



- 1 "Weitere 1.500 Fahrzeuge werden künftig elektronisch melden"
- 2 "Ausweitung der elektronischen Meldepflicht bringt Vorteile für alle"
- 3 Häufig gestellte Fragen und Antworten
- 4 Jährlich rund 100.000 Fahrten digital gemeldet in Frankreich
- 5 Deutschland bereitet sich auf die Ausweitung der elektronischen Meldeverpflichtung vor
- 6 Zukunftsorientiert: Der digitale Wandel im Hafen Basel
- 7 Elektronisch Melden über das BICS-Portal ist überall möglich
- 7 "Online melden funktioniert prima"
- 8 Muss ich (bereits) elektronisch melden?
- 8 Auch Küstenmotorschiffe müssen sich elektronisch melden

1. Dezember 2026:

"Weitere 1.500 Fahrzeuge werden künftig elektronisch melden"

Ab dem 1. Dezember 2026 müssen sich auf dem Rhein auch Fahrzeuge elektronisch melden, die länger als 86 Meter sind und über einen oder mehrere Laderäume für den Gütertransport verfügen. Im Jahr 2024 beschloss die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), die Rheinschifffahrtspolizeiverordnung entsprechend anzupassen.

Die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht betrifft auch Fahrzeuge, deren Antriebs- oder Hilfsysteme mit einer anderen Energiequelle als Gasöl oder verflüssigtes Erdgas (LNG) betrieben werden – beispielsweise Methanol, gasförmigem Wasserstoff oder Akkumulatoren mit einer Gesamtkapazität von mehr als 500 kWh. Für LNG-betriebene Fahrzeuge galt die elektronische Meldepflicht bereits zuvor; daran ändert sich nichts.

Die zuständigen Behörden können für Tagesausflugsschiffe Ausnahmen von dieser Meldepflicht gewähren. Eine genaue Beschreibung der Regelungen ist auf der Website der ZKR zu finden (www.ccr-zkr.org/12040801-de.html).

Mehr Sicherheit

„Die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht betrifft rund 1.500 Fahrzeuge – also etwa zehn Prozent der europäischen Flotte“, erklärt Raphaël Wisselmann, Chefingenieur

bei der ZKR. Er betont die Bedeutung dieses nächsten Schrittes: „Erstens, weil die Zahl der betroffenen Fahrzeuge sehr hoch ist. Das stellt eine Herausforderung dar, wenn es darum geht, alle beteiligten Schiffer zu informieren. Zweitens ist dies ein wichtiger Schritt, um uns auf die Zukunft vorzubereiten und die Digitalisierung der Binnenschifffahrt weiter voranzutreiben.“

Der Hauptgrund ist jedoch die verbesserte Sicherheit, da den Verkehrszentralen mehr Informationen in elektronischer Form zur Verfügung stehen. „Wir können uns alle Situationen vorstellen, in denen es schwierig sein kann, komplexe Informationen über Funk in einer fremden Sprache zu übermitteln“, ergänzt Raphaël Wisselmann. „Durch diese Ausweitung wird es zudem möglich, schnell zu erkennen, ob an Bord ein Antriebs- oder Hilfsystem mit einer alternativen Energiequelle vorhanden ist. Solche Energiequellen bergen andere Risiken als

Diesel.“ Diese Informationen können im Falle eines Zwischenfalls entscheidend sein.

Einfacher

Die elektronische Meldung vereinfacht den Datenaustausch zwischen Schiffsführern und Verkehrszentralen erheblich im Vergleich zur Übermittlung per Funk oder in schriftlicher Form. Dadurch wird die administrative Arbeitsbelastung sowohl für die Schiffer als auch für das Personal der Verkehrszentralen deutlich reduziert. Die Regelung ermöglicht außerdem den elektronischen Datenaustausch zwischen den Verkehrszentralen verschiedener Behörden. Fährt ein Fahrzeug beispielsweise direkt von Basel in die Niederlande – ohne Zwischenstopps oder Be- bzw. Entladungen – muss der Schiffsführer nur einmal zu Beginn der Reise eine elektronische Meldung an die Verkehrszentrale

Lesen Sie weiter auf Seite 2 >>



(Bild Tekst & Toebehooren)

“Ausweitung der elektronischen Meldepflicht bringt Vorteile für alle”

Durch die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht können die internen Abläufe bei der flämischen Wasserstraßenverwaltung weiter optimiert und die Einheitlichkeit für Binnenschifffahrtsunternehmer verbessert werden.

Bei De Vlaamse Waterweg herrscht Zufriedenheit: 95 Prozent aller Meldungen werden elektronisch übermittelt – unabhängig davon, ob die Schiffer BICS, eine darauf basierende Lösung in Inland ECDIS, River-Guide oder Autena Marine benutzen. Und was ist mit den restlichen 5 Prozent?

„In vielen Fällen hat der Schiffer versucht, sich elektronisch zu melden, aber aus dem einen oder anderen Grund hat es nicht funktioniert“, erklärt Jef Bauwens, Projektleiter Smart Logistics. „Dann erfassen Kollegen die Meldung persönlich. In einer idealen Welt würden solche Einträge im Nachhinein korrigiert, aber so weit sind wir noch nicht. Ich bin jedoch überzeugt, dass der Anteil jener, die bewusst nicht elektronisch melden deutlich unter diesen fünf Prozent liegt. Die allermeisten Schiffer geben sich wirklich Mühe, alles korrekt zu machen.“

