

# BICSmail

‘ Nachrichten auf Papier aus der digitalen Binnenschifffahrt ’

**Inhalt:**

Sensibilisierung der Landseite notwendig .....	3
Gemeinsam den Datenkreis schließen .....	4
Lassen Sie sich von der Meldepflicht nicht überraschen .....	5
Jetzt auch Codeliste für Tankterminals .....	5
Ein wichtiger Impuls für die Sicherheit auf dem Rhein	6
Modernisierung tut der Binnenschifffahrt gut .....	7
Fehler beim Melden mit BICS .....	8
Erster Meldepunkt im BICS .....	8



## Elektronisches Melden Wie geht es weiter?

Im letzten Jahr führte die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) die elektronische Meldepflicht für Containerschiffe auf dem Rhein ein, doch die Regelung wurde wegen technischer und organisatorischer Probleme bald wieder ausgesetzt. Was hat sich seitdem getan? Sind die Entwicklungen nun soweit vorangeschritten, dass die ZKR über die Wiedereinführung der elektronischen Meldepflicht beraten kann? Mit dieser Sonderausgabe von BICSmail möchten wir Sie über den aktuellen Stand der Dinge informieren. Sie werden feststellen, dass auf internationaler Ebene auf Hochtouren daran gearbeitet wurde, das elektronische Melden voranzutreiben. „Gemeinsam haben wir große Fortschritte gemacht“, sagen auch die IT-Verantwortlichen bei Haeger & Schmidt und H&S Container Line auf Seite 4 von dieser BICSmail. „Der elektronische Datenaustausch bringt mehr Sicherheit in die Transportkette und verstärkt die Position der Binnenschifffahrt im intermodalen Wettbewerb.“ Verbände, Telematikexperten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion und Mitarbeiter verschiedener Revierzentralen zeigen sich optimistisch aber auch vorsichtig: „Man sollte mit der Wiedereinführung der elektronischen Meldepflicht warten, bis alles ausreichend sicher funktioniert.“ Am 12. Mai wird die ZKR im Rahmen eines offenen Workshops in Bonn über den aktuellen Stand informieren.

Seite 1 BICSMAIL

## „Wir werden es schaffen, die letzten Schrauben anzudrehen“

Mathias Polschinski und Gabriele Boettcher

**Beim elektronischen Melden steckt der Teufel im Detail, wie sich in den vergangenen Monaten gezeigt hat. Nach dem Fehlstart im April 2008 sind die beteiligten Parteien enger zusammengerückt. Dadurch konnten technische und organisatorische Probleme größtenteils beseitigt werden.**



Die Weichen sind nun soweit gestellt, dass die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) über die Wiedereinführung der Meldepflicht beraten kann. Am 12. Mai wird die ZKR im Rahmen eines offenen Workshops in Bonn über den aktuellen Stand informieren. Über den Sinn der elektronischen Meldepflicht für Containerschiffe mit Gefahrgut auf dem Rhein sind sich alle längst einig: Sie wird die Sicherheit im Schiffsverkehr erhöhen. Die im Havariefall benötigten Datenmengen sind in der Containerschifffahrt so umfangreich, dass sie nicht per Hand vermittelbar sind. Da kann der elektronische Datenweg nur

hilfreich sein. Doch die Einführung der elektronischen Meldepflicht zum 1. April 2008 war wohl ein Schritt zu früh. Bereits nach einem Monat setzte die ZKR die Regelungen wegen technischer und organisatorischer Probleme wieder aus. Auch bei der Fachgruppe Telematik bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Südwest hat man seitdem auf Hochtouren daran gearbeitet, die Problempunkte zu beseitigen. Es gab viele Schwachstellen, wie die Leiterin der Fachgruppe Gabriele Boettcher und Mathias Polschinski, Fachmann für die Einführung des elektronischen Meldens in der Fachgruppe Telematik, erzählen.

„Zum einen hat die Datenübertragung nicht hundertprozentig funktioniert, weil die Übertragungssoftware nicht weit genug fortentwickelt war. Nach wie vor stellt die Datenüber-

tragung das höchste Risiko dar. Es gibt immer noch Schwierigkeiten, aber wir sind weit vorangekommen. Eine besondere Herausforderung war die Datenübertragung zwischen

Deutschland und Frankreich, weil es technische Kompatibilitätsprobleme zwischen den nationalen gemieteten Telefonnetzen gab.

Lesen Sie weiter auf Seite 2

## Elektronisches Melden in der Containerschifffahrt auf gutem Weg

Um dieses zu verbessern, musste auf höchster Ebene unterhandelt werden. Alle Beteiligten haben hierbei wirklich gute Arbeit geleistet.“

### Meldesysteme optimiert

Nachdem sowohl das deutsche Melde- und Informationssystem Binnenschifffahrt (MIB) als auch das niederländische IVS90 und die BICS-Software optimiert wurden, scheint die Datenübertragung zwischen den Niederlanden, Deutschland, Frankreich und Basel nun stabil zu laufen. Den ganzen Rhein entlang hat es unterschiedliche Tests gegeben mit dem Ziel, technische und betriebliche Schwachstellen zu finden. Beispielsweise wurden anhand extra hierfür konstruierter Schiffsmeldungen die gesamten Meldeabläufe zur Prüfung besonderer Einzelfälle und auch zur Kontrolle, was bei fehlerhafter Eingabe passiert, getestet. Alle Beteiligten einschließlich der Revierzentralen treffen sich nun einmal im Monat zum Erfahrungsaustausch. Besonders im letzten Halbjahr wurde diese Zusammenarbeit weiter intensiviert. Wäre es nicht sinnvoll gewesen, eine solche intensivere Kommunikations- und Arbeitsplattform bereits viel früher zu pflegen? Pölschinski und Boettcher streiten dies nicht ab. „Wenn man ein so komplexes System fortschreibt, ist

es nicht verwunderlich, dass man nach der Inbetriebnahme noch das eine oder andere nachbessern muss. Sicherlich hätte man auf nationaler und internationaler Ebene vorher mehr darüber kommunizieren müssen, aber es ist auch nicht immer einfach, im Vorhinein alle Eventualitäten abzuschätzen. Hinterher weiß man häufig, was man hätte besser machen können. Im letzten Jahr haben wir gemerkt, dass die Materie komplexer ist als anfangs gedacht. Der Teufel steckt wie so oft bei technischen Lösungen im Detail. Wenn die einzelnen nationalen Meldesysteme verschieden funktionieren, erschwert dies selbstverständlich auch den internationalen Datenaustausch.“

### Unklarheiten beseitigt

Erschwerend war laut Boettcher und Pölschinski die Tatsache, dass anfangs nicht ganz klar war, was alle Seiten wollen, aufgrund der Unterschiede in den nationalen Meldesystemen. „Unser MIB ist weniger umfangreich und wurde nicht für weitere Aufgaben fortentwickelt wie IVS90. Beide Systeme wurden seinerzeit für die Havarievorsorge geschrieben. MIB wird hierfür auch heute ausschließlich genutzt. Daher werden manche Informationen, die im IVS90 erfasst werden, im MIB nicht unterstützt. Das hängt

damit zusammen, dass IVS90 eng gekoppelt ist mit anderen niederländischen Meldesystemen, wie zum Beispiel denen in Seehäfen. Dagegen konzentriert sich das MIB auf die Wasserstraße. Alle Informationen, die man im Falle einer Havarie für die Havarieabwicklung benötigt, sind im MIB verfügbar, aber bestimmte im IVS90 erfasste Mehrinfos wie die Terminalcodes unterstützt das System in Deutschland bisher nicht. Solche Unterschiede sind bei den Tests offensichtlich geworden. Jetzt müssen wir schauen, was für den Benutzer wichtig ist aber vor allem, was sich realisieren lässt. Hauptsache, das System ist möglichst kundenfreundlich und es dient seinem Zweck, nämlich der Havarievorsorge. Sicherlich gibt es im MIB Optimierungsmöglichkeiten, die lassen sich aber immer noch durchführen bei der Fortentwicklung des Systems. Wir arbeiten in Deutschland nach wie vor an einer Neukonzipierung der Meldesysteme. Wir befinden uns in der Abstimmungsphase, aber dieses hat sich u.a. durch die Probleme mit dem elektronischen Melden verzögert. Derzeit sehen wir es als unsere wichtigste Aufgabe an, dafür zu sorgen, dass das elektronische Melden funktioniert, damit demnächst für die Havarieabwicklung auch die wesentlichen Informationen über die

