



- 1** Mehr Schiffe müssen sich ab 1.12.2021 verpflichtet elektronisch melden
- 2** Der Rhein als Tor zur Welt
- 3** Eine kurze, aber gefährliche Strecke
- 3** NAMIB bald auch auf der Mosel
- 4** Nirgendwo sicherer als auf einem Flusskreuzer
- 4** Elektronisches Melden erhöht die Sicherheit
- 5** Kapitäne werden rechtzeitig geschult
- 5** Positiv über das Melden mittels BICS
- 6** E-Melden hat sich in der Tankschifffahrt schnell eingespielt
- 6** Elektronisches Melden auf Westerschelde und in Flandern
- 7** Manche BICS-Anwender brauchen einen neuen Account
- 7** BTB betreibt jetzt den BICS-Helpdesk
- 8** In einigen Jahren melden sich alle Schiffe elektronisch

Mehr Schiffe müssen sich ab dem 1. Dezember 2021 verpflichtet elektronisch melden auf dem Rhein

Auch Kabinenschiffe, Fahrzeuge mit einer Länge über 110m und Sondertransporte

Nach der erfolgreichen Einführung in der Container- und Tankschifffahrt wird die elektronische Meldepflicht auf dem Rhein ab dem 1. Dezember 2021 ausgeweitet. Ab dann müssen sich auch Kabinenschiffe, Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m, Seeschiffe, Schiffe mit einem LNG-System an Bord und Sondertransporte elektronisch melden. Das hat die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) beschlossen.

Die betroffenen Schiffer sollen rechtzeitig eine geeignete Software erwerben. Manche Hersteller haben diese Software in ihre Hardware integriert. Schiffer können auch einen kostenlosen Account beim Binnenvaart Informatie- en Communicatie System (BICS) beantragen. Mittels dieser Software kann man die Reisedaten und sonstigen Daten gemäß

§12.01 Nummer 2 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) schnell und einfach an die Wasserstraßenverwalter weiterleiten. Wer dies möchte, kann bereits vor dem 1. Dezember 2021 damit anfangen. Es ist nicht mehr nötig, während der Reise alle diese Daten an jede Revierzentrale anzugeben. Einfach und praktisch!

Jedoch ist in verschiedenen Fällen noch eine Meldung per Funk notwendig: bei der Durchfahrt von Schleusen oder bei der Durchfahrt eines B11-Tafelzeichens mit der Zusatztafel Meldepflicht. Der Schiffsführer muss dann

- den Schiffsnamen des Fahrzeugs und bei Verbänden aller Fahrzeuge im Verband
- sowie die Art des Fahrzeugs oder Verbands und bei Verbänden die Art aller Fahrzeuge auf dem angegebenen Funkkanal melden.

§12.01 Nummer 1 RheinSchPV, der die meldepflichtigen Fahrzeuge und Verbände auf dem Rhein auflistet. Dabei ändert sich nichts an dem Inhalt der Meldepflicht. Die elektronische Meldepflicht, die bis dahin nur für Verbände und Fahrzeuge, die Container befördern, und Fahrzeuge mit festverbundenen Tanks an Bord galt, wird auf die folgenden Fahrzeugarten ausgeweitet:

Lesen Sie weiter auf Seite 2 >>

Kabinenschiffe

Die elektronische Meldepflicht fällt unter



(Foto Maritime Filming Group)

Der Rhein als Tor zur Welt

Die Passagierschifffahrt ist für Basel nicht nur ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, sondern auch sozialgesellschaftlich relevant. Der Hafenbetrieb der Schweizerischen Rheinhäfen wird 2021 trotz, oder gerade wegen der Coronapandemie weiter in die Infrastruktur für Passagierschiffe investieren.

„Sowohl aus einer ökonomischen als aus einer gesellschaftlichen Perspektive heraus ist der Rhein für uns das Tor zur Welt“, sagt Martin Nusser, der stellvertretende Direktor und Leiter Finanzen und Administration bei den Schweizerischen Rheinhäfen. „Die Touristen, die über den Rhein zu uns kommen, sind hauptsächlich Asiaten, Amerikaner und Engländer. In den letzten 20 Jahren hat sich die Passagierschifffahrt stark gewandelt und zu einer hochmodernen Branche mit attraktiven Schiffen entwickelt. Sie beflügelt den interkulturellen Austausch. Basel ist eine international geprägte Stadt, und die Passagierschifffahrt gehört dazu. Sie bereichert unser Stadtbild und ist wichtig für die lokale Wirtschaft. Viele Gäste übernachten vor oder nach ihrer Schiffsreise einige Tage in Basel.“ Die wachsende Anzahl der Passagierschiffe stellt jedoch für den Basler Stadthafen auch eine verkehrstechnische Herausforderung dar. Die Touristen wollen nach dem Anlegen schnell ins Zentrum, um sich etwa das Münster anzuschauen. Damit dies für die Einwohner zu einer möglichst geringen Belastung führt, setzt der Hafenbetrieb gemeinsam mit der Stadt und dem Kanton auf die Ausweitung des öffentlichen Verkehrs. Während der Hafenbetrieb früher gerade einmal die direkten Kosten der Passagierschifffahrt decken konnte, stellt die Flusskreuzfahrt heute 10 bis 12% des Umsatzes dar.

In den letzten Jahren wurde kräftig in die Infrastruktur für Passagierschiffe investiert. „Wir bauen unser Passagierbootterminal immer wieder aus und erweitern die Anzahl der Steigeranlagen. Trotzdem sind unsere Anlegestellen zu hundert Prozent ausgelastet. Auch wenn wir noch zwei Terminals hinstellen würden, würde es nicht reichen. Daher müssen sich Fracht- und Passagierschiffe manchmal Steiger teilen. Das ist schon eine Herausforderung.“ Auch 2021 werden die Schweizerischen Rheinhäfen die Infrastruktur für die Passagierschifffahrt weiter ausbauen und verbessern. „Die Stromversorgung wird erweitert und digitalisiert, damit wir nicht mehr vor Ort sein müssen, wenn Schiffe Strom tanken wollen. Wir werden den Verbrauch monitoren können und Warnungen geben, wenn es hohe Spitzen gibt.“

