

Die Wächter im Revier

MELDEPFLICHT Im Verlauf der letzten 20 Jahre wurde auf dem Rhein das Informationssystem MIB aufgebaut, mit dem Transportdaten gespeichert und bei Bedarf weitergegeben werden. Im Notfall ist dadurch schnelle Hilfe möglich.

Das Melde- und Informationssystem Binnenschiffahrt (MIB) auf dem Rhein wird in Deutschland für weitere Binnenwasserstraßen ausgebaut und seit 2010, gemeinsam mit den Niederlanden, mit dem elektronischen Meldesystem BICS (Binnenvaart Informatie en Communicatie Systeem) ergänzt.

In Deutschland hat man 1995 zwei Meldestellen in Oberwesel und Duisburg eingerichtet. Weitere Meldezentralen im Osten Deutschlands könnten bei Bedarf installiert werden, sobald das Meldesystem auf die dortigen Binnengewässer ausgedehnt werden sollte. Zuständig für die Erweiterung ist die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (früher Wasser- und Schifffahrtsdirektionen) unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums (BMVI).

Meldepflicht besteht für:

- › die deutsche Rheinstrecke
- › die deutsche Moselstrecke (System „MOVES“)

› den Main bis Hanau

› die westdeutschen Kanäle bei Papenburg einschließlich Küstenkanal

Die Revierzentralen erfassen im MIB die Transportdaten der Schiffe bei Beginn einer Reise und aktualisieren die Daten während der Fahrt. Bei Schiffsunfällen geben die Zentralen die Daten an die Rettungsdienste und die für die Gefahrenabwehr zuständigen Stellen weiter. Dadurch können diese schnell handeln und dem Schutz der Schiffsbesatzungen, der Bevölkerung und der Umwelt bestmöglich dienen. Die Meldepflicht ergibt sich aus Paragraph (§) 12.01 der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) und den §§ 11.15, 14.15, 15.15 und 20.15 Binnenschiffahrtsstraßenordnung (BinSchStrO) sowie § 9.05 Moselschiffahrtspolizeiverordnung (MoselSchPV).

Die Revierzentrale Oberwesel, im Rheinbogen nördlich von Oberwesel direkt am Ufer gelegen, nimmt von Gefahrgutschiffen und anderen, die meldepflichtig sind

(z. B. 135-Meter-Schiffe) Meldungen entgegen und gibt Hinweise für die Schifffahrt, wie diese sich in dem engen „Gebirgsbereich“ zu verhalten hat. Allerdings greifen die Bediensteten nicht mit Weisungen ein, die Führung bleibt in der Verantwortung des Schiffsführers. Hierzu steht dem Personal in der Revierzentrale eine Radarüberwachung zur Verfügung, auf der alle Schiffsbewegungen aufgezeichnet werden. Damit es in dem engen Durchfahrbereich nicht zu gefährlichen Begegnungen oder gar Zusammenstoßen kommt, werden die Schiffsbewegungen den Schiffsführern durch Signale, die am Ufer an den gefährlichen Stellen vorhanden sind („Lichtwahrschau“) angezeigt.

Besuch in Oberwesel

Die Revierzentrale ist tagsüber mit drei und nachts mit zwei Personen besetzt, insgesamt arbeiten dort 16 Personen. Sie ist zuständig für

- › Rhein (Rolandseck bis Lauterburg - französische Grenze)
- › Main (Rheinmündung bis Hanau)
- › Neckar (Rheinmündung bis Heilbronn)
- › Mosel (Rheinmündung bis französische Grenze).

Sobald ein Schiff in den Bezirk Oberwesel einfährt, meldet sich der Schiffsführer. Die Daten des Schiffes sind im System gespeichert, der Schiffsführer teilt die variablen Angaben wie Ladung, Anzahl der Personen, Fahrziel und Weiteres mit. Täglich werden etwa 125 Schiffe registriert, die in Fahrt sind. Weitere 170 Schiffe kommen hinzu, die an den Be- und Entladestellen (Reede) liegen.

Die Revierzentrale ist auch Notfallmeldestelle. Der Schiffsführer meldet Unfälle, Anforderungen nach einem Arzt und andere besondere Vorkommnisse. Die Notfallmeldestelle veranlasst Weiteres, zum Beispiel die Benachrichtigung der Wasserschutzpolizei und Feuerwehr oder die Sperrung der Wasserstraße.

Bei Unfällen informiert ein Beteiligter entweder den Verkehrsposten oder – wenn

Das System der blauen Kegel

Schiffe, die bestimmte gefährliche Güter ab bestimmten Mengen auf Wasserstraßen führen, müssen auf Seeschiffahrtsstraßen die Signalfarbe B (rote Flagge) und auf Binnenwasserstraßen 1 bis 3 blaue Kegel führen.

Obgleich in etwa der Grundsatz gilt, dass

- › 1 Kegel für entzündbare Güter
- › 2 Kegel für giftige Güter
- › 3 Kegel für explosive Güter

zu führen ist/sind, kann daraus kein Hinweis auf die Art der Güter abgeleitet werden.

Beispielsweise führen Trockengüterschiffe/Tankschiffe, die UN 1202 Heizöl befördern, keine Kegel. Auch sind keine Kegel vorgeschrieben, wenn mit Containern befördert wird und folgende Mengen unterschritten werden (7.1.5.0.2 ADN):

- › 1 Kegel < 130.000 kg
- › 2 Kegel < 30.000 kg
- › 3 Kegel – keine Erleichterungen.

Wann Kegel zu führen sind, ergibt sich aus 7.1.5 ADN in Verbindung mit der Tabelle A bzw. Tabelle C des Teils 3 ADN (der so genannten Gefahrgutliste beziehungsweise der Tankschiffsliste). In den Tabellen steht die Anzahl der jeweils vorgeschriebenen Kegel. Sie haben den Zweck, das Verhalten der Schiffe beim Fahren und Stillliegen zu regeln. So müssen beispielsweise, je nach Anzahl der Kegel, beim Stillliegen bestimmte Mindestabstände eingehalten werden oder es sind bestimmte ausgewiesene Liegeplätze aufzusuchen. Auch dürfen Schiffe mit 2 oder 3 Kegeln nur alleine geschleust werden, bei Schiffen mit 1 Kegel ist das Schleusen zusammen mit Passagierschiffen verboten. **kr**



Die Unglückfahrt des TMS „Waldhof“ am Simulator. Hier die Begegnung mit der „Acropolis“, kurz vor dem Kentern.



Die Revierzentrale Oberwesel überwacht Südrhein, Mosel und Teile von Main und Neckar.

Neues zur Wahrschau

Am 1. Dezember 2013 traten neue Regelungen für die Wahrschaustrecke von Rhein-Kilometer 548,50 bis 555,43 in Kraft. Wesentliche Änderungen sind eine neue Gesamtstrecke mit einer Einteilung auf sieben Teilstrecken, neue Zeichen an der Signalstelle A und bei bestimmten Verkehrssituationen Begegnungsverbote. Den Schifffahrtstreibenden wird empfohlen, sich mit den neuen Regelungen vertraut zu machen, die in den §§ 12.02, 12.03 und Anlage 9 der RheinSchPV zu finden sind.

kr



32 Tage dauerte es, bis das TMS „Waldhof“ nach der Havarie auf dem Rhein Anfang 2011 geborgen werden konnte.

die Meldung von Land aus erfolgen sollte – die Feuerwehr. Der Schiffsname wird dabei in der Regel bekannt sein. Der Verkehrsposten ruft sodann die Daten schiffsbezogen ab und gibt sie an die Feuerwehr weiter, damit die entsprechenden Unfallmaßnahmen eingeleitet werden können. Über die Bezeichnung des Stoffes sowie gegebenenfalls die UN-Nummer ist es den Verkehrsposten möglich, notwendige Sofortmaßnahmen aus der Datenbank abzurufen. Selbst wenn der Schiffsname nicht bekannt sein sollte, könnten die Verkehrsposten anhand der vorhandenen Durchfahrmeldung recherchieren, um welches Schiff es sich handelt.