Containerschifffahrt zur Verfügung stehen.“

### ZKR entscheidet

Am 12. Mai lädt die ZKR alle Beteiligten nach Bonn ein zu einer offenen Diskussion über die zwischenzeitlich durchgeführten Maßnahmen und deren Ergebnisse. Im zuständigen Gremium wird sie dann festlegen, ob die Zeit für eine Wiedereinführung der Meldepflicht reif ist. Vieles wird davon abhängen, ob das System sicher genug funktioniert. Dabei können die jeweiligen Telematik-Sachverständigen in den beteiligten Ländern nur Empfehlungen aussprechen. „Zusammen mit unseren ausländischen Kollegen sind wir dabei, die Testergebnisse auszuwerten. Es ist bereits deutlich, dass wir noch an ein paar Schrauben drehen werden müssen. Das werden wir aber schaffen: Bis zur Verpflichtung wird unser System zu 99 Prozent sicher laufen. In nächster Zeit werden wir klären, was noch gemacht werden muss und wie schnell sich das erledigen lässt. Allerdings kann man nicht alles hundertprozentig voraussagen. Wenn man an einer Schraube dreht, muss vielleicht auch eine andere angedreht werden. Dabei muss es sich nicht zwangsweise

um technische Änderungen handeln. Wo es notwendig ist, werden die bestehenden Handlungsanweisungen für die Revierzentralen ergänzt. Auch könnten weitere Informationen für die Schifffahrt nützlich sein, was wann und wie zu melden ist. Bei solchen Systemen kann 100-prozentig nie garantiert werden, dass diese nicht auch mal kurzzeitig aussetzen. Wichtig ist, dass dann alle wissen, wie sie sich innerhalb dieser kurzen Zeit verhalten müssen.“

### Sensibilisierungskampagne

Vom elektronischen Melden wird die ganze Containerschifffahrt profitieren. Der größte Vorteil für die Behörden wird sein, dass im Falle einer Havarie die notwendigen Informationen vorliegen, um die notwendigen Sicherheits- und Rettungsmaßnahmen einleiten zu können. Das ist auch im Eigeninteresse der Schiffer und der Umschlagsbetreiber. Damit es funktioniert, sind die Revierzentralen aber darauf angewiesen, dass die Schifffahrt die Daten fehlerfrei und rechtzeitig meldet. Pölschinski: „Laut Rheinschiffahrtspolizeiverordnung muss der Schiffer wissen, was in seiner Verantwortung gesendet wird. Das erfordert nicht nur eine hohe Wachsamkeit beim Eingeben der Daten, sondern auch eine möglichst reibungslose Kommunikation zwischen dem Schiffer und dem Umschlagsbetreiber und eine optimale Datenübermittlung zwischen den Betriebssystemen und Softwareanwendungen des Schiffers und des Umschlagsbetreibers, um die Eingabe der Meldedaten durch den Schiffsführer zu vermeiden. Vielleicht wäre es sinnvoll, zu diesem Zweck eine Sensibilisierungskampagne ins Leben zu rufen. Dort sehen wir noch Verbesserungsbedarf.“

### Lernprozess

Die von der ZKR angedachte weitere Ausweitung der Meldepflicht ist wieder ein anders Thema und wird zweifellos neue Herausforderungen nach sich ziehen. In der Containerschifffahrt ist aber das elektronische Melden heute auf dem guten Weg. „Alle haben ihr Bestes gegeben“, so Pölschinski und Boettcher abschließend. „Es hat uns aber gezeigt, dass selbst auf Entscheidungsebene über technische Details diskutiert werden muss. Bei einem so komplexen System ist eine gute Kommunikation zwischen den Zuständigen für Technik, Betrieb und Rechtsetzung besonders wichtig. Heute arbeiten wir viel enger zusammen und haben mehr Verständnis für das Denken der Anderen. Das ist ein Riesengewinn für das Ganze. Man sollte aber mit der Wiedereinführung warten, bis alles ausreichend sicher funktioniert. Darüber sind sich alle wohl einig.“

*„Es hat uns gezeigt, dass selbst auf Entscheidungsebene über technische Details diskutiert werden muss.“*





Peter Sauter, seit 30 Jahren aktiv im Hafen Basel.  
(Bild: Schweizerische Häfen)

Elektronisches Melden in Basel

# Sensibilisierung der Landseite notwendig

**Nach ausführlichen Tests und technischen Anpassungen kann die elektronische Meldepflicht für Containerschiffe auf dem Rhein voraussichtlich dieses Jahr eingeführt werden. Äußerst wichtig für die Revierzentrale in Basel wäre, dass die Landseite künftig rasch die definitiven Containernummern bekannt gibt. Aus Sicht der Schweizer muss die Verantwortung der Meldepflicht beim Schiffsführer bleiben.**

*Heute gibt es für die Hotelschiffe am ganzen Rhein die Meldepflicht. Das freut uns sehr, denn Menschen sind das wertvollste Gut*

Peter Sauter ist patentierter Schiffsführer und leitet in den Schweizerischen Rheinhäfen die Abteilung Schifffahrt und Hafenbetrieb. Er ist auch Mitglied der Geschäftsleitung. Sauter arbeitet seit 30 Jahren im Hafen Basel, wo er unter anderem die Revierzentrale vom Anfang an mit aufgebaut hat. Darüber hinaus wirkt er als Experte bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) in diversen Arbeitsgruppen mit und ist Verbindungsglied zu anderen internationalen Arbeitsgruppen. Er sitzt also regelmäßig mit den Kollegen aus den Niederlanden, Deutschland, Frankreich und Österreich am Tisch. „Die internationale Zusammenarbeit in der Binnenschifffahrt finde ich beispielhaft. Es ist wirklich ein europäischer Gedanke dabei. Auch wenn wir als Schweiz nicht zur EU gehören, sind wir dankbar, dass wir mit ins Boot genommen werden. Als Endstation für die Rheinschifffahrt wollen wir den Binnenschiffern in Basel die gleichen, guten Voraussetzungen bieten, die sie auch in den Niederlanden und Deutschland vorfinden. Wir verstehen uns als ein Dienstleister und setzen dabei auf das gleiche Serviceniveau wie z.B. in Rotterdam. Zwar haben wir in der Revierzentrale leider keinen 24-Stundendienst, das lösen wir aber durch die Zusammenarbeit mit unserem Pikettdienst. Von Montag bis Freitag sind wir von 5 bis 21 Uhr besetzt, am Samstag von 5 bis 13 Uhr. Den Rest der Zeit machen wir die notwendige Arbeit in Zusammenarbeit mit dem Pikettdienst. So

können wir eigentlich auch einen 24-Stundendienst garantieren. Darüber hinaus wird in Zusammenarbeit mit der Einsatzzentrale der Berufsfeuerwehr Basel der Nautische Informationsfunk (NIF) 24 Stunden betrieben. Im Notfall ist also immer jemand erreichbar.“