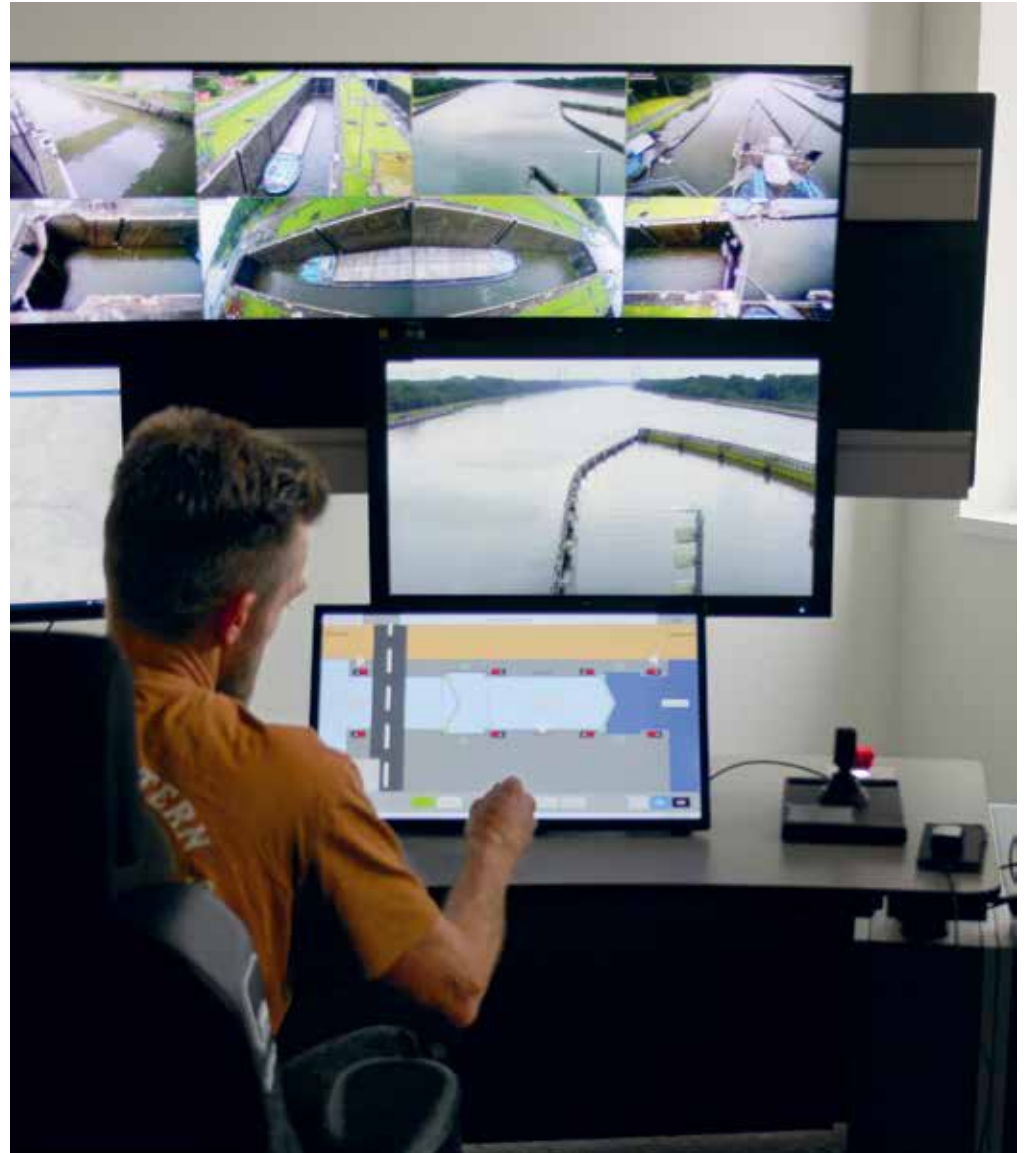
Eindeutig und einheitlich

„Wir gehen nicht davon aus, dass die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht am 1. Dezember 2026 zu Problemen führen wird“, sagt Jef Bauwens weiter. „Für uns intern ist sie vielmehr ein Gewinn. Die Einführung der elektronischen Meldepflicht hat unsere internen Abläufe deutlich effizienter

gemacht. De Vlaamse Waterweg entstand 2018 aus dem Zusammenschluss zweier kleinerer Wasserstraßenverwaltungen.“ „Schon vor der Fusion haben wir eng zusammengearbeitet, sogar mit einem gemeinsamen Meldesystem. Aber früher konnten Schiffer an der Schleuse anhalten und ihren Frachtbrief abgeben. Die Meldung wurde dann von unseren Mitarbeitenden manuell ins System übertragen. Mit dem Wegfall dieser Möglichkeit konnten wir unsere Prozesse spürbar straffen. Noch wichtiger ist jedoch: die elektronische Meldung schafft Klarheit und Einheitlichkeit für die Schiffer. Auch wenn es anfangs gewisse Widerstände gab, ist heute allen Beteiligten klar, wie die Meldung zu erfolgen hat.“

Zwischenpunkte melden

In Flandern werden elektronische Meldungen nicht nur für das Verkehrsmanagement, sondern auch für die Berechnung der Wasserstraßengebühren verwendet. Aus diesem Grund bittet De Vlaamse Waterweg die Schiffer, zusätzlich zu den Ladungsdaten, den Fahrzeugsabmessungen sowie den Abfahrts- und Endpunkten mindestens einen Zwischenpunkt zu melden. Auf diese Weise kann die gefahrene Route korrekt bestimmt werden.



“Regel es so früh wie möglich”



Die ZKR hat ihren Sitz im Palais du Rhin in Straßburg. (Foto ZKR)

>> Fortsetzung von Seite 1

übermitteln. Die Ausweitung ist der nächste logische Schritt in der schrittweisen Einführung der elektronischen Meldepflicht seit 2010. Die wichtigsten Etappen waren:

- 1. Januar 2010: Elektronische Meldepflicht für Fahrzeuge, die mehr als 20 Container oder mindestens einen Container mit gefährlichen Gütern transportieren
- 1. Dezember 2015: Elektronische Meldepflicht für alle Fahrzeuge, die Container transportieren
- 1. Dezember 2018: Elektronische Meldepflicht für Fahrzeuge mit fest eingebauten Tanks an Bord
- 1. Dezember 2021: Elektronische Meldepflicht für alle anderen nach Artikel 12.01 Absatz 1 der Rheinschifffahrtspolizeiverordnung über UKW-Funk meldepflichtigen Fahrzeuge und Verbände

Die ZKR hat auf ihrer Website einen praktischen Fragenkatalog veröffentlicht, mit dem Schiffer mit wenigen Klicks Schritt für Schritt herausfinden können, ob sie jetzt oder künftig unter die elektronische Meldepflicht fallen. Mehr darüber lesen Sie auf Seite 8.

Die ZKR rät Schiffern, nicht bis zum letzten Moment zu warten. „Wir informieren die Berufsschifffahrt frühzeitig“, erklärt Raphaël Wisselmann. Spätestens am 30. November 2026 müssen die betroffenen Fahrzeuge alle erforderlichen Maßnahmen getroffen haben, um Meldungen elektronisch übermitteln zu können.