Digitalisierung

Die elektronische Meldepflicht passt zu den vielen anderen digitalen Projekten, die im Hafen laufen. Ein Beispiel ist das Rhein-Ports-Informationssystem (RPIS) für die Containerschifffahrt. Die Schweizerischen Rheinhäfen profilieren sich als ein Vorreiter im Bereich der Digitalisierung. „Mit Hilfe von digitalen Systemen erleichtern sich die Schifffahrt und Behörden gegenseitig die Arbeit, indem man die verfügbaren Kapazitäten optimiert und die administrativen Prozesse reduziert. Daraus entstehen Mehrwerte für die Kunden und unseren Mitarbeitenden können wir anspruchsvolle und qualitative Arbeit anbieten. Wir können besser disponieren und frühzeitig Strom- und Abfallversorgung einplanen. Das elektronische Melden ist in erster Linie eine Frage der Sicherheit. Wenn sich ein Ereignis ergibt, wollen wir sofort erkennen können, wie viele



Leute und welche Stoffe an Bord sind. Ab 2023 werden wir auch die Überprüfung der Wareneinfuhr durch den Zoll digitalisieren, damit Schiffe wegen Zollkontrollen keinen Aufenthalt mehr haben.“

Schwierige Zeiten

Infolge der Coronapandemie hat die Passagierschifffahrt dieses Jahr einen Einbruch von rund 90% erlitten. „Das trifft uns als Hafen auch, jedoch nicht so stark wie es die Branche trifft. Es tut mir weh, zumal die Reedereien alles tun für die Sicherheit der Passagiere. Auch wenn das Niveau von 2019 wahrscheinlich nicht annähernd erreicht wird, hoffen wir Ostern 2021 die Saison einigermaßen gut starten zu können. Corona wird uns nicht

davon abhalten weiter zu planen und investieren. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten muss man in die Zukunft investieren. Als Hafen möchten wir in dieser anspruchsvollen Zeit ein Investor sein in sowohl die digitale als auch die klassische Infrastruktur. In beiden Bereichen wollen wir die Binnenschifffahrt fördern. Die Passagierschifffahrt ist eine spannende und bereichernde Branche. Sie zeigt uns, dass wir alle in einer Welt leben, in der Grenzen nur künstlich gezogen sind.“

Ein Schiff benötigt einen eigenen Account bei BICS

>> Fortsetzung von Seite 1

- Fahrzeuge, die Güter an Bord haben, deren Beförderung dem ADN unterliegt
- Kabinenschiffe
- Fahrzeuge mit einer Länge über 110 m
- Seeschiffe
- Schiffe mit LNG-System an Bord
- Sondertransporte

Für Tagesausflugsschiffe (zum Beispiel Party-schiffe und Passagierschiffe), gilt die elektronische Meldepflicht nicht.

Keine Personendaten

Die oben genannten Schiffe müssen sich sowohl beim Start ihrer Reise als auch bei der Ankunft elektronisch melden. Darüber hinaus ist eine elektronische Meldung erforderlich, wenn sich die geplante Fahrroute ändert und bei Unterbrechungen von mehr als zwei Stunden. Dies ist unabhängig davon, ob das Schiff geladen oder leer ist. Im Falle der Passagierschifffahrt: unabhängig davon, ob es Gäste oder keine Gäste an Bord gibt. Man muss nur die Anzahl der Passagiere und Besatzungsmitglieder an Bord melden. Personendaten (Name, Adresse, Wohnort) müssen nicht gemeldet werden. Diese Informationen

der Gesamtanzahl der Personen an Bord könnten sich jedoch bei Unfällen als nützlich erweisen und würden die Suche nach Fahrgästen erleichtern.

Account beantragen

Die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht wurde bereits im Herbst 2019 von der ZKR angekündigt (Siehe Beschluss 2019-II-19). Die meisten Cruisereedereien bereiten sich schon vor und instruieren ihre Kapitäne bis zum Anfang der neuen Fahrseason, deren Startdatum wegen der Coronapandemie noch unsicher ist.

Damit sich ein Schiff elektronisch melden kann, benötigt es einen eigenen Account bei BICS. Man kann diesen Account einfach auf www.BICS.nl beantragen. Dort wird das genaue Verfahren Schritt für Schritt erläutert. Mit Fragen kann man sich an den BICS-Helpdesk wenden.

Sobald man einen Account hat, kann man die BICS-Software downloaden und installieren. Beim ersten Start müssen die Schiffsdaten und Einstellungen manuell eingeführt werden. Wenn man danach die Software benutzt, werden diese Daten immer automatisch ausgefüllt.



(Foto Media Creators)

Sondertransporte

Sondertransporte sind meldepflichtig und sind von dieser Ausweitung auch betroffen.

Aber nicht alle Fahrzeuge, die für einen Sondertransport eingesetzt werden, haben einen Computer an Bord. Die zuständige Behörde kann bei der Erteilung der besonderen Erlaubnis für Sondertransporte nach §1.21 der RheinSchPV eine Ausnahme von der Meldepflicht gewähren. Man muss dann nicht elektronisch, sondern nur per Funk melden. Mit dem Ziel, das Gewerbe über soziale Netze, Infobanner oder auch Pressemitteilungen zu informieren, haben die ZKR und ihre Mitgliedstaaten im Rahmen einer koordinierten Kommunikationskampagne eine spezielle Internetseite mit dem Titel „Elektronisches Melden (ERI)“ gestartet. Diese wurde nun aktualisiert und enthält sämtliche Referenzdokumente und häufig gestellte Fragen (FAQ) in den drei Amtssprachen der ZKR, als Auskunft und Orientierung für das gesamte Gewerbe: <https://eri.ccr-zkr.org>.



Marlène Hirtz

Informiert

Die Binnenschifffahrt wurde bereits im Herbst 2019 über die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht ab dem 1. Dezember 2021 informiert. „Dadurch können sich sowohl die Schiffsführer als auch die Behörden rechtzeitig vorbereiten“, so Marlène Hirtz, Verwaltungsrätin für Polizeivorschriften und Binnenschifffahrtsinformationssysteme bei dem Sekretariat der ZKR. „Den Behörden bleibt genügend Zeit, die Accounts anzulegen.“ Ziel ist es zu informieren, zu sensibilisieren und auf diese zukünftige Ausweitung vorzubereiten – das sind die Schlagwörter für 2020-2021.