## Testperiode

Wie die Niederlande und Deutschland beteiligte sich auch die Revierzentrale in Basel in den vergangenen Monaten an Tests für das elektronische Melden in der Rheinschifffahrt. Nachdem die Verpflichtung zum elektronischen Melden für Binnenschiffe mit mehr als 20 Containern oder Gefahrgutcontainern im letzten Jahr ausgesetzt wurde, scheinen die technischen Probleme nun gelöst zu sein. „Hoffentlich sind wir diesmal auf der besseren Seite“, so Sauter. „In den vergangenen Monaten hat man viel Arbeit aufgebracht, um die Probleme zu erkennen und zu beseitigen. Ich hoffe, dass der neue Termin zur Einführung der elektronischen Meldepflicht gehalten werden kann. Die Lokomotive läuft jetzt, wir sollten den Druck aufrechterhalten. Wir sollten aber mit der Einführung warten bis auch das letzte technische Problem beseitigt ist. Wir können es uns nicht noch einmal leisten, das Ganze abzublenden. Das will niemand.“

## Schnittstelle Landseite

Nach Ansicht der Schweizer sollte die Verantwortung für das Melden als solches in Zukunft beim Schiff-

führer bleiben. „Nur der Schiffsführer weiß, was an Bord ist. In einem Seehafen wie Rotterdam ist es vielleicht weniger ein Problem, aber bei uns fahren die Containerschiffe manchmal drei bis vier Lade-/Löschstellen an. Es kann nicht sein, dass wir von vier verschiedenen Stellen elektronische Mitteilungen bekommen. Darüber hinaus müssen wir die Landseite verstärkt für die neue Technik sensibilisieren. Im BICS gibt es eine Schnittstelle zu den Informationssystemen der Terminalbetreiber, wodurch die Daten direkt vom Terminal aufs Binnenschiff gelangen und der Schiffer die an Land erhobenen Daten nicht wieder erheben muss. Das Problem ist aber, dass die Container oft spät angemeldet werden. Damit sie am Terminal behandelt werden, bekommen sie eine provisorische Nummer. Beim Melden arbeiten wir jedoch mit der definitiven Containernummer, die oftmals erst dann zur Verfügung steht, wenn die Container an Bord geladen werden. Außerdem wird das Mutterschiff häufig in einem anderen Hafenbecken geladen als der Back. Auf einem Back gibt es aber keinen Computer, dort muss man die Containernummern von Hand registrieren. Wenn das Schiff beladen ist, will der Schiffsführer selbstverständlich weiterfahren und er hat keine Zeit mehr, sich um die Daten zu kümmern und diese in den Computer einzugeben. Wir können dieses Problem nur lösen, indem wir früher über die notwendigen Daten verfügen. Die Landseite muss

also eher die definitiven Nummern freigeben, denn keiner von uns will ein Schiff nach dem Laden daran hindern weiterzufahren.“

## Alles melden?

Während in den Niederlanden alle Schiffsdaten elektronisch weiterzuleiten sind, beschränkt man sich in Deutschland, Frankreich und der Schweiz auf eine kleinere Anzahl von Informationen. Was ist der Grund? „In den Niederlanden hat die Binnenschifffahrt einen wesentlich größeren Anteil als bei uns in der Schweiz. Ich kann die Holländer gut verstehen, wenn sie wirklich alles wissen möchten. Aber wenn die Verkehrsdichte abnimmt, überlegt man sich schon mal, ob man die gesamte Datenmenge erst im Havariefall braucht oder ständig. Das ist letztendlich auch eine Frage der Kapazitäten und der Mittel. Die Holländer haben die Mittel, um es auf diese Weise zu tun. In der Schweiz ist der Anteil der Schifffahrt

*Äußerst wichtig für die Revierzentrale in Basel wäre, dass die Landseite künftig rasch die definitiven Containernummern bekannt gibt*

aber wesentlich geringer. Ständig alle Daten zu vermitteln wäre bei unserer Anzahl Schiffe übertrieben. Bei uns ist das alles viel besser überschaubar und somit absolut

nicht vergleichbar mit der Situation in den Niederlanden.“

## Untergrenze

Von der Einführung der elektronischen Meldepflicht erhofft sich Sauter nicht nur Zeitersparnisse, sondern vor allem auch eine Steigerung der Sicherheit im Schiffsverkehr. „Früher hat man am Rhein lediglich drei Container ins System eingetragen, während der Rest per Fax weitergeleitet wurde. So etwas verschafft aber ein falsches Sicherheitsgefühl, wie der Unfall mit dem MS Excelsior gezeigt hat. Eine solche Containermenge kann man nicht mit Faxlisten abarbeiten, schon allein deshalb, weil man in den Revierzentralen zu wenig Kapazität hat. Wenn es nach uns ginge, müssten nicht nur Schiffe mitmachen, die mehr als 20 Container befördern, sondern läge die Untergrenze bei 5 Containern oder sogar noch weniger.“

## Kabinenschifffahrt

In der Arbeitsgruppe RIS (River Information Services) der ZKR hat sich die Schweiz dafür stark gemacht, dass die Meldepflicht auch auf die internationale Kabinenschifffahrt ausgedehnt wird. „Wir haben jeweils viele Hotelschiffe in Basel. Wenn etwas passiert, will man genau wissen, wie viele Personen an Bord sind. Heute gibt es für die Hotelschiffe am ganzen Rhein die Meldepflicht. Das freut uns sehr, denn Menschen sind das wertvollste Gut.“



*Thorsten Koch. „Wir testen gerade die Schnittstellen, damit wir die Daten direkt von unserem System an Bord weiterleiten können.“*

*Maik Bastian. „Dadurch bringen wir mehr Sicherheit in die Transportkette und wir stärken die Binnenschifffahrt im intermodalen Wettbewerb.“*

Containerschifffahrt bereitet sich vor auf elektronisches Melden

# „Gemeinsam den Datenkreis schließen“

**Auch wenn es vermutlich noch einige Jahre dauern wird, bis der elektronische Datenaustausch in der Containerschifffahrt tadellos funktioniert, zeigen sich die IT-Verantwortlichen bei Haeger & Schmidt und H&S Container Line optimistisch. „Wir haben in den letzten Monaten große Fortschritte gemacht. Der elektronische Datenaustausch bringt mehr Sicherheit in die Transportkette und verstärkt die Position der Binnenschifffahrt im intermodalen Wettbewerb.“**

Vor drei Jahren wurde H&S Container Line, ein früherer Bestandteil von Haeger & Schmidt, in einer separaten Gesellschaft innerhalb der IFB-Gruppe untergebracht. Während sich Haeger & Schmidt international auf Fluss-, See- und Binnenschifftransporte, Projektlogistik und Umschlag/Lagerung konzentriert, ist H&S Container Line auf Containertransporte spezialisiert,

*Der elektronische Datenaustausch bringt mehr Sicherheit in die Transportkette und verstärkt die Position der Binnenschifffahrt im intermodalen Wettbewerb*

bei denen das Binnenschiff eine tragende Rolle spielt. Mit flexiblen Liniendiensten bedient das Unternehmen den kompletten Rhein ab Rotterdam und Antwerpen. Dabei werden auch die Vor- und Nachläufe auf Straße und Schiene organisiert. „Zur Zeit arbeiten wir an der Verknüpfung zwischen unserem internen EDV-System und den Systemen an Bord“, erzählen Maik Bastian, Prokurist bei H&S Container Line, und Thorsten Koch, Prokurist und IT-Koordinator bei Haeger & Schmidt. „Wir testen gerade die Schnittstellen, damit wir die Daten direkt von unserem System an Bord weiterleiten können, wo sie automatisch in das Stauplanprogramm eingelesen werden und dann

weiterfließen in das BICS-System. Dadurch werden unsere Partner an Bord in Zukunft viel weniger Daten per Hand eintippen müssen. Ende April sollte alles funktionieren.“