Elektronische Meldung über BICS

Die niederländische Wasserstraßenverwaltung Rijkswaterstaat hat ein elektronisches System entwickelt, mit dem MIB-

Meldungen über Computer und Mobiltelefon an die Revierzentralen übermittelt werden können. Das Programm BICS (www.bics.nl) liegt auch in deutscher Sprache vor. Rijkswaterstaat stellt BICS dem europäischen Schifffahrtsgewerbe kostenlos zur Verfügung. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes betreibt in der Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken (FVT) in Koblenz einen Rechner, der die BICS-Meldungen von den deutschen Wasserstraßen und vom schweizerisch-deutschen Rhein bei Basel annimmt und an die jeweils zuständige Revierzentrale weiterleitet. Die vorgeschriebenen Standortmeldungen im MIB werden allerdings weiterhin über den Nautischen Informationsfunk erbeten.

Die Direktion Zeeland des Rijkswaterstaat liefert das BICS-Programm in

Der Waldhof-Unfall

Am 13. Januar 2011 führt der Rhein Hochwasser, die Loreley Passage ist deshalb besonders schwierig zu durchfahren. Es ist noch dunkel, als sich um 4.42 Uhr bei Rhein-Kilometer 559,4 das Containerschiff „Acropolis“ und der Säuretanker „Waldhof“ begegnen. Danach verschwindet das TMS „Waldhof“ vom Radarschirm der Revierzentrale Oberwesel, das Schiff ist gekentert. Meldungen von anderen Schiffen, an denen das gekenterte Schiff vorbeitreibt, gehen ein. Die Revierzentrale löst Warnungen für die Schifffahrt aus. Ein Besatzungsmitglied, das im Rhein treibt, kann von einem anderen Schiff im Bereich St. Goarshausen gerettet werden. Ein anderes Besatzungsmitglied, das sich an dem mittlerweile unterhalb des Loreleyhafens festliegenden Havaristen festklammert, wird im Dunkeln von einem herbeigeeilten Polizeiboot ebenfalls gerettet.

Die Revierzentrale löst Alarm aus, aktiviert die Rettung und stoppt den Schiffsverkehr. Es dauert 32 Tage, bis der Havarist geborgen werden kann. In dieser Zeit registriert die Revierzentrale die Anzahl der liegenden Schiffe, regelt die zeitweise zulässige Vorbeifahrt an dem Havaristen und lässt nach 32 Tagen eine kontrollierte Aufhebung der Schifffahrtssperre zu. Auf dem Radarbild wird später der Untergang des TMS „Waldhof“ genauestens rekonstruiert.

kr

deutscher Sprache aus. Dabei wird wie folgt vorgegangen:

- › Der Nutzer fordert das Programm BICS bei der Direktion Zeeland an.
- › Rijkswaterstaat prüft die Zugangsbeurteilung, sendet die Anmeldedaten an die FVT Koblenz, wo der Nutzer registriert wird, und schickt dem Antragsteller die BICS-Software auf CD-ROM.
- › Der Nutzer installiert das Programm und nimmt es mit der erstmaligen Meldung eines MIB-Transportes in Betrieb. Die Anwahlnummer ist in BICS integriert. Es genügt, in der Eingabemaske alle Felder auszufüllen und die Daten an die für die Reise zuständige Revierzentrale abzusenden. Außer den Telefongebühren fallen keine weiteren Gebühren an.

Klaus Ridder,

Gefahrgutexperte, Siegburg