißt sie „Schifffahrtsaufsicht“.



Erich Kraus

Durch die Übertragung von Kontrollrechten auf die Polizei auf Wasserstraßen wird eine effiziente Kontrolle der Schifffahrt und damit die Sicherheit auf der Donau gewährleistet. Die Beamten der SPI

Wien-Handelskai haben neben den schifffahrtspolizeilichen Aufgaben die Kontrollaufgaben der Grenzpolizei. Wien ist auf der internationalen Wasserstraße Donau Grenzkontrollort an der Schengenaußengrenze. Daneben hat der SPI Wien-Handelskai die üblichen Aufgaben einer Polizeiinspektion.

Die Schifffahrtsaufsicht des Verkehrsministeriums hat statt 17 nur mehr 6 Stützpunkte auf der Donau; die Schifffahrtspolizei des Innenministeriums hat entlang der internationalen Wasserstraße Donau 6 Dienststellen.

„Wir sind mit modernen Geräten ausgerüstet“, betont Erich Kraus. Das Polizeiboot „Wien“ mit 10,2 Metern Länge und zwei 300 PS starken Innenbordmotoren bringt es auf 50 km/h.

Die „Fischa“ ist um drei Meter kürzer, fährt dafür 70 km/h Spitze. 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.

Patrouillenboote sind grundsätzlich mit drei Mann besetzt. „Das ist vor al-

DIE DONAU

Die Donau ist 2.888 Kilometer lang – zwischen dem Schwarzwald (Bayern) und dem Schwarzen Meer (Rumänien). Sie ist nach der Wolga der zweitgrößte Fluss Europas. In Österreich durchfließt sie neun Staustufen über eine Länge von 350,5 Kilometern – von Stromkilometer 1.872,7 (Hainburg) bis 2.233,15 (Engelhartzell). Die Republik muss für die Befahrbarkeit der Donau sorgen, internationalen Verträgen entsprechend; zuständig dafür ist das Verkehrsministerium – vergleichbar einer Straßenmeisterei am Land. An der Donau gibt es sechs Schifffahrtspolizeiinspektionen der Bundespolizei: Hainburg (39,3 km), Wien-Handelskai (68 km), Mautern (80 km), Grein (60 km), Linz (43 km) und Engelhartzell (70,15 km).

SPIs an Seen und Flüssen: Mit Ausnahme von Wien und der Steiermark gibt es in jedem Bundesland Seepolizeiinspektionen. Im Burgenland 2, Niederösterreich 2, Kärnten 8, Oberösterreich 7, Salzburg 3, Vorarlberg 1, Tirol 1.

lem 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 drei Länden 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.

Grenzkontrolle. Passiert ein Schiff bei Hainburg die Grenze auf der Donau, informiert die Polizei Hainburg die SPI Wien-Handelskai per Funk. Dann sind es noch 40 Kilometer bis zur Grenzkontrollstelle in Wien. Stichprobenartig werden die Schiffe am Weg nach Wien überwacht. Die Besatzung könnte sonst Schmuggelgut in den Auen abladen. Die Beamten können direkt Funkkontakt aufnehmen mit den Schiffen, die auf der Donau fahren, und umgekehrt.

Bei den Schiffskontrollen suchen die Beamten mit CO2-Sonden nach geschleppten Menschen. Mit Hohlraum-



Die Hohlraumsonde ist ein wichtiges Einsatzmittel der Schifffahrtspolizei.

sonden gelangen sie in entlegene Winkel der Boote. Am Ende einer Teleskopstange sind eine Minikamera und ein Minischeinwerfer montiert. Die Bilder aus der Kamera werden digital aufgezeichnet, können gespeichert und ausgedruckt werden. Zur technischen Ausrüstung gehören Nachtsichtgeräte, Dokumentenboxen zur Erkennung von Fälschungen, Passlesegeräte und Metalldetektoren.

Etwa 20 Beamte der SPI Wien-Handelskai sind als „umweltkundige Organe“ (UKOs) ausgebildet. Sie kontrollieren vor allem ausreisende Schiffe, um zu verhindern, dass Giftabfälle illegal exportiert werden. Zur Erkennung verstrahlter Gegenstände gibt es drei strahlenschutzkundige Beamte.

FOTO: A. TUMA



EBRO ARMATUREN

Gesellschaft m. b. H.

A-1230 Wien, Seybelgasse 13, Top 9

☎ (01) 865 96 04-0

Telefax: (01) 865 96 04-20

e-mail: office@ebro.at • Internet: www.ebro.at

Insgesamt versehen in der SPI Handelskai zur Zeit 71 Exekutivbeamte Dienst. Die Dienststelle ist rund um die Uhr mit etwa 15 Beamten besetzt. Nicht jeder Beamter ist jede Dienstreise am Wasser. Die Patrouillenboote sind mindestens drei Stunden pro Tag unterwegs. Die SPI soll drei Boote der Schifffahrtspflege des Verkehrsministeriums bekommen – dann wird öfter patrouilliert. Die übrige Außendienstzeit sind die Beamten im Streifenwagen unterwegs, oder sie fahren das Donaugebiet mit dem Fahrrad ab.