### Saubere Schnittstellen

Die Telematikentwicklungen in der Binnenschifffahrt schreiten schnell voran, was die ZKR im letzten Jahr veranlasste, die elektronische Meldepflicht für Containerschiffe auf dem Rhein einzuführen. Die Verpflichtung wurde aber bald wieder aufgehoben, nachdem sich herausstellte, dass die Schnittstelle zwischen dem BICS-Programm und dem deutschen Melde- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (MIB) nicht funktionierte. Als Vorsitzender der Telematikgruppe beim Verein für europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW) erfuhr Koch frühzeitig, dass es Probleme gab. „Schade, dass es verschoben werden musste, aber man sollte besser zuerst die Schnittstellen sauber definieren und dann die elektronische Meldepflicht einführen. Es muss sicher sein, dass die Daten fehlerlos zwischen den Niederlanden, Deutschland und Basel laufen, sonst findet man keine Akzeptanz. Offenbar wurde die Komplexität der Materie unterschätzt. Der Teufel steckt wie so oft im Detail. Das elektronische Melden ist ein komplexes System mit hohem Anspruch, dessen Entwicklung Zeit braucht. In den letzten Monaten wurde aber viel und hart daran gearbeitet. Das ist zu begrüßen, denn noch so eine Pleite können wir uns nicht erlauben.“

### Arbeiterleichterung

„Der Hauptvorteil des elektronischen Meldens wird beim Schiffsführer liegen“, sagt Bastian. „Der administrative Aufwand wird spürbar sinken. Wir wollen die Arbeit von unserer Seite so gut wie möglich machen, damit der Schiffer per Mausclick über die notwendigen Informationen verfügt. Das betrachten wir als eine Dienstleistung für unsere Partikuliere, mit denen wir langfristig zusammenarbeiten wollen. Der elektronische Datenaustausch hilft, die Fehler zu reduzieren, was wiederum zu kürzeren Aufenthalten an den Terminals führen kann. Da wir Liniendienste anbieten, ist es in unserem Interesse, dass die Schiffe an den Terminals schnell abgefertigt werden. Das klappt leider noch nicht immer.“

*Das Verständnis für Tracing und Tracking in der Containerschifffahrt nimmt rasch zu*

### MIS-CoBIVA

Gemeinsam mit Alcotrans, Bulcotrans, Contargo, Danser und Rhinecontainer beteiligt sich H&S Container Line an MIS-CoBIVA, dem Management- und Informationssystem für die Containerbinnenschifffahrt. MIS-CoBIVA hat zum Ziel, die Abläufe im Containertransport transparenter zu machen. Alle Schiffe sind dazu mit einem Navigationsgerät von TomTom ausgerüstet und können online

verfolgt werden. Nachdem viele Schiffer anfangs gar nicht begeistert waren von dieser Idee, nimmt das Verständnis für Tracing und Tracking in der Containerschifffahrt rasch zu. „AIS wird auch in Zukunft weiter auf dem Vormarsch sein, zumal es jetzt auch ein Förderprogramm dafür gibt. Die Vorteile in Verbindung mit beispielsweise dem Radarpiloten sind gewaltig. Das online Verfolgen ist lediglich der erste Schritt, denn dazu wird auch die Vernetzung mit den Terminals und zum Beispiel den Schleusen kommen. Das kann zur Optimierung des Schleusenmanagements führen.“ Koch: „Wichtig ist, dass die Daten historisch tabellarisch zur Verfügung stehen. Damit können wir die Umlaufzeiten kontrollieren und Schwachstellen erkennen. Bedauerlicherweise steht die Binnenschifffahrt an den Seeterminals oftmals an letzter Stelle. Man muss nehmen was übrigbleibt an Slots. An einzelnen Terminals liegen unsere Schiffe noch immer zu lange. Dank MIS-CoBIVA kann man genau sagen, an welchen Terminals es Probleme gibt. Diese können dann gezielt angegangen werden.“

### Kunden sind Datenquelle

Damit der elektronische Datenfluss reibungslos klappt, ist H&S Container Line auf die Mitarbeit seiner Kunden angewiesen. Bastian: „Vor allem auf den Kurzstrecken haben wir teilweise Probleme, rechtzeitig an die kompletten Daten zu kommen. Die Schiffe sind sehr schnell im Seehafen und die Terminals müssen auch wiederum frühzeitig

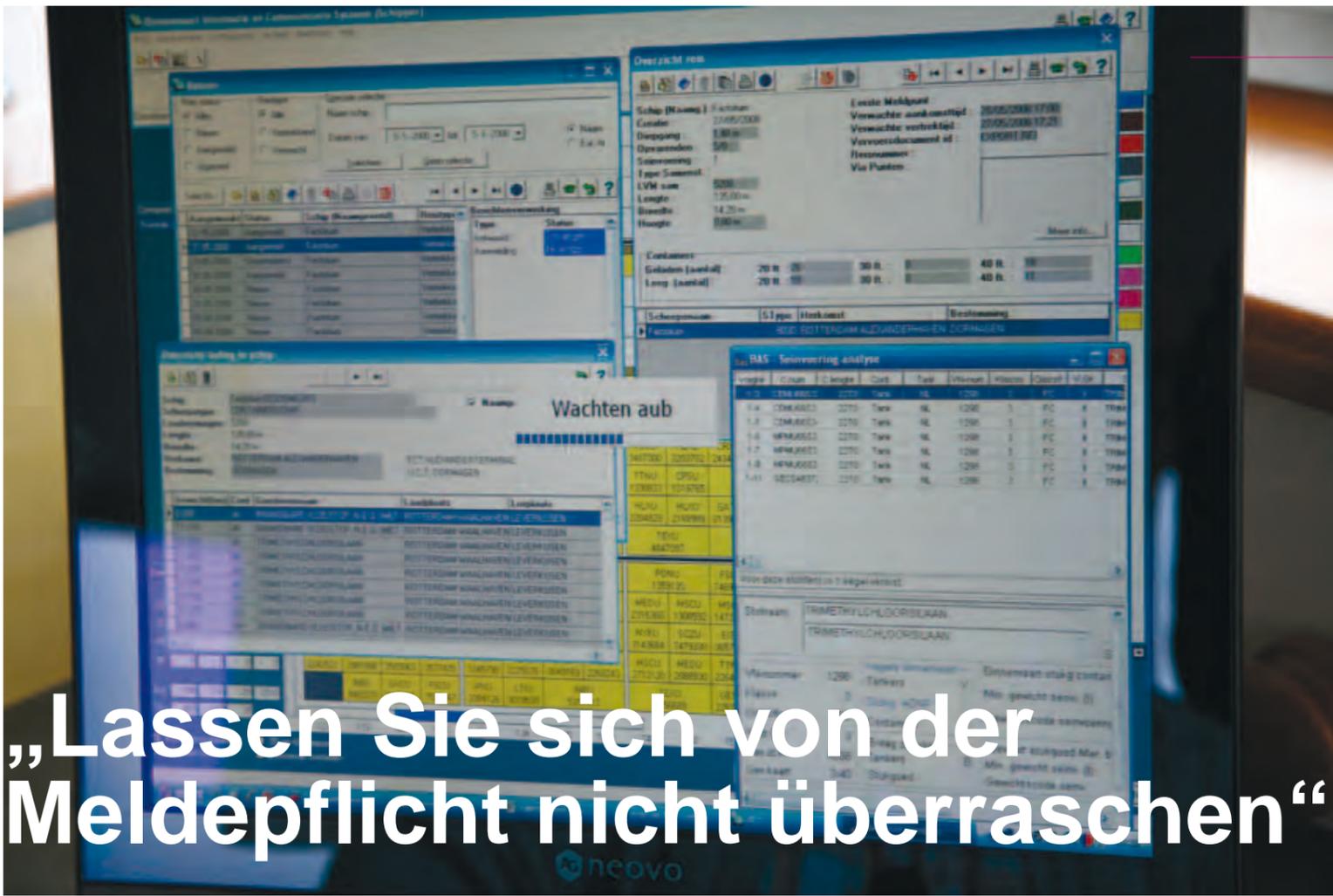
über die Ladungsdetails informiert werden.“