NaMIB vom Rhein an die Mosel

Die Entwicklung und Implementierung neuer Softwareanwendungen ist eine komplexe Arbeit. Auf dem Rhein wurde das ehemalige Melde- und Informationssystem der Binnenschifffahrt (MIB) durch das Nachfolgesystem NaMIB ersetzt, ohne dass die Binnenschifffahrt davon etwas mitbekommen hat. Mathias Polschinski blickt zufrieden zurück und in die Zukunft. Nach dem Livegang am Rhein bereitet sein Team momentan die Implementierung von NaMIB an der Mosel vor.

„Nach den anfänglichen Startproblemen läuft das NaMIB jetzt gut“, freut sich Polschinski, der als NaMIB-Projektleiter von Anfang an die Entwicklung des neuen Systems begleitet hat. Seit einigen Monaten ist Mathias Polschinski Leiter der Fachstelle der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung für Verkehrstechniken (FVT). Während der Entwicklungsphase von NaMIB war eine intensive Abstimmung mit Rijkswaterstaat erforderlich, da der niederländische Wasserstraßenverwalter parallel zum NaMIB sein

eigenes neues Melde- und Informationssystem IVS Next entwickelte. „Wir konnten beide Systeme nicht gleichzeitig implementieren“, so Polschinski. „Anfang 2020 haben wir gemeinsam beschlossen, zuerst das niederländische System zu migrieren und dann erst MIB.“

Zwei Rechner

Besonders wichtig war es, dass die beiden Systeme nahtlos miteinander kommunizieren können, damit die BICS-Meldungen fehlerfrei und ohne Verzögerungen weitergeleitet bzw. empfangen werden. Rijkswaterstaat und die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung haben dies gründlich getestet. Mittlerweile wurde in der französischen Revierzentrale Gamsheim sowie in der Revierzentrale Basel das alte MIB abgeschaltet. In den beiden deutschen Revierzentralen läuft MIB und NaMIB noch im technischen Parallelbetrieb, aber auch das wird bald vorbei sein. „Wir sind jetzt soweit, dass wir das alte System deinstallieren und dessen Datenverbindungen kappen können.“

Somit braucht man in den Revierzentralen keine zwei Rechner mit unterschiedlichen Systemen mehr pro Arbeitsplatz.“

Das NaMIB und der zugehörige RIS-Datenpool entsprechen dem ERINOT-Standard für elektronisches Melden in der Binnenschifffahrt. Nachdem die Schiffsführer im BICS den Tiefgang erfasst haben, ist dieser automatisch auch im Datenpool erfasst. Der Tiefgang wird dann in Frankreich und der Schweiz angezeigt - in Deutschland jedoch nicht. Sobald ein Fahrzeug stromab von Deutschland in die Niederlande fährt, wird der Tiefgang in IVS Next wieder angezeigt. Das war im MIB nicht der Fall.

Mosel

Polschinski blickt auf eine produktive, kollegiale Zusammenarbeit mit dem Rijkswaterstaat-Team sowie den Operatoren in den Revierzentralen zurück. „Ganz stolz sind wir darauf, dass die Binnenschifffahrt von der Systemmigration nichts mitbekommen hat. Auch wenn wir demnächst das Update auf

ERI 1.3 durchführen, sollen Binnenschiffer nichts davon mitbekommen.“ Die FVT bereitet momentan den Livegang von NaMIB an der Mosel vor. Dort wird zum 1. Juli 2021 ebenfalls die elektronische Meldepflicht in Analogie zum Rhein eingeführt. Die Betriebsstellen Stadtbredimus und Grevenmacher im deutsch-luxemburgischen Kondominium und die französische Betriebsstelle Königsmacher werden dann auch NaMIB in Betrieb nehmen. Die Revierzentrale Oberwesel wird ferner künftig die Meldungen von der Mosel gem. § 9.05 MoselSchPV entgegennehmen. „Wir werden dies in den kommenden Monaten gemeinsam mit den deutschen, luxemburgischen und französischen Operatoren testen. Dabei werden wir die BICS-Testapplikation nutzen, um Fahrzeuge zu simulieren. Die Behörden sollen ferner eigene Schiffe als Testschiff einsetzen.“ Ab 2022 könnte NaMIB schrittweise bundesweit implementiert werden. In diesem Rahmen muss überprüft werden, ob überall eine mobile Netzanbindung vorhanden ist.

„Mehr Sicherheit auf einer kurzen, aber gefährlichen Strecke“

In der Revierzentrale Basel wird seit Mitte 2020 mit NaMIB gearbeitet, dem Nachfolger des Melde- und Informationssystems Binnenschifffahrt (MIB). Benjamin Rüdy, der stellvertretende Bereichsleiter Schifffahrt und Hafenbetrieb bei Port of Switzerland, berichtet über die Erfahrungen mit dem neuen System.

„Am Anfang war es für uns etwas ungewöhnlich, aber grundsätzlich läuft NaMIB gut. Die Mitarbeiter der Revierzentralen tauschen sich regelmäßig mit den Entwicklern von NaMIB über Verbesserungswünsche aus. So wäre die Positionsangabe mittels AIS in Zukunft wünschenswert. Einmal im Jahr treffen sich auch die Operatoren der Revierzentralen untereinander. Dabei besprechen wir neu eingeführte Funktionalitäten und stimmen wir ab, wie wir mit dem elektronischen Melden umgehen. Uns ist es wichtig, dass sich alle Operatoren am Rhein gleich verhalten. Wir wollen es den Schiffsführern leichtmachen.“

Tiefgang ist sichtbar

Das Meldemanagement im neuen NaMIB hat sich gegenüber dem MIB stark verbessert. Rüdy: „Im alten System war der Tiefgang, der vom Schiffsführer in der BICS-Meldung erfasst wird, für uns nicht ersichtlich. Das führte zu einem gewissen Unverständnis bei den Schiffsführern. Jetzt wird der Tiefgang erhalten und brauchen die Schiffsführer ihn nach der BICS-Meldung nicht nochmal zusätzlich per Funk zu melden. Wir brauchen die Tiefgangmeldung für die Strecke zwischen Basel und Birsfelden, die zwar kurz aber herausfordernd ist.“

Sicherheit

Nachdem immer mehr Schiffe auf dem Rhein verpflichtet elektronisch melden müssen, verbessert sich für die Mitarbeiter der Revierzentralen die Datenlage. Rüdy erläutert: „Solange sich meldepflichtige Schiffe mit nicht-meldepflichtigen Schiffen vermischen, haben wir keine komplette