„In diesem Zusammenhang empfiehlt die ZKR, so früh wie möglich eine Software für die elektronische Meldung auszuwählen und alle vom Anbieter geforderten Formalitäten zu erfüllen – beispielsweise die Erstellung eines Benutzerkontos bei der niederländischen Behörde Rijkswaterstaat. Ziel ist es, Spitzen und Wartezeiten zu vermeiden, je näher die Frist rückt, da eine große Anzahl von Konten eingerichtet werden muss.“



(Bild De Vlaamse Waterweg)

„In der neuen Version von BICS ist das kein Problem“, sagt Bauwens. „Es sind aber immer noch ältere Versionen im Umlauf, die aktualisiert werden müssen, damit unsere Systeme die Meldungen richtig interpretieren können. Andernfalls müssen unsere Verkehrsbegleiter die Meldung persönlich bearbeiten.“

Vorhersage der Route

Lade- und Entladeorte sowie eventuelle Zwischenpunkte sollten so präzise wie möglich angegeben werden. „Wenn ein Schiffer in den Hafen von Antwerpen fährt und als Ziel zum Beispiel ‘BASE, Terminal 04’ angibt, ist das für ihn klar verständlich, un-

ser System kann diese Angabe jedoch möglicherweise nicht korrekt verarbeiten“, erklärt Jef Bauwens. „Das europäische Netzwerk für elektronische Meldungen besteht aus einer Vielzahl an Hafengebieten, Entladestellen und Terminals. Dieser Datensatz ist noch im Aufbau, wird laufend erweitert, verfeinert und aktualisiert, denn Terminals können verschwinden oder neu hinzukommen.“ „Die Standortdaten fließen auch in das Modell ein, das zur Routenprognose verwendet wird. Wenn der Code eines angegebenen Ortes jedoch nicht mit einer im System bekannten Position übereinstimmt, kann er bei der Routenberechnung nicht berücksichtigt werden. Es liegt im Interesse

des Schiffers, den Reisebericht von Anfang an korrekt zu erstellen. Wir sehen aber, dass das manchen leichter fällt als anderen. Deshalb prüfen wir immer sorgfältig, ob jemand in gutem oder in bösem Glauben gehandelt hat – denn Nachsicht ist wichtig. In 99 Prozent der Fälle steckt hinter einem Fehler keinerlei böse Absicht.“ In Wallonien befindet sich das elektronische Melden noch in der Startphase. Es wird jedoch erwogen, sich schrittweise an der flämischen Arbeitsweise zu orientieren. Laut Jef Bauwens laufen dazu konstruktive Gespräche: „Die Harmonisierung wäre ein Schritt nach vorn für uns, für unsere wallonischen Kollegen und für die Schiffer.

Gerade für ausländische Schiffer, die nicht immer genau wissen, wie Belgien funktioniert, wäre eine einheitliche Vorgehensweise eine große Erleichterung.“

RIS COMEX²

Im Jahr 2023 startete das europäische Projekt COMEX². Es soll zu einer Vereinfachung der elektronischen Meldungen in der Binnenschifffahrt führen. „Eines der Hauptziele ist es, eine gemeinsame Empfehlung zu formulieren, die den Weg zu einer einheitlichen europäischen Lösung weist“, erklärt Jef Bauwens. „Wenn alle Beteiligten zustimmen, werden sich wahrscheinlich andere EU-Mitgliedstaaten anschließen.“

Häufig gestellte Fragen und Antworten



Für Schiffer und Schiffseigner, die mit der elektronischen Meldung auf dem Rhein vertraut sind, ist deren Nutzung selbstverständlich. Die Mehrheit bewertet das System positiv – vor allem wegen der Bequemlichkeit und der Schnelligkeit. Wenn dieses Thema für Sie neu ist, ist es völlig normal, dass Fragen auftauchen. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt ist sich dessen bewusst. Alle wichtigen Fragen werden auf der Webseite im Abschnitt FAQ (häufig gestellte Fragen) beantwortet.



Die Fragen sind in drei Themenbereiche unterteilt:

- Anwendungsbereich (Fahrzeuge), Sektoren, Anlässe
- Elektronische Meldeprogramme
- Spezielle Fragen bzw. Fragen im Zusammenhang mit bestimmten Sektoren

Einige Beispiele:

An wen müssen die elektronischen Meldungen übermittelt werden?

Die elektronischen Meldungen müssen an die Betriebsstelle übermittelt werden, in deren Zuständigkeitsbereich sich das Fahrzeug zu dem Zeitpunkt befindet, an dem die Meldung auf elektronischem Weg versandt wird (z.B.: die Revierzentralen Tiel, Dordrecht, Wijk bei Duurstede oder Nimwegen in den Niederlanden, bzw. die Revierzentralen Duisburg, Oberwesel, Gamsheim oder Basel).

Welches elektronische Format muss ich zum Versenden elektronischer Meldungen verwenden?

Das Format und die technischen Spezifikationen für das Versenden elektronischer Meldungen sind in Teil IV des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtswegverkehrs- und Informationsdienste (ES-RIS) dargelegt. In der Praxis gibt es verschiedene Meldeprogramme für das Versenden elektronischer Meldungen nach diesen Spezifikationen.

Muss ich den Tiefgang in den Niederlanden über Funk angeben, wenn ich aus Deutschland komme und ihn dort schon elektronisch gemeldet habe?

Nein, es ist nicht notwendig, den Tiefgang über Funk anzugeben, wenn Sie eine elektronische Meldung abgegeben haben. Diese Information ist in der elektronischen Meldung enthalten und gehört nicht zu den Informationen, die per Sprechfunk gemeldet werden müssen. Zudem wird die elektronische Meldung, die Sie in Deutschland abgegeben haben, automatisch in die Niederlande weitergeleitet. Wenn Sie hingegen nicht unter die elektronische Meldepflicht fallen und nicht von sich aus eine elektronische Meldung versendet haben, könnte diese Informationen zu verschiedenen Zeitpunkten während der Reise per Sprechfunk abgefragt werden.

Sie finden die FAQ auf www.ccr-zkr.org/12040801-de.html. Oder scann den QR-Code.



Ein Schiff auf der Seine. (Bild Hassan Bensliman/AdobeStock)

Elektronisch melden ist in Frankreich seit 2020 verpflichtend Jährlich rund 100.000 Fahrten digital gemeldet

Im Jahr 2012 begann Voies Navigables de France (VNF) mit der Digitalisierung der Meldungen im Binnenschiffsverkehr. Dies führte 2014 zur Einführung von VELI (Voyage en Ligne).