Koch: „Darüber hinaus bekommen wir nicht immer die aktuellen Daten geschickt, wodurch wir gezwungen sind, manuelle Korrekturen durchzuführen. Wichtig ist es, die Angaben sorgfältig zu überprüfen. Zum Beispiel: Wurde das Brutto- oder Nettogewicht eines Containers übermittelt? Eine Fehlinterpretation in dieser Materie kann besonders am Oberrhein, wo es in allen Richtungen Beschränkungen für die Schifffahrt gibt, fatal sein. Glücklicherweise sind die Schiffer heute technisch so gut ausgestattet, dass sie alles noch mal nachprüfen können.“

*Der Hauptvorteil des elektronischen Meldens wird beim Schiffsführer liegen*

nen. Bis aber der elektronische Datenaustausch makellos funktioniert, wird es sicherlich noch einige Jahre dauern. Da die Kunden unsere Datenquelle sind, müssen wir gemeinsam mit ihnen versuchen, den Kreis zu schließen.“

Bastian: „Dadurch bringen wir mehr Sicherheit in die Transportkette und wir stärken die Binnenschifffahrt im intermodalen Wettbewerb. Im Straßengüterverkehr arbeitet man schon seit Jahren mit Tracking & Tracing. Die Binnenschifffahrt darf hier nicht zurückbleiben. Ganz im Gegenteil: Sie muss auch Trends setzen.“



Die BICS-Maske ist übersichtlich gestaltet.

# „Lassen Sie sich von der Meldepflicht nicht überraschen“

„Eine positive Entwicklung: Im letzten Jahr hat sich die Zahl der Binnenschiffer, die elektronisch melden, von 19 auf gut 60 Prozent erhöht.“

Rijkswaterstaat (RWS) hat festgestellt, dass etwa vierzig Prozent aller Binnenschiffer, die sich demnächst am elektronischen Melden beteiligen müssen, das BICS-Programm noch nicht installiert haben. Dies geht aus der Vergabe von Benutzernummern für BICS hervor. Henk van Laar, Manager beim Bureau Telematica Binnenvaart (BTB), macht sich Sorgen.

„Wahrscheinlich denken sich diese Personen: 'Solange es die elektronische Meldepflicht nicht gibt, warte ich einfach ab.' Ich kann mir das nur so erklären, denn es ist schwer vorstellbar, dass es in der Containerschifffahrt noch Binnenschiffer gibt, die nicht wissen, dass sie sich demnächst elektronisch melden müssen. Gemeinsam tun wir alles daran, die Binnenschifffahrt zu informieren. Deshalb geben wir auch diese BICSmails heraus.“ Van Laar warnt Binnenschiffer, die das BICS-Programm noch nicht installiert haben: „Beschaffen Sie sich bloß diese Software, auch wenn es noch keine elektronische Meldepflicht gibt. Ich kann mir vorstellen, dass manche sich zurücklehnen, nachdem das Ganze im letzten Jahr einen Fehlstart genommen hat. Es ist aber vernünftig, sich gut vorzubereiten, denn glauben Sie mir: Die elektronische Meldepflicht kommt bestimmt.“

**Unterstützung**  
Wer das BICS-Programm noch nicht installiert hat, kann sich dabei helfen lassen vom BICS-Team. Van Laar: „Wir werden mit einigen Binnenschiffern selbst Kontakt aufnehmen und sie bitten, das BICS-Programm zu installieren. Selbstverständlich können sie uns auch anrufen. Damit vermeiden wir Panik und Anfangsschwierigkeiten, wenn eine große Gruppe Binnenschiffer demnächst überstürzt die Software installieren muss.“

**Übergangsregelung**  
„Ich verstehe nicht, weshalb sich manche so zurückhaltend verhalten, zumal die meisten Binnenschiffer die Containerinformationen digital an Bord bekommen. Es gibt auch noch immer Schiffer, die nicht über ein Stauprogramm verfügen. Es ist ratsam, eine solche Software zu installieren. Sie enthält nämlich die BICS-Funktionen, wodurch sich

Fehler vermeiden lassen. Und das ist doch der Sinn der Sache, genauso wie die Erhöhung der Sicherheit im Schiffsverkehr.“ Laut Van Laar ist es ganz und gar nicht sicher, dass es bei der Einführung der elektronischen Meldepflicht eine Übergangsregelung geben wird. Zwar war dies anfangs vorgesehen, doch nachdem sich die Einführung der Meldepflicht so lange hinzieht, halten einige eine Übergangsregelung mittlerweile für überflüssig. „Allein schon deshalb sollte man so schnell wie möglich das BICS-Programm installieren. In den Niederlanden arbeiten wir seit Jahren damit und ich bin mir sicher, dass es auch in Deutschland funktionieren wird. Der Umstieg auf das elektronische Melden ist auch wichtig für das Image der Binnenschifffahrt. Wie schaut das bloß aus, wenn vierzig Prozent aller Schiffer, die sich demnächst elektronisch

melden müssen, die dazu notwendigen Programme noch nicht installiert haben? Logisch, dass sich die Behörden Sorgen darüber machen.“

**Positive Entwicklung**  
Trotz aller Sorgen um diejenigen, die sich noch nicht auf das elektronische Melden vorbereitet haben, hat Henk van Laar auch Positives zu berichten: „Im letzten Jahr hat sich die Zahl der Binnenschiffer, die elektronisch melden, von 19 auf gut 60 Prozent erhöht. Das freut uns natürlich.“ Gibt es denn noch viele Schiffe, die manchmal Container transportieren und in der restlichen Zeit Troc-kengüter? „Ich glaube nicht, dass diese Anzahl so groß ist, denn die Containerschifffahrt entwickelt sich nach und nach zu einem Spezialbereich. Selbstverständlich kann jedes Frachtschiff auch Container befördern. Menschen vergessen oft,

dass man zwar nicht elektronisch meldepflichtig ist, dass aber die Meldepflicht an sich – per Fax oder Telefon – existiert für alle Schiffe, die mehr als zwanzig Container befördern. Computersysteme führen aber immer zu Überraschungen, besonders wenn man sie nur am Rande benutzt. Genau auf solche Überraschungen bereitet sich ein professionelles Gewerbe vor, insbesondere wenn es großen Wert auf die Sicherheit legt. Daher mein Aufruf an alle, die noch nicht über BICS verfügen: Installieren Sie diese Software. RWS, BTB und das BICS-Team helfen Ihnen gerne dabei. Lassen Sie sich aber bloß nicht überraschen, wenn die Meldepflicht plötzlich da ist.“

## Jetzt auch Codeliste für Tankterminals

Das niederländische Bureau Telematica Binnenvaart (BTB) stellt derzeit eine Liste zusammen mit den Terminalcodes im Tankschifffahrtsbereich. Über diese Terminalcodes kann man den Ort und die Identität einer Lade-/Löschstelle präzise festlegen. Die Codes werden benutzt beim elektronischen Melden. Durch sie stellt man sicher, dass es bei der Datenvermittlung zwischen verschiedenen PC's nicht zu Missverständnissen oder Fehlinterpretationen kommt. Über den Terminalcode lässt sich nämlich haargenau nachzuvollziehen, um welche Lade- oder Löschstelle es sich in einem elektronischen Bericht handelt.

**Containerschifffahrt**  
In der Containerschifffahrt werden die BTB-Codelisten für Contai-

nerterminals bereits seit Jahren intensiv benutzt. Rijkswaterstaat verwendet sie unter anderem beim

Verarbeiten der BICS-Meldungen. Auch Behörden und Logistikbetriebe in ganz Europa benutzen die Terminalcodelisten. Sogar beim Start eines Containertransportes in China sind die Terminalcodes bereits bekannt. Die Binnenschifffahrt macht es ihren Kunden eben leicht!