Übersicht. Im Sinne der Sicherheit wäre eine allumfassende elektronische Meldepflicht sehr zu begrüßen. Letztendlich geht es in erster Linie darum, dass wir Menschenleben retten können und die Feuerwehr im Notfall weiß, mit welchen Stoffen sie zu tun hat und wie viele Menschen sich an Bord befinden.“

Leerfahrten melden

In der Container- und Tankschifffahrt läuft das e-Melden relativ problemlos. „Wir wünschten uns manchmal eine zügigere

Meldung“, so Rüdy. „Es kann aber auch zu Verzögerungen kommen, weil kein Netz da ist. Dafür kann der Schiffsführer nichts. Wir stellen fest, dass manchmal Container- und Tankschiffe mit einer nicht-aktuellen BICS-Meldung durch die Stadt schiffen. Das ist nicht optimal. Wenn eine elektronische Meldung vorliegt, können wir Ladungsdaten nicht mehr manuell bearbeiten. Daher machen wir die Schiffsführer aufmerksam, auch leere Schiffe elektronisch zu melden. Gerade in der Tankschifffahrt stellt auch ein leeres Schiff manchmal eine Gefahr dar.“

Gegenseitiges Verständnis

Das elektronische Melden basiert laut Rüdy auf guter Zusammenarbeit zwischen den Schiffsführern und den Operatoren in den Revierzentralen. Mit den neuen Schiffen, die ab dem 1. Dezember 2021 verpflichtet elektronisch melden müssen, wolle man daher in der Anfangsphase ‚milde‘ umgehen. „Wir werden bestimmt nicht sofort die Polizei einschalten, wenn es einmal nicht funktioniert. In Abstimmung mit den anderen Revierzentralen haben wir eine einheitliche Herangehensweise. Wenn die Schifffahrtspolizei schon an Bord kommt, dann hoffentlich nur zum Helfen.“



Benjamin Rüdy (Foto Port of Switzerland)

Elektronisches Melden erhöht nachweislich die Sicherheit

Dank des elektronischen Meldens müssen Schiffe während der Reise nicht mehr alle Daten an jede Revierzentrale übermitteln. Dadurch wird das Risiko auf Fehler minimalisiert und der administrative Aufwand erleichtert. Bei einem Unfall verfügen die Einsatzkräfte sofort über alle relevante Informationen, weil die Daten das Schiff während der Reise begleiten und von den Revierzentralen bei einem Ereignis unmittelbar zur Verfügung gestellt werden können. Es handelt sich um essentielle Informationen, wie beispielsweise die Fahrroute, die Anzahl der Personen an Bord und die Ladungsart. Dank des elektronischen Meldens werden die Daten nicht nur schneller vermittelt, sondern sie sind auch genauer. Sowohl Geschäftsdaten als auch Personendaten werden geschützt.

Mehr Sicherheit

„Das elektronische Melden erhöht in erster Linie die Sicherheit auf dem Rhein“, so sagt

Raphaël Wisselmann, Cheffingenieur bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR). „Wenn beispielsweise ein Container



Raphaël Wisselmann, Cheffingenieur bei CCR.

über Bord ging oder ein Schiff Probleme hat, wissen die Einsatzkräfte sofort, wie viele Personen an Bord sind, ob der Container mit Gefahrgut beladen ist und welche Stoffe das Schiff geladen hat.“

„Als 2011 auf dem Rhein das MS Waldhof kenterte, gab es zwar keine elektronische Meldepflicht, aber immerhin eine Meldepflicht. Dadurch konnten die Behörden schnell reagieren. Das elektronische Melden ist nicht nur eine administrative Vereinfachung, sondern erhöht auch die Zuverlässigkeit der Informationen. Da auf dem Rhein mehrere Sprachen gesprochen werden, kann

es beim Funkkontakt zu Verständnisproblemen kommen.“
„Trotz des elektronischen Meldens brauchen wir auch weiterhin den Funkkontakt zwischen Schiff und Behörde. Dadurch kann man im Notfall noch schneller vermitteln. An gewissen Stellen (B11 Tafeln) ist ein Funkkontakt auch außer Notfall verpflichtet.“

Evakuierung

Roland Blessinger, Mitglied der Geschäftsleitung bei Port of Switzerland: „Bei einem Ereignis erhalten die Einsatzkräfte von den Revierzentralen umgehend die Anzahl von Passagieren und Besatzungsmitgliedern, damit die Planung für eine Evakuierung und Alarmierung von Sanitätsdienstleistungen entsprechend aufgebaut werden kann. Es ist wirklich wichtig, dass die Personenanzahl an Bord immer wieder elektronisch an die zuständige Zentrale übermittelt wird. Nachgelagert erhalten die Einsatzkräfte zum größten Teil von den Reedereien die Passagierlisten. Darum ist der Schutz der Personendaten über das Meldeinformationssystem gewährleistet.“

„Nirgendwo sicherer als auf einem Flusskreuzer“

Die Flusskreuzfahrt ist schwer getroffen von der Corona-Pandemie. Interessenvertreter IG River Cruises hofft auf bessere Zeiten. Die Einführung der elektronischen Meldepflicht wird wohl kaum zu Problemen führen. „Wir wurden rechtzeitig informiert und arbeiten an Bord seit Jahren mit elektronischen Systemen.“



Der Vorsitzende der IG River Cruises, Daniel Buchmüller.

Die aktuelle Covid-19-Lage drückte die Stimmung während der diesjährigen Herbstsitzung der IG River Cruises in Basel, die seit 2000 die Interessen der Branche vertritt. Der Vorsitzende, Daniel Buchmüller, spricht von einem Überlebenskampf. „Wir haben im Frühjahr proaktiv ein Hygienekonzept entwickelt. Auf Basis unserer Erfahrungen mit dem Norovirus gab es bereits geeignete Maßnahmen, und diese haben wir erweitert.“

Hammerhart getroffen

Dennoch wurde der Tourismus, und insbesondere die Flusskreuzfahrt, von Corona hammerhart getroffen. Die Saison konnte erst im Juni starten und musste wegen neuer Lockdowns in Frankreich und Deutschland schon früh im Herbst beendet

werden. Eine zusätzliche Last waren die sich permanent ändernden Regeln von Behördenseite. „Wir fahren quer durch Europa und waren täglich dabei, auf die modifizierten Vorgaben in Bezug auf die Einreisebewilligungen der jeweiligen Länder zu reagieren“, so Buchmüller.