In Frankreich muss jeder Gütertransport auf den Wasserstraßen gemeldet werden, damit die Behörden die entsprechenden Schiffsfahrtsgebühren erheben können. „Bis zur Einführung des Systems VELI erfolgten diese Meldungen noch manuell – ein zeitaufwändiger Prozess für alle Beteiligten. Dank der Digitalisierung geht es jetzt deutlich schneller und einfacher, sowohl für die Schiffer als auch für die VNF“, sagt Éloi Flipo, der von 2012 bis 2022 die Entwicklung und Einführung von VELI leitete.

„Im Jahr 2020 haben wir die elektronische Meldung schrittweise verpflichtend eingeführt, auf eine Weise, die für alle verständlich und nachvollziehbar war. Heute werden jährlich rund 100.000 Fahrten digital gemeldet. Sie werden von 2.700 Binnenschiffen durchgeführt, von denen 1.700 im Ausland registriert sind.“

Nützliche und leistungsstarke Anwendungen

VELI ist direkt über die Website der VNF zu-

gänglich und dient in erster Linie der Abrechnung von Schiffsfahrtsgebühren. Sobald Schiffer einen Gütertransport online anmelden, erhalten sie eine erste Schätzung der anfallenden Kosten. Für die VNF hat das System zu einem automatisierten und zuverlässigen Abrechnungsprozess geführt. Beim Passieren von Schleusen ruft der Schleusenwärter die VELI-Meldungsnummer ab, sodass das Schleusenbuch korrekt geführt wird. Drei Tage nach Ende der Fahrt werden die Daten in VOYAGE, der zentralen Datenbank der VNF, übernommen. Dort erfolgt eine weitere Kontrolle: Die VELI-Meldungen werden mit den Angaben der Schleusenwärter abgeglichen, was eine hohe Zuverlässigkeit der Informationen garantiert.

„Die zweite Anwendung von VELI ist die Erstellung von Statistiken“, erklärt Éloi Flipo, Leiter Transport und Modal Reporting bei der Entwicklungsdirektion der VNF. „Diese Statistiken teilen wir sowohl mit unseren Aufsichtsbehörden als auch mit den französi-

schen und europäischen Statistikdiensten. So erhalten wir ein vollständiges Bild der Gütertransporte: nach Typ, Region und Kunde. Diese Informationen sind sehr wertvoll und ermöglichen es uns beispielsweise, gezielte Maßnahmen zu ergreifen, um den Binnenschiffsverkehr zu fördern.“

Derzeit basiert VELI noch nicht auf denselben Standards wie andere europäische Systeme für die elektronische Meldung im Binnenschiffsverkehr. „Daran arbeitet die VNF seit 2023 im Rahmen des europäischen COMEX²-Projekts“, erklärt Alaric Blakeway, nationaler Koordinator der Binnenschiffsfahrtsinformationsdienste und in Frankreich verantwortlich für COMEX². „Ein Ziel des Projekts ist es, den Austausch elektronischer Meldungen im Binnenschiffsverkehr zu vereinfachen.“

„Langfristig sollen die Daten zu Umschlagstellen, Gütern und Fahrzeugen ins ERI-Format konvertiert werden. So kann VELI mit BICS und anderen Systemen kommunizieren, die diesen europäischen Standard nutzen. Gleichzeitig wurde die mobile Anwendung NAVI eingeführt. Sie bietet Funktionen wie Routenplanung und eine Schätzung der Fahrzeit. Derzeit ist die App nur auf den fran-

zösischen Binnenwasserstraßen verfügbar, künftig soll sie jedoch auf allen europäischen Wasserwegen eingesetzt werden.“

Weitere Projekte in Prüfung

Dank VELI und der VOYAGE-Datenbank plant die VNF, die Schnittstelle zu Trackingssystemen für den multimodalen Verkehr weiter zu verbessern, insbesondere für Seehäfen wie Le Havre und Marseille. Ziel ist es, die Abfertigung von Binnenschiffen in den Seehäfen zu erleichtern und den Informationsaustausch entlang der gesamten Transportkette zu optimieren.

Darüber hinaus hat die VNF ein weiteres Projekt identifiziert, das den Binnenschiffsverkehr und den Modal Shift fördern könnte. „Aus den VELI-Statistiken geht hervor, dass rund 20 Prozent der Fahrten leer durchgeführt werden. Das verursacht erhebliche finanzielle und ökologische Kosten für Transporteure, Schiffer und Infrastrukturbetreiber wie die VNF. Durch die Nutzung dieser Daten könnten wir Verladern nachhaltige Transport- und Modal-Shift-Lösungen anbieten“, erklärt Éloi Flipo. „Das Projekt befindet sich derzeit noch in der Untersuchung und wird erst in einiger Zeit umgesetzt werden können.“

Deutschland bereitet sich auf die Ausweitung der elektronischen Meldeverpflichtung vor

In Deutschland blickt man der Ausweitung der elektronischen Meldepflicht auf dem Rhein mit Zuversicht entgegen. Das berichtet Manuel Weber von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS), Dezernat Verkehrsmanagement Binnen. Im Zuge der Umstellung auf ein neues Meldeinformationssystem in den deutschen Revierzentralen könnten künftig alle Zwischenmeldungen per Funk entfallen.



(Bild Manuel Weber)

Die Beschäftigten in den deutschen Revierzentralen am Rhein haben durchweg gute Erfahrungen mit dem elektronischen Melden gemacht. Besonders die Ausweitung der Meldepflicht auf Kabinenschiffe Ende 2021 stellte einen bedeutenden Fortschritt dar. „Dadurch gibt es deutlich weniger Kommunikationsprobleme bei den Meldungen zu den Personenzahlen an Bord, sodass man in Notfällen genau weiß, wie viele Personen sich an Bord befinden“, erklärt Manuel Weber. „Regelmäßig höre ich von der Feuerwehr und anderen Rettungskräften, dass sie mit den detaillierten Informationen, die sie von den Revierzentralen erhalten, sehr zufrieden sind, auch in Bezug auf Gefahrgut.“

In den Sektoren, in denen die elektronische Meldepflicht gilt, sowie an Schleusen und an den mit dem Tafelzeichen B.11 gekennzeichneten Meldepunkten muss sich der

Schiffsführer derzeit auf dem angegebenen Kanal per Sprechfunk melden. Viele Schiffer empfinden dies als unnötig. Es wird Angestrebt diese Funkmeldungen künftig weitgehend entfallen zu lassen. Dann werden alle erforderlichen Meldungen ausschließlich elektronisch abgegeben.