**Anpassungen schnell gemacht**  
Es hat sich herausgestellt, dass die Binnenschifffahrt selbst am besten imstande ist, die Listen der Terminalcodes aktuell zu halten. Das BTB bekommt die dazu notwendigen Informationen direkt von Binnenschiffern und Schiffsoperatoren. Änderungen werden schnell und flexibel durchgeführt. Dabei leitet das BTB die Änderungen an Rijkswaterstaat

sowie an andere Organisationen an Land weiter. Binnenschiffer erhalten die aktuellen Terminalcodes automatisch beim Update von BICS. So sind alle beteiligten Parteien schnell auf dem Laufenden über den aktuellen Stand der Dinge.

**Helfen auch Sie!**  
Sind Sie Tankschiffer? Dann können auch Sie dem BTB dabei helfen, die Liste der Terminalcodes in Europa zu vervollständigen und aktuell zu halten, indem Sie eine E-Mail schicken mit den Lade- und Löschstellen die Sie besuchen oder die Ihnen bekannt sind. Wichtig ist, dass wir so viel Informationen über die Terminals sammeln wie möglich: Betriebsname, Ort, Hafen, Kainummer und Telefonnummer. Erwähnen

Sie bitte auch Ihre eigene Telefonnummer, damit sich das BTB gegebenenfalls direkt mit Ihnen in Verbindung setzen kann. So treiben wir gemeinsam die Professionalisierung der Binnenschifffahrt voran! Auf der Website vom BTB ([www.binnenvaart.org](http://www.binnenvaart.org)) können Sie schnell und einfach einen neuen Terminal hinzufügen. Benutzen Sie dazu das Pull-down-Menü 'Terminalcodes'. Scrollen Sie darüber und klicken sie auf 'Terminal Toevoegen' oder 'Wijzigen'. Es erscheint nun automatisch ein Formular und alles andere ergibt sich von selbst. Im Voraus besten Dank für Ihre Mitarbeit!



*Containerfahrt auf dem Rhein. „Die Datenmengen sind so umfangreich, dass man sie kaum noch per Hand vermitteln kann.“*

*Elektronisches Melden aus Sicht der Revierzentrale Gamsheim*

# „Ein wichtiger Impuls für die Sicherheit auf dem Rhein“

**Im CARING, dem ‘Centre d’Alerte Rhénane d’Informations Nautiques de Gamsheim’, bereitet man sich auf die Wiedereinführung der elektronischen Meldepflicht in der Containerschifffahrt vor. „Das elektronische Melden wird die Sicherheit auf dem Rhein erhöhen“, so CARING-Koordinator Alain Roberjot.**

*„Indem man elektronisch meldet, legt man die Daten eindeutig fest und schafft man mehr Deutlichkeit über die Ladung.“*

Die Mitarbeiter der Revierzentrale in Gamsheim koordinieren die Binnenschifffahrt auf dem französisch-deutschen Rhein zwischen Lauterburg und der Grenze zur Schweiz. Sie übermitteln Wasserstände, nehmen Meldungen über Fracht und Gefahrgut entgegen und greifen ein, wenn es zu Havarien oder Verunreinigungen kommt. Angesichts so vieler Aufgaben freut sich

die Revierzentrale auf das elektronische Melden.

### **Übersichtlich und vollständig**

„Das elektronische Melden wird die Sicherheit im Schiffsverkehr erhöhen“, erwartet Alain Roberjot. „Wir stehen kontinuierlich mit der Binnenschifffahrt in Kontakt, damit wir die notwendigen Informationen sammeln können. Im Moment

machen wir dies hauptsächlich per Telefon und Fax. Die Sprache stellt kein einziges Problem dar, auch wenn es kleine Unterschiede zwischen dem deutschen, französischen und niederländischen Binnenschifffahrtsvokabular gibt. Vor allem bei technischen Begriffen und Produktbeschreibungen muss man aufpassen. Schwierig wird es, wenn die Faxe kaum zu lesen oder die

Anrufe schlecht zu verstehen sind. Indem man elektronisch meldet, legt man die Daten eindeutig fest und schafft man mehr Deutlichkeit über die Ladung. Die Technik hilft aber auch, die Datenmengen vollständig zu übermitteln. Heute passiert es noch oft, dass wir nicht alle Daten empfangen. Schiffer vergessen manchmal das eine oder andere an uns weiterzuleiten. Das bringt die Sicherheit im Schiffsverkehr in Gefahr. In der Containerschifffahrt sind die Datenmengen so umfangreich, dass man sie kaum noch per Hand vermitteln kann, schon allein deshalb, weil es Unmengen an Zeit kostet. Elektronisches Melden bedeutet also auch eine Zeitersparnis. Der größte Vorteil ist aber, dass wir dadurch die Sicherheit im Schiffsverkehr erhöhen. Allein in Gamsheim haben wir im letzten Jahr sechs Millionen Tonnen Gefahrgut registriert.“

### **Gute Zusammenarbeit**

Nach dem Fehlstart im vergangenen Jahr ist die Wiedereinführung der elektronischen Meldepflicht laut Roberjot auf einem guten Weg. Auch die Verkehrszentrale in Gamsheim hat sich in den letzten Monaten an praktischen Tests beteiligt. Im Mai werden die Revierzentralen ihre Erfahrungen mit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) besprechen.

Die ZKR muss entscheiden, wann die elektronische Meldepflicht wiedereingeführt werden kann. Roberjot zeigt sich optimistisch: „Auch wenn wir in Frankreich nur wenige elektronische Meldungen entgegennehmen, bemerken wir einen Fortschritt. Besonders die großen Schiffe melden sich stets häufiger elektronisch. Über den Sinn des elektronischen Meldens habe ich mich in letzter Zeit ausführlich mit Binnenschifffahrern unterhalten. Wichtig ist, dass die Binnenschifffahrt die vielen Vorteile erkennt. Die Niederlande, Deutschland, die Schweiz und Frankreich haben intensiv daran gearbeitet, das elektronische Melden voranzutreiben. Wir treffen uns regelmäßig, um die Fortschritte und die noch existierenden Probleme zu besprechen. Auch wenn noch kleine Anpassungen notwendig sind, so haben die Tests doch gezeigt, dass es funktioniert. Ich finde es nur schade, dass sich noch längst nicht alle Schiffe melden. Daher mein Aufruf an die Binnenschifffahrt: Benutzen Sie das elektronische Melden. Es ist in ihrem eigenen Interesse!“

*In der Revierzentrale Gamsheim freut man sich auf das elektronische Melden.*

*Alain Roberjot, Koordinator in der Revierzentrale Gamsheim. (Foto: CARING)*



Schritt für Schritt ins elektronische Zeitalter

# „Modernisierung tut der Binnenschifffahrt gut“

Jörg Rusche: „Lücken im Netz können dazu führen, dass die Meldung nicht oder nicht sofort zur zuständigen Behörde gelangt.“

**Das elektronische Melden wird die Sicherheit und Leichtigkeit im Schiffsverkehr erhöhen und trägt somit auch zur Imageverbesserung der Binnenschifffahrt bei. Was sich heute in der Containerschifffahrt auf dem Rhein vollzieht, wird irgendwann auch für andere Schiffstypen und Wasserstraßen gelten. Doch so leicht ist der Umstieg nicht, wie sich ausgerechnet in der Containerschifffahrt gezeigt hat.**

Im vergangenen Jahr wurde die Einführung der elektronischen Meldepflicht für Containerschiffe auf dem Rhein wegen technischer Probleme verschoben. Nachdem die Land- und Bordsysteme in den letzten Monaten nachgebessert wurden, hat eine Reihe praktischer Tests stattgefunden. Darauf hatte auch der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) über die europäischen Binnenschifffahrtsorganisationen ESO und EBU bestanden. „Durch die Tests bekommen die Menschen in den Terminals und an Bord mehr Gespür für die Technik“, erläutert BDB-Geschäftsführer Jörg Rusche. „Außerdem kann man so sicherstellen, dass die Technik funktioniert. Wir hoffen, dass man die Tests sehr sorgfältig auswertet, damit nicht noch einmal das passiert, was im letzten April geschah.“