Ausbildung. Jeder der Beamten hat ein Schiffsführerpatent erworben, einige von ihnen ein Kapitänspatent für alle Personen- und Güterschiffe, die die Donau befahren dürfen. Neben einer theoretischen Ausbildung sind 24 Monate



Die Schifffahrtspolizei des Innenministeriums gewährleistet einen sicheren Schiffsverkehr auf der internationalen Wasserstraße Donau.

Fahrpraxis Voraussetzung für das große Kapitänspatent; für ein Patent, mit dem 20-Meter-Boote gelenkt werden dürfen, sind zwei Monate Praxis gefordert.

Diese Praxiszeit 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 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.

Diese Denkweise hat sich mittlerweile in den entscheidenden Dienstvorgesetztenstellen durchgesetzt: Im Herbst mussten Beamte der SPI

Handelskai erstmals nicht Urlaub nehmen, als sie einen Perfektionskurs der DDSG besuchten. Sie durften dienstlich teilnehmen.

Für den Polizeidienst auf der Donau sollten die Beamten so viele Finissen des Gewässers kennen, wie möglich. „Wir müssen dann aufs Wasser, wenn niemand mehr fährt – bei Nebel, Eis

Foto: A. TUMA



Dienstrecht vom Grenz-Verlag

Prof. Dr. W. Zach/
Bearb.: Obst. Chr. Zach/Dr. A. Koblizek

Beamten- Dienstrechtsgesetz

Die wohl umfangreichste Dokumentation zum Beamtenrecht! Ausführliche Erläuterungen sowie Referenzen zu dienstrechtlichen Nebengesetzen und anderweitigen Rechtsvorschriften. Ferner Rundschreiben der Zentralstellen des Bundes. Umfangreiche VfGH- und VwGH-Auszüge in sechs der derzeit 14 Bände.

Akrabische Kommentierungen des Werdeganges von Gesetzesformulierungen verschaffen dem Benutzer teleologische Klarheit.

Loseblatt, 14 Bde, ca 6.500 Seiten,
Euro 360,-

HR Dr. Gerard Köckeis /
HR Ernst Panni

Bundes- Personalvertretungsgesetz

Überkomplett: Das BPV-Gesetz samt Nebengesetzen, einschließlich der Geschäfts- und Wahlordnungsbestimmungen, einschließlich vieler Eingabe- und Wahlmuster. Zusätzlich Entscheide der Höchstgerichte und der Aufsichtskommissionen, ausführlichst kommentiert.

Die Übersichtlichkeit des Werkes wurde anlässlich der letzten Überarbeitungen durch Auflistung der einzelnen Geschäftszahlen der PVAK-Entscheide im Inhaltsverzeichnis, einschließlich der ihnen zuzuordnenden Gesetzesparagrafen, verbessert. Ein neuer Paragrafenindex soll dabei die juristische Recherche unterstützen.

Loseblatt, 6 Bde, ca 3.500 Seiten, Euro 175,-

Senatspräs. Dr. Josef Germ /
Obst. Christian Zach

Die Reisegebührenvorschrift

- Ausführliche Erläuterungen
- Einschlägige Gesetze, Verordnungen und Erlässe
- Umfangreiche höchstgerichtliche Rechtsprechung

Kein anderes Werk verschafft einen derart profunden Einblick in die geltende Rechtslage und die jüngsten Novellen. Die Kommentierung der Paragraphen lässt hinsichtlich Begriffsabgrenzungen, Anwendbarkeitsbestimmungen, Querverweisen und Judikatur-Referenzen keine Wünsche offen.

Für die darin zusätzlich enthaltene umfangreiche höchstgerichtliche Rechtsprechung werden mannigfaltige Orientierungshilfen geboten. Es gibt zwei Übersichten, die nach Paragraphen oder nach Geschäftszahl sortiert sind. Beide Indices kombinieren Geschäftszahl, Sammlung, Datum und Paragraphen. Die Entscheide selbst sind nach generellen Grundsätzen sowie nach den Hauptstücken der RGV gegliedert und fortlaufend nach Paragraphenbezug gereiht.

Loseblatt, ca 1.050 Seiten, Euro 103,-

**Bestellungen an: Grenz-Verlag · 1020 Wien
Floßgasse 6 · Tel. 01-214 17 15-0 · Fax DW 30
www.grenzverlag.at · office@grenzverlag.at**

und Schnee“, erläutert Kraus. „Einen Fluss darf man auch bei Schönwetter nicht unterschätzen.“ Die Hobbys der Beamten in der SPI Wien Handelskai stehen durchwegs mit dem Wassersport in Verbindung. Einige Teams treffen sich mindestens einmal pro Jahr zu einem Segeltörn in der Adria. Sie haben Küstenpatente mit einer Küstenentfernung bis zu 200 Seemeilen (373 km). Erich Kraus hat das Küstenpatent seit 1987, das Schiffsführerpatent für 15-Meter-Boote hat er 1989 erworben, seit 1995 ist er Inhaber des „Österreichischen Rettungsschwimmerscheins/HS“. Er hat seinen Dienst an der Donau im April 1992 angetreten. Zuvor war er Wachkommandant im Wachzimmer Praterstern. Mit 1. Mai 1997 wurde er erster Wachkommandant in der Abteilung „Donaudienst“, seit 1. November 2005 ist er Inspektionskommandant. Im Lauf seiner Karriere hat er 81 Belobigungen erworben.

Technisch sind die Boote des Wiener See- und Stromdienstes 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.



An der Donau gibt es sechs Schiffahrtspolizeiinspektionen der Bundespolizei.

Und sie fahren mit einem Wendekreisanzeiger: Das Gerät ermöglicht es, dass das Boot exakt in eine Richtung fährt. „Am Wasser ist ein Boot ständig Bewegungen ausgeliefert, 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.“ Der Wendekreisanzeiger fixiert die Richtung, in die es gehen soll, mit einem Kreisel und zeigt Abweichungen an, die sich im Bereich von Zehntelgraden abspielen.

Trotz aller Übung und Fortbildung, Praxis, Theorie und Technik geraten auch die Donaupolizisten manchmal in Bedrängnis. Für Hans Werner Hirt endete eine Patrouillenfahrt tödlich. Er und ein Kollege waren am 16. Juni 2005, gegen 22.30 Uhr im Gebiet von Fischamend mit dem Polizeiboot „Donau“ unterwegs. Aus noch nicht geklärter Ursache stieß die „Donau“ gegen einen slowakischen Schubverband. Das Boot kenterte, ein Kollege konnte aus dem Wrack gerettet werden.

Stundenlang suchten Polizei, Feuerwehr und Bundesheer nach Hirt. Zwei Hubschrauber des Innenministeriums kreisten mit Scheinwerfern und Wärmebildtechnik über der Donau, Tauchverbände suchten bis zur Erschöpfung nach dem Polizisten. Am nächsten Vormittag mussten sie seine Leiche bergen.

Gerhard Brenner

KOMPETENZ- UND INFORMATIONSZENTRUM

Gleicher Standard

Mit der Polizeireform wurde der Dienst an der Donau nach einheitlichem Standard neu strukturiert. Die Wiener Polizei betreibt ein österreichweites „Kompetenz- und Informationszentrum“ (KIZ). „In einer professionellen Polizei sollte nichts dem Zufall überlassen bleiben“, sagt Oberstleutnant Herbert Zwettler, Referatsleiter des Schiffahrtspolizei der Wiener Polizei. Er ist leitender Beamter im Stadtpolizeikommando Brigittenau und leitet das neue „Kompetenz- und Informationszentrum“ (KIZ), das mit bundesweiten Zuständigkeiten ausgestattet ist.

„Das KIZ soll für Kontinuität in der Betreuung der Wasserflächen sorgen“, erläutert Zwettler. „Es hat die Aufgabe, für eine einheitliche Ausrüstung zu sorgen, die auch auf die Bedürfnisse der einzelnen 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 Län-

ge für die Dienststellen an der Donau, sonstige jeweils 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 spezielle Manöver. Wer diese Bedingungen erfüllt, wird per Dekret zum „Polizeischiffsführer“ ernannt.

Bei regelmäßigen Treffen der Dienststellenleiter von Schiffahrtspolizeiinspektionen an der Donau und an den Seen steht der Erfahrungsaustausch im Mittelpunkt – mit dem Ziel, die Voraussetzungen zur Erfüllung des



Leiter des KIZ: Herbert Zwettler

Dienstes als Schiffahrtspolizist zu verbessern. Jährliche Übungen mit Blaulichtorganisationen und dem Bundesheer sollen die eigene Sicherheit und die Sicherheit auf den Gewässern gewährleisten. Nach den

Vorstellungen des „teams 04“ sollen die Beamten des See- und Stromdienstes künftig einheitliche Voraussetzungen auf einer hohen Ebene erhalten. Das entspricht einem internationalen Trend.

Erstmals in der Geschichte trafen sich im Jänner 2005 in Strassburg Vertreter aller Wasserpolizeien der EU. Österreich war durch Herbert Zwettler vertreten. Die Teilnehmer tauschten Erfahrungen aus, erläuterten die Strukturen der Seepolizeien in ihren Ländern und kamen zu dem Schluss: Die Strom- und Seepolizeidienste sollten europaweit einen einheitlichen Standard anstreben. „Ein Kapitän, der alle Voraussetzungen im Schwarzwald erfüllt, sollte dieselben Vorgaben bis ins Schwarze Meer vorfinden“, erklärt Zwettler.

Herbert Zwettler ist seit Jänner 2000 mit der Schiffahrtspolizei in Wien befasst. Er leitete den „Donaudienst“ vom Jahr 2000 bis zum November 2002. Nach der ersten Wien-Reform wechselte er in die Bereichsabteilung Brigittenau, das heutige Stadtpolizeikommando Brigittenau und war bzw. ist weiterhin für den Donaudienst zuständig, bzw. für die Schiffahrtspolizeiinspektion.