CEERIS

„Wir werden an den bisherigen Meldepunkten das Tafelzeichen B.11 entfernen“, erklärt Weber. „Im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2026 möchten wir vom bisherigen Meldesystem NaMIB auf das europäische Meldesystem CEERIS umstellen, das Central & Eastern European Reporting Information System. Auf der tschechischen Elbe und der Donau, von Österreich bis ins Schwarze Meer, hat sich dieses System bereits bewährt. Wir haben den österreichischen Wasserstraßenbetreiber viadonau besucht, um das

System im praktischen Einsatz kennenzulernen, und auch schon Gespräche mit unseren technischen Kollegen darüber geführt.“

Architektur des Systems CEERIS

Das System CEERIS kann elektronische Meldungen verarbeiten, ohne dass die Operatoren in den Revierzentralen darauf zugreifen müssen. Das sei laut Weber ein großer Vorteil: „Innerhalb von CEERIS werden die Daten einfach weitergereicht. So können die hierfür Berechtigten in den Behörden oder in der Schifffahrt die für sie freigegebenen Meldedaten der Fahrzeuge einsehen; natürlich stets unter Beachtung des europäischen Datenschutzes. Das ist ein enormer Gewinn für die Schifffahrt, sowohl in Bezug auf die Sicherheit als auch auf die Effizienz des Verkehrs.“

Ein weiterer Vorteil sei die Mehrsprachigkeit des Systems: „Wir sehen immer mehr Schiffsführer, die zwar gut fahren können, die jeweilige Landessprache aber nicht gut beherrschen. Mit CEERIS können sie die erforderlichen Daten in allen Landessprachen der CEERIS Partnerländer einschließlich Englisch eingeben. An der Donau konnten wir bereits sehen, dass dieses System in der Praxis funktioniert, sodass sich Deutschland entschieden hat, den entsprechenden Abkommen und Vereinbarungen zu CEERIS beizutreten.“ Auch einige Nachbarländer erwägen, zu CEERIS zu wechseln.

Win-win-Situation

Für die Schiffstreibenden wird der Übergang zu CEERIS nahezu unbemerkt bleiben. „Für sie ändert sich nichts“, betont Weber. „Sie senden wie gewohnt ihre elektronische Meldung ab, und dann können sie losfahren.“ Ein entscheidender Vorteil für die Schifffahrt sei die Reduzierung der Zwischenmeldungen über Sprechfunk, da immer mehr Informationen elektronisch gemeldet werden können und dadurch sprachliche Hürden und die Zahl der Funkgespräche reduziert werden können. „Das ist ein großer Pluspunkt, sowohl für die Schiffer als auch für unsere

Kolleginnen und Kollegen in den Revierzentralen. Immer wieder kommt es vor, dass sich Schiffer darüber beschwerten, mehrfach über Funk gemeldet zu haben, jedoch keine Antwort erhalten hätten. Das liegt daran, dass die Operatoren für sehr große Reviere zuständig sind und nicht jederzeit sofort reagieren können. Mit CEERIS werden viele dieser Funkkontakte überflüssig – das entlastet beide Seiten deutlich.“

Nur zur Unfallbekämpfung

Wie realistisch ist es, dass CEERIS bis zum 1. Dezember 2026 vollständig implementiert sein wird? „Wir haben uns einen strengen Zeitplan gesetzt, aber wir halten das Ziel für realistisch“, sagt Weber. Auch in Zukunft sollen die erhobenen Daten ausschließlich zur Unfallbekämpfung genutzt werden. „Darauf können sich die Schiffer verlassen. Es ist nicht zulässig, die Daten etwa zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten zu nutzen.“

Weitere Aussichten

Die Ausweitung der elektronischen Meldepflicht ab dem 1. Dezember 2026 bedeutet nicht, dass ab diesem Zeitpunkt die gesamte Binnenschifffahrt auf dem Rhein meldepflichtig ist. Von der Pflicht weiterhin ausgenommen sind Tagesausflugsschiffe, Fähren sowie bestimmte Frachtschiffe mit einer Länge bis 86 Metern (sofern sie z.B. keine Container oder Gefahrgüter befördern). „Dennoch ist zu überlegen, ob die Meldepflicht mittelfristig auch auf diese Fahrzeuge ausgeweitet wird, meint Manuel Weber: „In den Seehäfen muss sich heute schon jedes Fahrzeug, das ausläuft, bei der Verkehrszentrale melden – inklusive Fahrtziel und Personenanzahl an Bord. Im Falle einer Havarie haben diese Daten eine gewisse Relevanz, auch bei den bisher von der Meldepflicht ausgenommenen Fahrzeugen.“

Fragen?

Haben Sie Fragen zur Ausweitung der elektronischen Meldepflicht? Dann senden Sie eine E-Mail an GDWS@wsv.bund.de.



(Bild Margarita/AdobeStock)

Zukunftsorientiert: Der digitale Wandel im Hafen Basel

Im Basler Hafen schreitet der digitale Wandel zügig voran. Das elektronische Melden funktioniert zuverlässig, und in naher Zukunft werden in der neuen Hafenzentrale erstmals alle zentralen Dienste rund um Schifffahrt und Hafenbetrieb unter einem Dach vereint. Mitten in diesem Wandel: Mona Schwaab. Sie und ihr Team sorgen täglich dafür, dass der Verkehr auf dem Rhein reibungslos läuft.

Mona war als ausgebildete Binnenschifferin früher selbst auf Containerschiffen unterwegs. Seit neun Jahren arbeitet sie beim Hafenbetrieb Port of Switzerland. Dort leitet sie das Team der Revierzentrale.

„Aus unserem Bereich, welcher aktuell 25 Mitarbeitende und sieben Auszubildende zählt, können zehn Personen den Dienst auf der Revierzentrale abdecken. In der Regel ist die Revierzentrale durch eine Frühschicht von 5 bis 13 Uhr und eine Spätschicht von 13 bis 21 Uhr mit je einem Diensthabenden besetzt. Bei Hochwasser oder anderen außergewöhnlichen Vorfällen sind wir rund um die Uhr im Einsatz, bei schwierigeren Fällen auch zu zweit. Weiter zählen unter anderem der Pikettdienst (Bereitschaftsdienst) sowie verschiedene Dienste auf unseren Booten zu unseren Aufgaben. Kein Tag ist wie der andere, einen richtigen Alltag gibt es bei uns kaum. Das macht die Tätigkeit umso schöner.“

Schiffer melden zuverlässig

Mona und ihr Team haben gute Erfahrungen mit dem elektronischen Melden gemacht.