## Viele Vorteile

Das elektronische Melden wird laut Rusche eine Erhöhung der Sicherheit und der Leichtigkeit im Schiffsverkehr bringen. „Die Meldungen werden exakter, was im Falle einer Havarie sicher hilfreich sein kann. Wenn die Behörden besser infor-

miert sind, können sie schneller die notwendigen Rettungs- und Sicherheitsmaßnahmen einleiten. Außerdem werden die Mitarbeiter der Revierzentralen entlastet, indem sie nicht mehr schlecht lesbare Faxlisten entziffern müssen. Diese Menschen sind gut ausgebildete Nautiker, die den Kopf freihalten müssen für ihre Hauptaufgabe: So lange wir in Deutschland noch kein AIS haben, ist es wichtig, dass sie Verkehrsberatung machen. Mit einem soliden Datensystem wird man aber auch die Auslastung der ohnehin knappen Liegeplätze verbessern und das Schleusenmanagement optimieren können. Das eröffnet betriebswirtschaftliche Vorteile, indem der Schiffsführer die Motorleistung anpassen kann, wenn er auf die Schleuse zufährt, und keine Wartezeiten mehr hinnehmen muss. In Verbindung mit AIS (Automatic Identification System) wird das Zwischenmelden an den Revierzentralen in Zukunft überflüssig sein – eine enorme Erleichterung des Schiffsbetriebs. Eine bessere Datenqualität ermöglicht es den Behörden auf einfachere Art und Weise aussagfähigere Statistiken zu erstellen. Schließlich kommt hinzu,

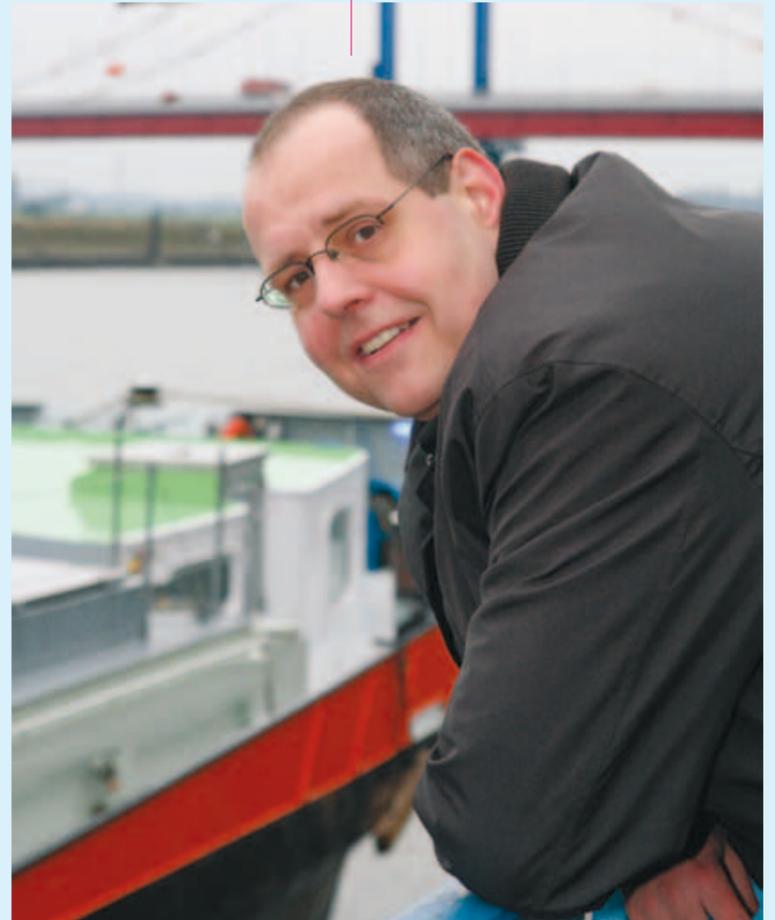
dass man durch eine intensivere Nutzung der Daten Verursachern von Gewässerverschmutzungen leichter das Handwerk legen kann, damit der Ruf der Binnenschifffahrt als umweltschonender Verkehrsträger nicht in Gefahr gerät.“

## Lücken im Mobilfunknetz

Damit die Daten schnell und sicher übertragen werden, muss am Rhein ausreichend Netzkapazität zur Verfügung stehen. Zwischen Karlsruhe und Basel gibt es aber noch Lücken im Mobilfunknetz. Das ist keine Zuständigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, sondern der Mobilnetzbetreiber. „Lücken im Netz können dazu führen, dass die Meldung nicht oder nicht sofort zur zuständigen Behörde gelangt“, so Rusche. „Daher brauchen wir die Möglichkeit, dass die Daten von Dritten an die Revierzentralen weitergeleitet werden können. Es ist auch vernünftig, wenn man bestimmte Daten noch einmal mündlich durchgibt. So weiß zum Beispiel nur der Schiffer, wie viele Personen sich an Bord befinden.“

## Datenschutz gesichert

Was man sich heute für die Containerschifffahrt überlegt, wird irgendwann auch auf andere Schiffstypen gelten, die schon meldepflichtig sind, dies aber noch nicht elektronisch erledigen müssen. Auf lange Sicht wird sich auch die Tankschifffahrt dieser Entwicklung nicht entziehen können. Nicht alle Marktteilnehmer haben aber Vertrauen in die Technik. Eine Optimierung des Schleusen- und Liegeplatzmanagements ist gut und schön, aber wie stellt man sicher, dass Daten nicht in die falschen Hände geraten? Können etwa Wasserschutzpolizei und Konkurrenten auch darauf zugreifen? „Der Datenschutz ist äußerst wichtig“, sagt Erwin Spitzer, Gefahrgutexperte beim BDB. „Im Rahmen des europäischen IRIS (Implementierung von River



Information Services) haben sich die Behörden aber darauf geeinigt, die Daten auch für die bessere Integration der Binnenschifffahrt in logistische Ketten zu verwenden. Die Schiffseigner als Eigentümer der Daten können ihre Kunden autorisieren auf die Daten zuzugreifen. An Schleusen erhobene Daten werden keineswegs automatisch an die Wasserpolizei weitergeleitet. Nur im Falle eines konkreten Straftatverdachts wird auch die Polizei wegen Amtshilfe Daten abfragen können. Selbstverständlich wird von einer kommerziellen Benutzung der Daten nicht die Rede sein. Sonst würde ein solches System gar keine Akzeptanz finden.“

## Gefahrgutstatistik

Für die Gefahrgutstatistik würde der elektronische Datenaustausch laut Spitzer eine einmalige Chance bieten. „Wenn dafür auf die Meldungen nach UN-Nummern zurückgegriffen wird, können wir exakt definieren, welche Transporte mit Ein- oder Doppelhüllenschiffen durchgeführt werden. Auf Basis solcher Informationen könnte der Gesetzgeber den Fortgang beim Umstieg auf Doppelhüllen leichter nachvollziehen und seine Politik steuern. Heute werden diese Daten in Deutschland schnell aus dem System gelöscht und für nichts anderes mehr genutzt. Das ist nicht mehr zeitgemäß.“

## Umstieg nicht einfach

Obwohl die Entwicklungen im Telematikbereich schnell voranschreiten, wird es wohl noch Jahre dauern, bis die gesamte Binnenschifffahrt im elektronischen Zeitalter angekommen ist. Das beweist auch der Blick in die jüngste Telematikumfrage der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung. Zwar ist die Anzahl der PCs mit Internetanschluss an Bord in den letzten Jahren stark gestiegen, auf den meisten Schiffen trifft man aber längst nicht die Technik an, mit der die modernen Containerschiffe auf dem Rhein ausgestattet sind. Abgesehen vom technischen Aufholbedarf werden organisatorische Fragen zu klären sein, bevor man die elektronische Meldepflicht auf andere Wasserstraßen oder Schiffstypen ausweiten kann. „Man kann nicht einfach so umsteigen“, so Rusche. „Man wird gut überlegen müssen, wie man das elektronische Melden zum Beispiel in der Tank- oder der Kabinenschifffahrt am besten gestaltet.“ Spitzer: „Man kann aber den Fortschritt nicht aufhalten und die Möglichkeiten die sich dadurch ergeben auch gar nicht detailliert vorausdenken. Nun machen wir mal den ersten Schritt, und dann werden wir weitersehen. Die Kräfte um es nach vorne zu bringen, sind sehr stark. Modernisierung tut der Binnenschifffahrt auch gut: Das trägt zur Imageverbesserung bei.“



Erwin Spitzer, Gefahrgutexperte beim BDB. „Modernisierung trägt zur Imageverbesserung bei.“





Jede Ladungsänderung, ETA oder Bestimmung muss als Reise gemeldet werden.