Die meisten Reedereien auf der Nord-Süd-Achse versuchen sich über Wasser zu halten mit Kurzarbeit und mit den Möglichkeiten, die von Regierungsseite geboten werden. Glücklicherweise war 2019 für die Flusskreuzfahrt eines der besten Jahre überhaupt. Für diejenigen, die keinen Puffer haben, ist die Lage jedoch dramatisch. Buchmüller: „Unser Ziel ist es, dass wir 2021 die Saison planmäßig mit europäischen Gästen starten können. Die Amerikaner

werden wahrscheinlich erst etwas später reisen können. Ich hoffe, dass es schnell verlässige Schnelltests geben wird. Das würde der gesamten Reisebranche sehr helfen.“ Buchmüller ist felsenfest überzeugt, dass das Bordleben auf den Schiffen sicher ist. „Wir haben mehr gemacht als gesetzlich gefordert, um das Reisen sicher zu machen. Wenn jemand während der Reise Symptome hatte, dann hat sich die Person kaum an Bord sondern unterwegs vom oder zum Schiff angesteckt.“

Vertrauen

Mit der Einführung der elektronischen Meldepflicht werden die meisten Flusskreuzfahrt-Reedereien wohl erst ab der Saison 2022 konfrontiert werden. Ende 2021 wird

nur ein kleiner Teil der Flotte unterwegs sein. Buchmüller: „Wir haben genügend Zeit, die gesamten Crews einzuführen und entsprechend zu schulen. Die ZKR hat schon sehr früh darüber informiert. Ich erwarte überhaupt keine Probleme, da die meisten Schiffsführer bereits IT versiert sind. Viele Reedereien arbeiten mit interner Software. Die ganze Kommunikation zwischen Schiff und Büro ist bereits elektronisch. Wir klinken uns, als ein weiteres Puzzlestück, in ein System ein, das sich in der Frachtschiffahrt bewährt hat und die Sicherheit erhöht. Wenn irgendwo etwas passiert, kann man schneller darauf reagieren, weil man genaue und vollständige Informationen hat und die zuständige Behörde in anderen Themen entlastet wird.“

Kapitäne werden zeitig vorbereitet und geschult

Andreas Starke, Corporate Captain bei River Advice AG, erwartet keine Probleme bei der Einführung der elektronischen Meldepflicht in der Kabinenschiffahrt. „Wir haben genügend Zeit, uns vorzubereiten.“

Starke ist als Corporate Captain die Schnittstelle zwischen der Geschäftsführung und den Kapitänen der River Advice AG. Er kümmert sich unter anderem um die Ausbildung des nautischen Personals. Die River Advice-Gruppe betreibt etwa 60 Schiffe und beschäftigt rund 260 Kapitäne, die trotz der Coronakrise alle behalten werden konnten. „Das ist ganz wichtig, denn wir werden sie nach der Krise alle brauchen!“ Andreas Starke wird die Kapitäne auf die elektronische Meldepflicht vorbereiten und schulen. Einige kennen sich schon mit der Materie



(Foto River Advice AG)

aus, weil sie aus der Tank- oder Containerschiffahrt kommen. „Das elektronische Melden an sich ist nicht komplex“, meint Starke. „Wir müssen nur zeigen, wie man

es macht. Das wird sich sicherlich schnell einspielen.“ Im Moment liegen viele Schiffe auf der Werft für die alljährliche Winterinspektion. Dabei werden auch Updates von

IT-Systemen an Bord installiert. Die River Advice-Gruppe wird die Winterpause nutzen, um an Bord der ersten Schiffe BICS zu installieren. „Zuerst kommen die Schiffe daran, von denen wir wissen, dass sie nächstes Jahr fahren werden. Dann werden wir Schritt für Schritt weitermachen. Das elektronische Melden wird sich sicherlich schnell einspielen, denn unsere Kapitäne kennen sich schon mit digitalen Systemen an Bord aus. Der große Vorteil des elektronischen Meldens ist die Eindeutigkeit der Kommunikation. Nicht jeder kann Deutsch, Französisch, Englisch und Niederländisch. Wenn man sich über Funk meldet, kommt es manchmal von beiden Seiten zu Missverständnissen. Das elektronische Melden reduziert das Risiko auf Sprachverwirrung. Somit können die Behörden bei einem Unfall an Bord schneller reagieren.“



Andreas Starke.

“Elektronisches Melden mit BICS hat nur Vorteile“

Die corporate captains Wim Derksen und Theo Krol und die Kapitäne Henk Teekman und Harm Vlap bei Viking River Cruises sind früher in der Frachtschiffahrt gefahren. Sie wissen aus eigener Erfahrung, wie einfach und sicher das elektronische Melden mittels BICS ist.

Wim Derksen: „Wir haben momentan 54 Schiffe und 108 Kapitäne. Jedes Jahr kommen neue Schiffe und Mitarbeiter hinzu. Die Ausweitung des elektronischen Meldens auf die Kabinenschiffahrt bietet nur Vorteile. Dadurch haben die Operatoren in den Revierzentrale eine gute Übersicht und werden Missverständnissen vorgebeugt. Je nach Herkunft kann der eine Kapitän die Zahl 77 besser auf Niederländisch aussprechen als der andere. Es ist aber wichtig, dass die Operatoren genau wissen wie viele Personen sich an Bord befinden, damit sie die Einsatzkräfte bei einem Unfall richtig informieren können. BICS ist eine hervorragende technische Lösung, die das Melden vereinfacht und die Sicherheit erhöht.“
 Theo Krol: „Persönlich kenne ich BICS als eine einfache und benutzerfreundliche Anwendung. Das wird bald auch die Kabinenschiffahrt entdecken. Obwohl wir Mitarbeiter haben, die noch nie mit BICS gearbeitet haben, erwarte ich keine Probleme. Wir fangen 2021, beim Start der neuen Saison, mit der Implementierung an, damit alle zum 1. Dezember 2021 mit der Software arbeiten können.“