„Die Umsetzung hat sich in letzter Zeit sehr positiv entwickelt. Es hat eine Weile gedauert, bis die elektronische Meldepflicht zur Routine wurde – ein normaler Prozess bei einer neuen Anwendung. Mittlerweile treffen die Meldungen aber im Regelfall vor Reisebeginn ein, die Schiffer machen ihre Sache sehr zuverlässig.“

„Natürlich kommt es vereinzelt noch zu kleinen Problemen, zum Beispiel bei fehlender Internetverbindung im grenznahen Gebiet. Allerdings betrifft es nur noch wenige Fälle. Wir versuchen dann jeweils, die Fahrzeuge direkt zu kontaktieren, wenn es Probleme gibt oder eine Meldung fehlt und nach Möglichkeit wird die fehlende Meldung zeitnah gesendet. Für die freundliche Zusammenarbeit möchten wir uns bedanken.“

„Einzig die BICS-Meldungen von Fahrzeugen, die bereits unser Revier verlassen haben, sind nicht immer korrekt. So erhalten wir vermehrt Meldungen von Fahrzeugen, die bereits in anderen Revieren unterwegs sind. Die FAQ der ZKR hilft aber bei Unsicherheiten oder Fragen betreffend die elektronische Meldepflicht weiter.“

Neue Hafenzentrale

Derzeit arbeitet Mona noch im Gebäude der alten Revierzentrale aus dem Jahr 1942, doch das soll sich bald ändern. Nahe dem Dreiländereck entsteht eine neue Hafenzentrale, die schon in den kommenden Jahren in Betrieb genommen werden soll – vorausgesetzt, alles verläuft nach Plan.

Die neue Zentrale wird im Hafenbecken I gebaut. Je nach Fahrtrichtung ist sie das erste oder letzte Gebäude auf Schweizer Boden. Es handelt sich um ein echtes Leuchtturmprojekt: ein modernes, vierstöckiges Gebäude, das in der Zukunft erweitert werden kann. Der Entwurf stammt vom renommierten Schweizer Architekturbüro Buchner Bründler Architekten.

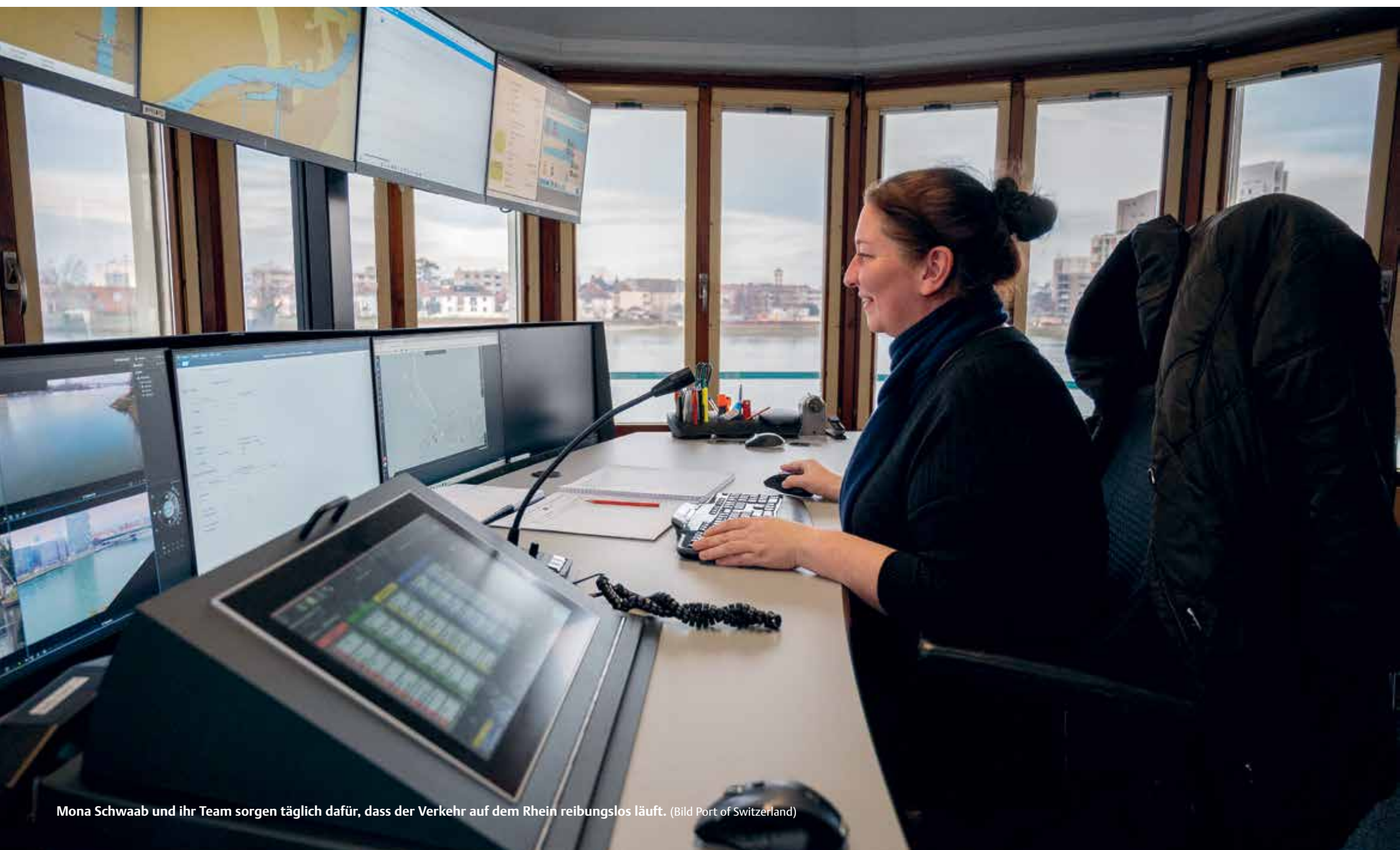
Doch es geht um mehr als nur Architektur: In der neuen Hafenzentrale werden künftig verschiedene Dienste rund um Schifffahrt und Hafenbetrieb unter einem Dach gebündelt – Aufgaben, die bislang auf mehrere Standorte verteilt waren. Dazu gehören

unter anderem die Revierzentrale, das Liegeplatzmanagement für die Kabinenschifffahrt sowie die Disposition von Lotsen- und Schleppdiensten.