## Fehler beim Melden mit BICS

Bei der Arbeit mit BICS kann es zu Missverständnissen kommen, die wiederum zu falschen Meldungen führen können. Drei häufig gemachte Fehler im Überblick.

- 1) Beim Erstellen einer neuen Reise im Stauprogramm kommt es manchmal unbewusst zu einer fehlerhaften BICS-Meldung. Das passiert, indem man eine alte Datei öffnet, um dort noch etwas nachzuschauen. Beide Reisen stehen dann automatisch in der Sendeliste, damit sie an BICS weitergeleitet werden können. Wenn man vergisst, die alte Reise per Hand aus der Sendeliste zu entfernen, liest BICS beide Reisen als neue Reise ein und sie werden beide an den Wasserstraßenverwalter weitergeleitet. Das kann zu Missverständnissen führen. In einem solchen Fall weiß der Schiffer also nicht, dass er gleich zwei Reisen an den Wasserstraßenverwalter sendet, die anschließend beide in das IVS90 übernommen werden. Die letzte Reise, die man erstellt hat, wird immer als gültige Reise betrachtet.
- 2) Die Definition einer Reise ist nicht allen klar. BICS betrach-

tet jede Ladungsänderung als eine neue Reise. Nun kann es aber Zwischenstopps geben, bei denen man beispielsweise nur einen einzigen Container an Bord nimmt. Wenn man in einem solchen Fall keine Stausoftware benutzt und alle Information per Hand in BICS eingibt, kann es zu Fehlern kommen. Bitte geben Sie beim Zwischenstopp nicht nur diesen einen Container in BICS ein, sondern sorgen Sie dafür, dass die neue Meldung die Informationen der letzten Meldung beinhaltet einschließlich diesem einen Container. Tut man dies nicht, so transportiert man nach der Änderung nur

noch einen Container. Ein Stauprogramm kann hierbei behilflich sein, indem es nicht erlaubt, dass eine kleine Ladungsänderung die komplette Reise ersetzt. Jede Ladungsänderung, ETA oder Bestimmung muss als Reise gemeldet werden, unabhängig davon, ob sie Teil einer längeren Reise ist.

- 3) Beim Passieren der Grenze ist man verpflichtet, sich über Funk bei der Revierzentrale zu melden. Das niederländische IVS90 leitet auch ohne diese Funkmeldung ans deutsche MIB weiter, dass ein Schiff unterwegs ist. Umgekehrt ist dies aber

(noch) nicht der Fall: MIB leitet die Meldung nicht automatisch an IVS90 weiter, wenn ein Schiff sich nicht über Funk gemeldet hat. Ohne diese Funkmeldung beim Grenzübergang können die Reisedaten also verloren gehen!

Selbstverständlich arbeitet man daran, solche Missverständnisse und kleine Fehler zu beseitigen. Schiffer sollten sich aber bewusst sein, dass es sie im Moment noch gibt. Indem man aufpasst, was und wann gemeldet wird, sind Missverständnisse leicht vorzubeugen.

## Erster Meldepunkt im BICS

Bei Beginn einer Reise in den Niederlanden brauchen Sie den ersten Meldepunkt im BICS-Programm meistens nicht auszufüllen. Ihre Meldung wird automatisch an IVS90 weitergeleitet. Nur wenn unterschiedliche Routen möglich sind, müssen Sie den sogenannten ersten IVS90-Meldepunkt angeben (wählen Sie diesen Meldepunkt aus der BICS-Liste). Bei Beginn einer Reise auf dem Rhein außerhalb der Niederlande fragt BICS Sie automatisch, den ersten MIB-Meldepunkt anzugeben. Abhängig vom Ort an dem Sie losfahren, füllen Sie einen der unterstehenden MIB-Meldepunkte ein:

### Meldepunkte Rhein Talfahrt

Von Km	Bis Km	MIB-Meldepunkt	Bemerkung		
149	Rheinfelden	174	Schleuse Märkt	Basel MIB	
174	Schleuse Kembs	352	Lauterbourg	Gamsheim MIB	
352	Lauterbourg	639	Rolandseck	Oberwesel MIB	
639	Rolandseck	858	Emmerich (Spijk)	Duisburg MIB	In der Talfahrt bei Wesel über Funk melden
858	Emmerich (Spijk)	887	Nijmegen	Verkeerspost Nijmegen	Bericht wird direkt an IVS90 weitergeleitet.

Zum Beispiel: In der Talfahrt melden Sie sich bei Wesel über Funk, damit der MIB-Operator in Deutschland weiß, dass er Ihre Informationen an IVS90 in den Niederlanden weiterleiten soll. Das geht nämlich nicht automatisch!

### Meldepunkte Rhein Bergfahrt

Von Km	Bis Km	MIB-Meldepunkt	Bemerkung		
887	Nijmegen	865	Lobith	Nijmegen IVS'90	In der Bergfahrt bei Lobith melden über Funk (CBS Lobith) für Schiffe die nicht zur Zielgruppe gehören.
865	Lobith	639	Rolandseck	Duisburg MIB	
639	Rolandseck	352	Lauterbourg	Oberwesel MIB	
352	Lauterbourg	174	Schleuse Kembs	Gamsheim	
174	Schleuse Märkt	149	Rheinfelden	Basel	

### Kontakt:

#### BICS Helpdesk

Tel. +31(0)10 288 6390 (8.00-23.00 Uhr)  
Fax +31(0)10 288 6391  
helpdesk@bics.nl

#### Stauprogramme – Unterstützung (Helpdesk):

Containerplaner (Autena Marine - Support): +31(0)24 355 6310  
Stauplan 2000 (AVA-Software) - Support): +31(0)78 843 0050

#### Bureau Telematica Binnenvaart

Tel. +31(0)10 206 0606  
Mobil: +31(0)655 823346  
bureau.telematica@binnenvaart.org

### Telefonnummern der wichtigsten Verkehrszentralen

Verkeerspost Dordrecht  
+31 (0)78 6337733

Verkeerspost Nijmegen  
+31 (0)24 3435610

Revierzentrale Duisburg  
+49 (0)206 62097-0 of -252

Revierzentrale Oberwesel  
+49 (0)674 493010

Sluis Iffezheim  
+49 (0)7229 18512300

Gamsheim  
+33 (0) 3 88597634

Strasbourg  
+33 (0) 3 88391261

Gerstheim  
+33 (0) 3 88983346

Rhinau  
+33 (0) 3 88748179

Markolsmeim  
+33 (0) 3 88925338

Vogelgrün  
+33 (0) 3 89726373

Fessenheim  
+33 (0) 3 89486340

Ottmarsheim  
+33 (0) 3 89260822

Kembs  
+33 (0) 3 88597634



### Impressum

BICSmail wird herausgegeben von Bureau Telematica Binnenvaart (in Auftrag von Rijkswaterstaat) Vasteland 12e, 3011 BL Rotterdam, Niederlande 0031 10 2060606  
www.binnenvaart.org  
www.bics.nl

Redaktion: Sarah De Preter, Michel Gonlag

Fotografie: Rolf Köppen, Sarah de Preter, Ben Wind

Lay-out: HP Visuele Communicatie, Gemonde

Druck: Druckerei Vos, Gemert