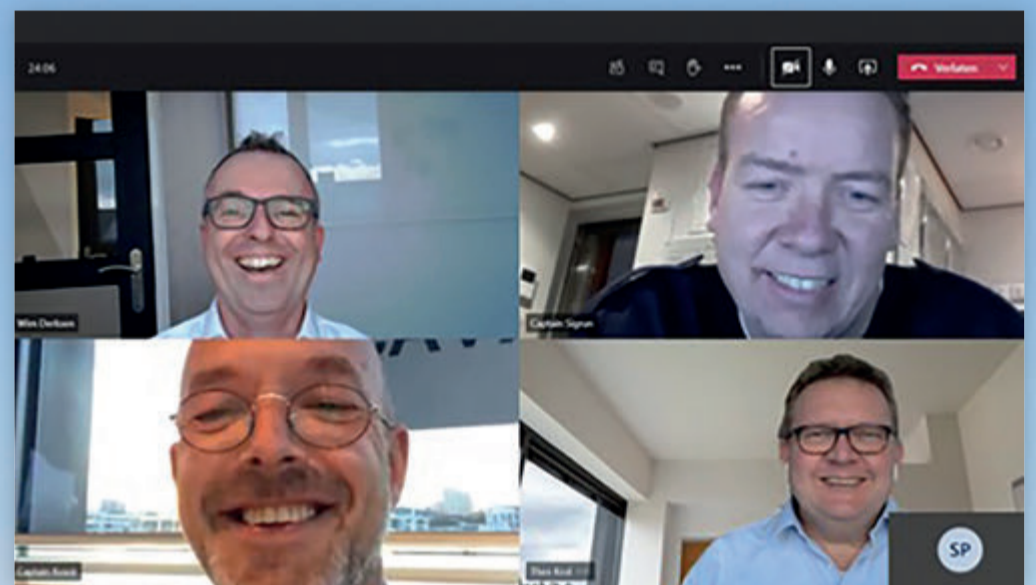
Einmal einführen

Harm Vlap: „Man muss die Daten nur einmal in BICS einführen, anschließend werden sie automatisch an alle Operatoren

verschickt. Das ist wirklich sehr einfach. Wir fahren grenzüberschreitend, und die Daten reisen mit dem Schiff mit. Die Mitarbeiter der Revierzentrale wissen genau, wie viele Personen an Bord sind. Das erhöht die Sicherheit. Über BICS erhält man auch nützliche Informationen. Sobald unsere Crews wieder an Bord sind, werden wir sie ausbilden.“

Henk Teekman: „Alle Daten über das Schiff werden sauber registriert. Mit nur einem einzigen Knopfdruck kann man sie versenden.

Praktisch und einfach! In der Container- und Tankschiffahrt ist vor allem Gefahrgut wichtig, aber in der Kabinenschiffahrt dreht sich alles um die Zahl der Personen an Bord. In Punkto Sicherheit ist es nur gut, dass sich auch Kabinenschiffe ab 2021 elektronisch melden müssen. Für uns ist das elektronische Melden eine Arbeitserleichterung. Wir müssen uns künftig nur noch ein einziges Mal melden. Wir müssen nur eine neue Meldung machen, wenn während der Reise Personen von Bord gehen.“



Links oben: Wim Derksen, Rechts oben: Henk Teekman.
 Links unten: Harm Vlap und Rechts unten: Theo Krol.



(Foto Bjoern Wylezich)

Elektronisches Melden hat sich in der Tankschifffahrt schnell eingespielt

Am 1. Dezember 2018 wurde in der Tankschifffahrt auf dem Rhein die elektronische Meldepflicht eingeführt. Laut Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) ist dies problemlos verlaufen. Dies wird darauf zurückgeführt, dass die Erweiterung der e-Meldepflicht frühzeitig angekündigt worden war. Darüber hinaus haben sich die nutzerorientierte Herangehensweise, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit sowie der Einsatz zahlreicher Kommunikationsmittel ausgezahlt. Auch das hohe Sicherheitsbewusstsein in der Tankschifffahrt hat eine positive Rolle gespielt. Innerhalb von einem Jahr haben fast 1.000 Schiffe einen Account beantragt.

Aufklärungsarbeit

Das BTB hat im Rahmen der Nachbesprechung Reedereien und Branchenvertreter interviewt.

„Die Schiffer wertschätzen die lange Vorbereitungszeit und die gute Aufklärungsarbeit.“ Zur Sensibilisierung für das Thema wurden viele Kommunikationsmittel entwickelt. Beispielsweise wurde die *BICSmail* (erstmalig sowohl in niederländischer als auch in

deutscher Sprache) per Post an alle Binnenschifffahrtsunternehmen in den Niederlanden und Deutschland geschickt.

In Kombination mit den BTB-News und zahlreichen Artikeln in Fachmedien hat dies die Bekanntheit des elektronischen Meldens vergrößert.

Aber auch die begleitende Arbeitsgruppe

hat eine wichtige Rolle gespielt. Reedereien, Operatoren und Branchenvertreter haben in diesem Rahmen wertvolle Einsichten und Praxistipps einbringen können.

Das BTB hat auch Besatzungsmitglieder befragt. Am Anfang gab es eine gewisse Skepsis, weil „schon wieder eine neue Verpflichtung eingeführt werden sollte“.

Die Besatzungsmitglieder haben aber recht schnell die vielen Vorteile des elektronischen Meldens erkannt. Darunter die Tatsache, dass man sich nicht mehr bei jeder Revierzentrale per Funk melden muss.



(Foto: Rieke Photos)



Der Albertkanal in Flandern (Foto: Digital Work).

Auch in Flandern und auf der Westerschelde wird das e-Melden eingeführt

Das elektronische Melden wird auch in Flandern und auf der Westerschelde eingeführt. Mittels SWINg (Single Window for Inland Navigation) müssen Schiffer in Zukunft nur noch einmal ihre Reise-, Ladungs- und Schiffsinformationen melden.

Die neue Meldeplattform wird am 4. Januar 2021 in Betrieb genommen. SWINg ist eine gemeinsame Initiative vom flämischen Wasserstraßenverwalter (De Vlaamse Waterweg), North Sea Port, Port of Antwerp, den Häfen Oostende und Zeebrugge und der Agentur

für maritime Dienstverleihung an der Küste und die gemeinsamen nautische Verwaltung. Das elektronische Melden in Flandern und auf der Westerschelde wird verpflichtet für Schiffe, die Gefahrgut befördern. Erwartungsgemäß wird das Gesetz im ersten Quartal 2021 eingeführt, erläutert Jef Bauwens, Projektmanager Smart Logistics bei der Abteilung Binnenschifffahrtsinnovation von De Vlaamse Waterweg nv. In Zukunft wird die Meldepflicht auf die gesamte Binnenschifffahrt erweitert. Das angestrebte Datum hierfür ist der 1. Dezember 2021.

Grenzüberschreitend

Mittels BICS oder einer anderen Meldesoftware, die dem internationalen Standard für den elektronischen Datenaustausch entspricht, wird der Schiffer in Zukunft seine Daten an SWINg schicken. Anschließend schickt die Plattform die Daten automatisch weiter an die Wasserstraßen- und Hafenaufgaben entlang der Schiffsroute. Solange sich die Route, die Ladung oder die Anzahl der Personen an Bord nicht ändern, braucht der Schiffer die Daten nicht noch einmal zu vermitteln. Die Informationen reisen auch grenzüberschreitend mit dem Schiff mit in

die Niederlande. Bauwens: „Umgekehrt erhalten die Wasserstraßenverwalter und die Hafenaufgaben in Flandern automatisch die Daten, die der Schiffer auf dem Rhein gemeldet hat. Jetzt müssen Schiffer diese Daten nach den Kreekrak-Schleusen noch einmal melden. Das gehört bald der Vergangenheit an. Alle Automatisierungsplattformen sind in Zukunft miteinander gekoppelt. Auch grenzüberschreitend.“

Mehr Informationen auf www.swing-platform.be.

Manche Schiffer brauchen einen neuen BICS-Account



(Foto Maritime Filming Group)

Manche Schiffer, die bereits einen BICS-Account haben, müssen diesen Account in den kommenden Monaten erneuern lassen. Das sagt Liesbeth Brederode, Service Delivery Manager Schifffahrt bei Rijkswaterstaat. Der Grund ist, dass auf einen neuen Nachrichtenaustauschdienst – HERMES – umgestiegen wird.

Es handelt sich um jene Schiffer, die bereits einen BICS-Account haben, die aber noch keinen Account für andere RWS-Plattformen wie Sluisplanning und Vaarweginformatie

haben. Brederode: „Diese Schiffer können ab Januar auf der BICS-Website (www.bics.nl) ein Registrierungsformular ausfüllen. Anschließend wird Rijkswaterstaat einen Account für sie einrichten und einen Willkommensbrief mit weiteren Informationen versenden.“

Für Schiffer, die außer einem BICS-Account bereits einen Account für Sluisplanning und Vaarweginformatie haben, wird Rijkswaterstaat einen neuen Account einrichten. Brederode: „Diese Schiffer werden von uns im Januar automatisch per Brief darüber

informiert, wie es funktioniert, wo sie einloggen können und was sie ausfüllen müssen.“

HERMES

Für alle Schiffer ist es wichtig, dass sie die BICS-Software auf die neueste Version 5.5. updaten. Diese ist seit dem 27. Oktober 2020 verfügbar. Man kann die Software auch erneut downloaden und die alte Version überschreiben. Wenn man BICS zum ersten Mal beantragt, erhält man automatisch die Version 5.5.

Die elektronischen Meldungen werden ab

2021 von einem neuen Nachrichtenaustauschdienst verarbeitet: HERMES - Harmonized European RIS Message Exchange Service. Hermes ist in der griechischen Mythologie der Gott des Handels und der Reisenden. Er ist außerdem der Botschafter der Götter. In Zukunft wird Rijkswaterstaat den Nachrichtenaustauschdienst selbst verwalten. Dies wurde bisher an ein IT-Unternehmen ausgelagert.

Mehr Informationen und das Registrierungsformular finden Sie auf www.bics.nl.

Ein begeistertes Team von dem BTB betreibt jetzt den BICS-Helpdesk

Bisher hat ein externes Unternehmen den BICS-Helpdesk betrieben, aber seit Ende Oktober ist das Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) selbst dafür zuständig. Die Anfragen von Schiffern – telefonisch oder per e-Mail – werden nun vom IT-Wissens- und Entwicklungszentrum für die Binnenschifffahrt in Rotterdam behandelt.“



Das neue BICS-Helpdesk Team von Bureau Telematica Binnenvaart.
Von links nach rechts: Andrew Snaathorst, Kees Modderman, Rebecca Belmer und Collin Veldhuis.

„Wir haben sowohl neue Zuständigkeiten als auch neue Mitarbeiter dazubekommen“, sagt Anneke van Rijswijk, Managementassistentin beim BTB. „Unser neue Kollege Colin kümmert sich um den BICS-Helpdesk. Dabei wird er von Kees Modderman vom Bureau Voorlichting Binnenvaart unterstützt.“

Sprache der Schiffer

Der niederländische Wasserstraßenverwalter Rijkswaterstaat hatte das BTB darum gebeten, den BICS-Helpdesk zu übernehmen. Liesbeth Brederode, Service Delivery Manager Schifffahrt bei Rijkswaterstaat, erläutert den Hintergrund: „Die Kommunikation über BICS und die momentanen Veränderungen sind beim BTB in guten Händen, denn dort wird die Sprache der Schiffer gesprochen. Die Mitarbeiter vom BTB sind mit dem Leben und Arbeiten an Bord vertraut, kennen die Probleme der Schiffer und können sie lösen.“

Neue Telefonnummer

Das neue Team hat Ende Oktober die Arbeit aufgenommen. Der alte Helpdesk hat noch

einige Wochen als Back-Up funktioniert, damit sich das BTB-Team einarbeiten konnte. Dadurch war auch die Kapazität gesichert und konnte man langen Wartezeiten für Schiffer vorbeugen. Die Telefonnummer hat sich geändert: +31 (0)88 202 60 00. Die E-Mailadresse ist die gleiche geblieben.

An Wochentagen können Sie den Helpdesk telefonisch erreichen von 09.00 bis 17.00 Uhr. Meldepflichtige Schiffer können bei akuten Problemen und Störungen an Wochentagen von 06.00 Uhr bis 23.00 Uhr und am Wochenende von 10.00 bis 16.00 Uhr anrufen.