Auch die operative Leitung der Hafenbahn samt Fahrdienst wird in der neuen Zentrale ein Zuhause finden. Entstehen soll so eine zentrale Anlaufstelle für die koordinierte Steuerung aller Abläufe im Hafenbetrieb. Die Zusammenführung dieser Funktionen ist Teil einer umfassenden Modernisierung und Weiterentwicklung des Hafens, insbesondere im Hinblick auf den geplanten Ausbau mit dem Bau eines dritten, trimodal nutzbaren Hafenbeckens.

Neueste Technik

Der Großteil der technischen Anlagen aus der bisherigen Revierzentrale soll in die neue Hafenzentrale übernommen werden, nur der Aufbau wird wahrscheinlich etwas anders sein. „Wir haben vor kurzem eine Funkanlage mit integriertem Telefon angeschafft. Unsere Softwareanwendungen werden ständig auf dem neuesten Stand gehalten – technisch sind wir bestens ausgestattet!“ Für Mona Schwaab und ihre Kollegen wird die neue Zentrale mehr sein als nur ein moderner Arbeitsplatz. Sie ist ein klares Zeichen dafür, dass der Hafen Basel bereit ist für die Zukunft: digital, effizient und mit einem starken Team im Rücken.



Mona Schwaab und ihr Team sorgen täglich dafür, dass der Verkehr auf dem Rhein reibungslos läuft. (Bild Port of Switzerland)

www.bicsportal.eu kommt dem Wunsch der Schiffer entgegen

Elektronisch Melden über das BICS-Portal ist überall möglich

Seit Kurzem ist das BICS-Portal online. Aktuell befindet es sich noch in einer Testphase für eine Gruppe von 25 Schiffern, aber ab März 2026 können sich alle Schiffer auf www.bicsportal.eu anmelden, um künftig über die Webapplikation elektronisch zu melden. Sie sind dann nicht mehr auf den Bordcomputer angewiesen, auf dem die BICS-Software läuft.

Mit dem BICS-Portal kommt Rijkswaterstaat dem Wunsch der Schiffer entgegen, Meldungen online abgeben zu können. „Ab März kann BICS auf mehreren Geräten genutzt werden. Dein Konto ist dann nicht mehr an ein einzelnes Gerät gebunden. Du kannst also auch deinen Laptop und dein Mobiltelefon verwenden“, erklärt Bix Azurmendi.

Azurmendi ist seit Januar 2025 bei Rijkswaterstaat tätig. Als Berater für Schiffsverkehrsmanagement und Business Owner von BICS bildet er die verbindende Schnittstelle zwischen dem Entwicklungsteam von Rijkswaterstaat und den Endnutzern über das Bureau Telematica Binnenvaart. Mit seinem Hintergrund als IT-Consultant – und seinem passenden baskischen Vornamen – fühlt er sich dabei wie ein Fisch im Wasser.

Immer auf dem neuesten Stand

Einer der Vorteile des BICS-Portals ist, dass die Software nicht mehr auf dem Bordcomputer heruntergeladen und installiert werden muss, wie es bisher der Fall war. „Dieser Installationsprozess verursacht manchmal Probleme“, weiß Bix. „Um www.bicsportal.eu zu nutzen, muss man sich zunächst über bics.nl anmelden. Sobald diese Anmeldung bearbeitet wurde, kann man sich einloggen und sofort sein Fahrzeug erstellen, seine Fahrten melden und alles erledigen, was man bisher von BICS gewohnt war.“

Das System ist stets aktuell und verfügt über die neuesten Funktionen. „Man muss keine

Updates mehr durchführen und keine neuen Versionen herunterladen. Wenn wir etwas hinzufügen oder beheben, können wir es sofort für alle verfügbar machen.“

Dem Schiffer zuhören

Seit Dezember arbeiten 25 sogenannte Vorläuferschiffer mit der Webapplikation. „Diese Gruppe hilft uns beim Testen und gibt Anregungen zur Änderung“, sagt Bix. „Wir sind sehr dankbar für ihre Unterstützung. Das Testen der Anwendung ist Teil einer Pilotphase, in der sie seit Juli beim Testen des BICS-Portals helfen. Ihre Erkenntnisse sind sehr wertvoll. Wir verarbeiten viele dieses Feedback, um die Anwendung noch benutzerfreundlicher zu gestalten. Ein Teil davon wurde bereits umgesetzt, der Rest ist in Planung. Auch nach der öffentlichen Inbetriebnahme hoffen wir, weiterhin Feedback von den Schiffsführern zu erhalten.“ Rijkswaterstaat hat das BICS-Portal selbst entwickelt. „Dafür haben wir ein spezialisiertes Entwicklerteam, das alle Anwendungen für den Schiffsverkehr betreut. Es ist sehr praktisch, dass wir dieses Wissen im eigenen Haus haben. Sie verstehen, was für die Nutzer wichtig ist.“

Vorschau

„Das BICS-Portal ist zunächst nur für Fahrzeuge-Eigentümer verfügbar“, fügt Bix abschließend hinzu. „Also für selbstständige Schiffer mit nur einem Schiff. Letztendlich möchten wir, dass das BICS-Portal für alle eine gute Alternative zur installierbaren



Bix Azurmendi: „Mit dem BICS-Portal muss man keine Updates mehr durchführen und keine neuen Versionen herunterladen.“ (Bild: Tekst & Toebeheoren)

Version von BICS darstellt. Deshalb werden wir auch Funktionen hinzufügen, die für Reedereien erforderlich sind, wie beispielsweise die Verwaltung von Benutzern und Fahrzeuge.“

„Mit dem BICS-Portal machen wir einen Schritt vorwärts bei der Optimierung des Meldeprozesses in der Binnenschifffahrt. Daran werden wir in der nächsten Zeit weiter arbeiten.“



Thomas van den Dries vom MS Navia.
(Bild Privatbesitz)

Thomas van den Dries vom Motorgüterschiff Navia war einer der 25 Schiffer, die das BICS Portal bereits testen durften, bevor die neue Version eingeführt wurde. Er ist positiv über die online Variante.