Der Helpdesk ist erreichbar unter:
+31 (0)88 – 202 26 00
helpdesk@bics.nl

In einigen Jahren melden sich alle Schiffe elektronisch

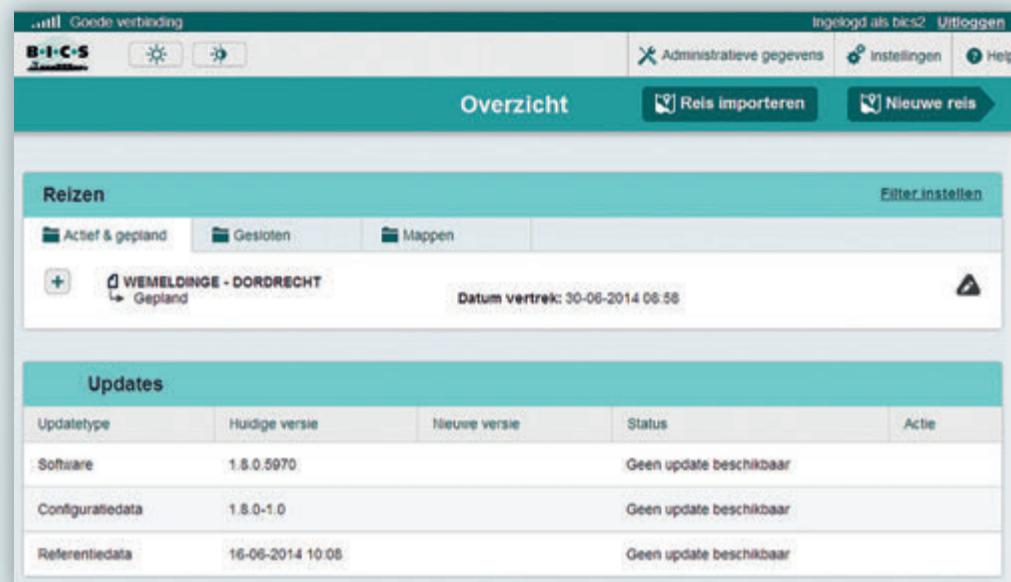
Die elektronische Meldepflicht wird ausgeweitet. Schritt für Schritt. Ab Ende 2021 sind die Kabinenschiffe, Schiffe mit einer Länge von über 110 m und Sondertransporte an der Reihe. In einigen Jahren folgt vermutlich die letzte Kategorie: Trockengutschiffe mit einer Länge von weniger als 110 m. Danach werden alle kommerziellen Schiffe auf Rhein, Waal, Lek und dem Pannerdensch Kanal elektronisch melden.



Brian Vrijaldenhoven.

„Damit sind die Wasserstraßenverwalter besser über die Benutzer der Wasserstraßen informiert und sie erhalten noch mehr Einsicht in den Umgang mit den Flüssen und der wasserbautechnischen Infrastruktur. Sie können dadurch ihren Service an die Binnenschifffahrt optimieren, Kapazität und Nachfrage besser aufeinander abstimmen und die Schifffahrt genauer über die erwartete Reisezeit informieren.“

Das sagt Brian Vrijaldenhoven von Rijkswaterstaat, der bereits seit 2009, als die Containerschifffahrt mit dem e-Melden angefangen hat, eine wichtige Rolle spielt bei der Einführung und Erweiterung der elektronischen Meldepflicht. Am 1. Oktober 2020 wechselte Vrijaldenhoven vom niederländischen Schifffahrtsverkehrscenter zu Rijkswaterstaat Ost-Niederlande.



Der Bildschirm von BICS ist sehr übersichtlich.

waterstaat Ost-Niederlande. Dort arbeitet er als Senior Berater Schifffahrt an zahlreichen nationalen und internationalen Programmen und Projekten für die Wasserstraßeninfrastruktur. Ein Beispiel ist das Programm zum integralen Flussmanagement. Darüber hinaus vertritt Vrijaldenhoven die Niederlande in der Arbeitsgruppe Infrastruktur und Umwelt der ZKR.

Nachfolger

Auch nach seinem beruflichen Wechsel stellt Vrijaldenhoven sein Wissen über BICS gerne zur Verfügung. „Selbstverständlich möchte ich helfen. Ich bin stolz darauf, was wir gemeinsam realisiert haben. Insbesondere

bin ich stolz, dass BICS ein so kundennahes Produkt ist. Das ist nur gelungen in guter Zusammenarbeit mit sämtlichen Spezialisten in den Niederlanden und im Ausland. Aus dieser Zusammenarbeit sind teilweise sehr enge Freundschaften entstanden.“

Wer die BICS-Verantwortung von Vrijaldenhoven übernimmt, war zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser BICSmail noch nicht bekannt. „Ich möchte aber meinem Nachfolger oder meiner Nachfolgerin zu dieser herausfordernden Ausgabe gratulieren und werde ihn/sie so viel wie möglich unterstützen. Schließlich bin ich ja nicht weg bei Rijkswaterstaat!“

BICS-App

Im Moment untersuchen die Niederländer die Entwicklung einer BICS-App für das Smartphone. „Damit könnten Schiffer ganz einfach melden, denn sein Smartphone hat man immer dabei. Technisch gibt es keine Einschränkungen. Wir haben ein flächendeckendes Mobilnetz und die Preise für Internetbündel sind in den letzten Jahren stark gesunken.“

„Dennoch wird es eine Weile dauern, bis die App fertig ist. Zuerst wollen wir prüfen, ob die Applikation wünschenswert und machbar ist. Vielleicht könnte man ja auch die heutige Internetseite fürs Smartphone geeignet machen. Wir müssen sicher sein, dass diese Lösung einwandfrei funktioniert, sicher und anwenderfreundlich ist.“

Positiv über die Ausweitung

Roland Blessinger, Mitglied der Geschäftsleitung bei Port of Switzerland, freut sich über die künftige Erweiterung von BICS: „Für den einheitlichen Ablauf wäre es wünschenswert, wenn sich alle Fahrzeuge auf dem Rhein elektronisch melden könnten. Somit würden die analogen Eingaben wegfallen. Ebenfalls könnte der Sprechfunk für Notgespräche freigehalten werden.“ Die Entwicklung einer App fände er ebenfalls eine Verbesserung: „Ich würde das begrüßen. Auch Tagesausflugsschiffe könnten mit einer App einfach angeben, wie viele Personen an Bord sind. Auf dem Rhein fahren Tagesausflugsschiffe mit mehreren hundert Personen. Für die Einsatzkräfte ist es durchaus ein Unterschied, ob bei einem Ereignis 50 oder 600 Personen betroffen sind.“



Roland Blessinger.



MAIL



Colofon

Herausgeber

Bureau Telematica Binnenvaart
(Wegwijzer in de digitale binnenvaart)
Vasteland 78/A2.06
3011 BN Rotterdam
+31 (0)10 2060606

Auftraggeber

Port of Switzerland

Produktion

MGR BV

Texte

Sarah de Preter & Martin Dekker

Lay-Out

Studio Colinda van Iperen

Druck

BDU, Barneveld

Bureau
Telematica
Binnenvaart



PORT OF
SWITZERLAND