Thomas van den Dries war Testschiffer für das BICS Portal “Online melden funktioniert prima”

Die Navia ist 80 Meter lang und 8,20 Meter breit. Für ein Fahrzeug dieser Größe ist das elektronische Melden noch keine Verpflichtung. „Trotzdem arbeiten wir schon seit 2018 mit BICS“, sagt Thomas van den Dries. „Wir fuhren damals viel nach Belgien, und dort wurde das System gerade eingeführt. Bei De Vlaamse Waterweg muss man sich ohnehin wegen der Schifffahrtsgebühren melden – dafür nutze ich es. Außerdem ist es praktisch, sich für Schleusungen bereits vorab elektronisch anzumelden. Dann wissen sie, wer man ist, wenn man ankommt.“ Im vergangenen Sommer meldete sich Van

den Dries als Testschiffer, um das BICS Portal in der Praxis auszuprobieren. Er war dazu eingeladen worden, nachdem er mehrfach Kontakt mit dem BICS-Helpdesk gehabt hatte, weil er das Betriebssystem seines Computers wechselte. „Mein Computer war noch völlig in Ordnung, aber Microsoft stellte den Support für Windows 10 ein. Deshalb bin ich auf Linux umgestiegen. Dabei hat mir der Helpdesk-Mitarbeiter geholfen.“

Es sieht genauso aus

Die BICS-Version im Online-Portal gefiel Thomas gut. „Sie sieht genauso aus wie BICS

auf dem lokalen Computer. Es gab nur ein paar kleine Punkte. So könnte der Login-Prozess mit der Zwei-Faktor-Authentifizierung etwas klarer gestaltet sein, damit er sich besser von anderen Anwendungen abhebt, die ebenfalls 2FA erfordern.“ Aufgrund dieses Feedbacks wurde beschlossen, die 2FA vorerst nicht einzuführen. Es wird derzeit untersucht, wie die 2FA benutzerfreundlicher gestaltet werden kann. „Es gab auch ein paar merkwürdige Effekte bei Textfeldern, aber das lag vermutlich am Browser. Ansonsten sah alles gut aus und funktionierte einwandfrei.“

Online Entscheidungshilfe auf der ZKR-Website zeigt in wenigen Schritten: Muss ich (bereits) elektronisch melden?



Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) hat festgestellt, dass Schiffseigner und Schiffsführer gelegentlich Unterstützung benötigen, um zu entscheiden, ob sie für ihr Fahrzeug generell oder nur für eine bestimmte Fahrt eine elektronische Meldung abgeben müssen. Aus diesem Grund hat die ZKR eine praktische Online Entscheidungshilfe entwickelt, die über ihre Website zugänglich ist. Damit lässt sich Schritt für Schritt ermitteln, ob und in welcher Form eine Meldung erforderlich ist.

Immer mehr Fahrzeugkategorien auf dem Rhein unterliegen der elektronischen Meldepflicht. Ab dem 1. Dezember 2026 gilt dies auch für Güterfahrzeuge ab 86 Metern Länge mit einem oder mehreren Laderäumen sowie für Fahrzeuge, die eine andere Energiequelle als Diesel oder LNG nutzen, zum Beispiel Methanol, gasförmigen Wasserstoff oder

Batterien mit einer Gesamtleistung von mehr als 500 kWh.

Schritt für Schritt

Mit dem interaktiven Fragebogen können Schiffsführer prüfen, ob die elektronische Meldepflicht bereits für sie gilt und, falls nicht, ob dies ab dem 1. Dezember 2026

nach der Ausweitung der Meldepflicht der Fall sein wird. Die Entscheidungshilfe ist auf Niederländisch, Deutsch, Französisch und Englisch verfügbar.

Der Fragebogen besteht aus maximal sieben deutlichen Fragen zu Fahrgebiet, Art und Länge des Fahrzeugs, Antrieb sowie Art der Ladung. So führt die Online Hilfe den

Benutzer Schritt für Schritt zu einer eindeutigen Antwort. Ergänzend enthält sie einige praktische Hinweise.

Die Entscheidungshilfe ist am schnellsten über den QR-Code erreichbar. Sie ist auch unter <https://eri.ccr-zkr.org> zu finden.

(Bild Fotolyse/AdobeStock)

Auch Küstenmotorschiffe müssen sich elektronisch melden

Am 1. Januar 2026 jährt sich zum 16. Mal, dass die ersten Fahrzeuge auf dem Rhein verpflichtet wurden, sich elektronisch zu melden. Inzwischen gibt es mehr als 5.000 aktive BICS-Accounts.

Rückblickend seien die Einführung und die Akzeptanz sehr gut verlaufen, erklärt Peter Oudenes, Berater für Schifffahrtsverkehrs-

management und RIS-Spezialist bei Rijkswaterstaat. Fast alle Fahrzeuge der Kategorien, die schrittweise umgestellt wurden, melden sich konsequent und korrekt elektronisch. Einige Schiffskategorien sind jedoch noch nicht ausreichend über die Verpflichtung informiert, so Oudenes: „Dazu zählen unter anderem Küstenmotorschiffe. Wer regelmäßig auf dem Rhein unterwegs ist, kennt

die Regeln. Besatzungen von Seeschiffen, die nur sporadisch dort fahren, sind dagegen oft nicht informiert. Hier ist besondere Aufmerksamkeit gefragt.“

Auch bei Fahrzeugen mit LNG-Antrieb oder bei Fahrzeugen, die Sondertransporte durchführen, kommt es gelegentlich zu Problemen. Über Letztere sagt Oudenes: „Dazu gehören viele kleine Schlepper, auf denen

kein Computer an Bord ist. Dennoch gilt die Meldepflicht auch für diese Fahrzeuge.“

Wenn Sie nicht genau wissen, ob die elektronische Meldepflicht für Ihr Fahrzeug gilt, oder Fragen haben, wenden Sie sich an die BICS-Helpdesk: +31 (0)88 20 22 600 (Montag bis Freitag, 9:00 - 17:00 Uhr) oder helpdesk@bics.nl.



MAIL



Impressum

Herausgeber

Bureau Telematica Binnenvaart
Scheepmakerij 320
3331 MC Zwijndrecht
+31 (0)10 206 06 06

Produktion

Tekst & Toebehoren

Texte

Florence Aubergier, Martin Dekker,
Sarah De Preter

Layout

Kammeraat Design

Druck

Koninklijke Drukkerij Em. de Jong

Auftraggeber

De Vlaamse Waterweg
Generaldirektion Wasserstraßen
und Schifffahrt
Rijkswaterstaat
Schweizerische Rheinhäfen
Voies Navigables de France

Website

www.bics.nl

BICS Helpdesk

+31(0)88 202 26 00
helpdesk@bics.nl

Bureau
Telematica
Binnenvaart

Partner van



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat