

KOMPASS NEWS

Mai-Juni 2025

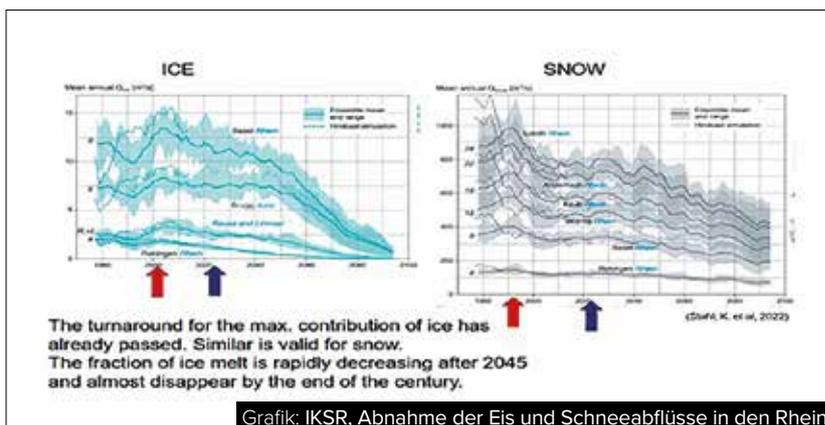
NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland

Neue deutsche Regierung: Kommt jetzt endlich die lang ersehnte Modernisierung der deutschen Wasserwege?

Wie auch immer man die neue deutsche Bundesregierung beurteilen mag: Die Entscheidung, 500 Milliarden Schulden aufzunehmen, um in den nächsten Jahren die Infrastruktur Deutschlands zu erneuern, ist eine große Überraschung! Sie bietet Chancen auch für die so sträflich vernachlässigte Wasserstraßen-Infrastruktur. Noch ist freilich nicht entschieden, was genau alles unter Infrastruktur zählt und was genau gefördert werden soll. Wird die Binnenschifffahrt profitieren? Immerhin erklärte das neue Bundesverkehrsministerium, dass der Haushaltsausschuss des Bundestages schon 2023 festgestellt habe, dass in den letzten Jahren zu wenig Geld für die Bundeswasserstraßen ausgegeben wurde. Das Ministerium schätzt, dass sich der Investitionsstau auf etwa drei bis vier Milliarden Euro beläuft. **(Quelle NDR, 15.4.2025).**

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) appelliert an die künftigen Regierungsparteien, bei den Diskussionen über ein wie auch immer geartetes Sondervermögen Infrastruktur nicht die Wasserstraße zu vergessen. Im Koalitionsvertrag der beiden Regierungsparteien CDU/CSU sowie SPD sind leider keine verbindlichen Aussagen zur Stärkung der Binnenschifffahrt enthalten. Immerhin, so der BDB: „Erfreulich ist, dass die Koalitionäre mutige Wege auf dem Weg zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung in der Verkehrsinfrastruktur gehen wollen. Dazu gehört unter anderem auch, dass der erweiterte Ersatzneubau in der Verkehrsinfrastruktur von der Pflicht eines Planfeststellungsverfahrens ausgenommen werden soll. Das würde auch bei den zahlreichen



Grafik: IKS, Abnahme der Eis und Schneeabflüsse in den Rhein



anstehenden Ersatzneubauten im Wasserstraßenbereich spürbare Effekte bewirken, etwa bei den Schleusen, die in weiten Teilen das technische Lebensalter lange überschritten haben und dringend erneuert werden müssen.“

Binnenschifffahrt und Klimawandel

Der BDP verstärkt nun zusammen mit anderen Partnern die Lobbyarbeit und betont dabei die klimaschonenden Potentiale der Binnenschifffahrt: „Im

Unterschied zum Straßengüterverkehr schafft ein modernes Binnenschiff aber 150 Lkw-Ladungen auf einmal weg, und das, ohne Stau zu verursachen.“ Selbst auf dem Rhein könne nach Einschätzung der WSV (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes) die Verkehrsdichte noch verdoppelt werden. „Im Zusammenwirken mit den anderen Verkehrsträgern leistet die Binnenschifffahrt somit einen Beitrag zur Resilienz und Durchhaltefähigkeit in Krisenzeiten“, betont der BDB.

UNSERE BÜROS

BÜRO SCHWEIZ

Rebgasse 1
4005 Basel, Switzerland
Tel: +41 (0)61 262 24 24
Email:
infoch@nautilusint.org

BÜRO NIEDERLANDEN

Pegasusweg 200
3067 KX, Rotterdam
Tel: +31 (0)10 477 1188
Email:
infonl@nautilusint.org

Terminkalender

14. Mai

SGB Vorstand, Bern

16. Mai

CASS, Soziale Sicherheit,
Strassburg

18./19. Juni

Council Nautilus, Rotterdam
Vormerken:

17. September

Nautilus Schweiz,
Jahresversammlung und
Symposium

Fortsetzung von Seite 1 →

(www.binnenschiff.de/wp-content/uploads/2025/03/250305-PM-Infrastruktur-Sondervermoegen.pdf).

Während also die Binnenschifffahrt zur Bekämpfung des Klimawandel beitragen könnte, ist sie jedoch in Gestalt des Niedrigwassers selbst auch immer stärker von den Folgen des Klimawandels betroffen. Es ist erwiesen, dass Niedrigwasser einerseits immer öfter vorkommt und zum anderen eine Folge des menschengemachten Klimawandels ist. Nach dem Negativrekord von 2018 mit monatelangem Niedrigwasser im Sommer erleben wir derzeit einen der niedrigsten Frühjahrspegel auf dem Rhein. Das wesentlich mit den milden Wintern zu tun hat ist eine Erkenntnis der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) in der Studie: Klimawandelbedingte Abflussszenarien für das Rheineinzugsgebiet.

„Eine Verringerung des winterlichen Schneespeichers und des Gletschervolumens aufgrund steigender Lufttemperaturen verändert das schnee- und gletschergespeiste (nivo-glaziale) Abflussregime im Alpenraum und beeinflusst damit auch das kombinierte Abflussregime im Mittel- und Unterlauf des Rhein“.

Ebenfalls zeigen die verfügbaren Studien, dass die festzustellende Erhöhung der jährlichen gesamten Niederschlagsmenge – ebenfalls durch die Klimaerwärmung verursacht

– keineswegs dem Wasserhaushalt des Rheins und damit seiner Schiffbarkeit zugutekommt. Da diese Gesamtniederschlagsmenge wesentlich auf die Zunahme von Starkregenperioden zurückgeht, kommt es vermehrt zu Hochwasser und eben nicht zu einer halbwegs kontinuierlichen Versorgung des Rheins.

www.chr-khr.org/sites/default/files/chrpublications/297de.pdf

Anpassung

Diskutiert wird in Fachkreisen zunehmend, dass die Modernisierung der Schifffahrtsinfrastruktur um gezielte Massnahmen der Anpassung ergänzt werden müssen. Ein Reflexionspapier zum Thema Niedrigwasser und Auswirkungen auf die Rheinschifffahrt schlussfolgert: „Um sicherzustellen, dass die Binnenschifffahrt ein zuverlässiger Verkehrsträger bleibt, müssen Maßnahmen zur Anpassung der Flotten-, Infrastruktur-, Logistik und Lagerkonzepte sowie zur Einführung digitaler Instrumente ergriffen werden.“ Mit Blick auf das Sondervermögen Infrastruktur steht nun die schon lange geforderte Beendigung von Engstellen auf dem Rhein durch die Gestaltung entsprechender Fahrrinnen auf der Agenda, während die Eigner und Reeder auf Fördermittel für den Neubau flachgängiger Schiffe hoffen.

www.ccr-zkr.org/files/documents/infvoienavigable/Act_now_3_0_de.pdf



Holger Schatz
Nationalsekretär, Nautilus Schweiz

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Viele von euch haben bereits in diesem Mai ernsthaft mit Niedrigwasser zu kämpfen insbesondere auf der Donau oder den norddeutschen Wasserstrassen.

Auf dem Rhein wurde an der Messstelle Kaub seit Beginn der Aufzeichnungen 1856 erst zweimal zu diesem frühen Zeitpunkt ein niedrigerer Wasserstand gemeldet. Alle Messbetrachtungen zeigen dabei auch unabhängig von Extremphasen wie dem Jahr 2018 mit dem Negativrekord von 25 cm eine klare zeitliche Tendenz. D.h. Niedrigwasserphasen werden häufiger, gerade auch aufgrund des menschengemachten Klimawandels.

Der Zusammenhang zwischen den immer milderem Wintern etwa und der damit einhergehenden Rückgangs des für den Rhein so wichtigen Schmelzwassers ist mittlerweile ausreichend wissenschaftlich belegt, siehe die Hinweise im Eingangsartikel. Dabei werden auch die Annahmen widerlegt, die Zunahme von Extremniederschlägen, käme doch dem Wasserhaushalt zugute.

Düstere Aussichten angesichts des weltweit zu beobachtenden Zulaufs von rechten und rechtsradikalen Parteien, die den Klimawandel leugnen und weiterhin eine fossile Wirtschaft mit Kohle, Öl und Gas forcieren.

Mythen und Fakten

Kommt es zur einer Ersetzung der nautischen Crew auf Binnenschiffen durch Angehörige aus sogenannten Drittstaaten?

Immer wieder tauchen Gerüchte auf, dass zunehmend insbesondere philippinische Matrosen auf europäischen Binnenschiffen angestellt werden. Nautilus International ist hierzu am Recherchieren und wird auf der öffentlichen Veranstaltung am 17. September 2025 Daten liefern.

In der Tat gab und gibt es schon lange nautische Besatzungsmitglieder auf Binnenschiffen aus den Philippinen, Indonesien, Türkei, einigen nordafrikanischen Ländern aber auch aus einigen Nicht EU-Ländern Osteuropas wie Serbien oder Nordmazedonien. Und in der Tat tummeln sich auch spezialisierte Crewing-Agenturen auf dem Markt, die die Vorzüge etwa von philippinischen Crewmitgliedern preisen: „Die philippinischen Binnenschiffer zeichnen sich durch ihre Arbeitsbereitschaft, ihr Engagement, ihre Erfahrung, ihr Fachwissen und ihre Persönlichkeit aus. Der Matrose oder Steuermann ist freundlich, höflich und aufmerksam und trägt damit positiv zum Familiengefühl bei, das auf einem Binnenschiff oft vorherrscht. Die allgemeinen Fähigkeiten der philippinischen Binnenschiffer, wie Kochen, Putzen und Kommunikation tragen dazu hervorragend bei.“ (Online-Werbung einer Crewing Agentur)

Doch gibt es hier in der Tat eine steigende

Tendenz? Im Service-Bereich der Fahrgastschiffe (River Cruise) kann man dies tatsächlich nachweisen. Dies allerdings nur in absoluten Zahlen, da die Branche – nach dem Einbruch in den Corona-Jahren - weiterhin wächst. Insgesamt kann man von derzeit ca. 20 000 Beschäftigten im Gastrobereich ausgehen, gegenüber knapp 18 000 im Jahr 2010. Der Anteil der Drittstaatsangehörigen beläuft sich nach diversen Schätzungen stabil bei 35% bis 45%.



Im nautischen Bereich gibt es europaweit in den letzten 13 Jahren einen leichten Beschäftigungsrückgang. Sehr deutlich ist in nahezu allen Ländern ein Fachkräftemangel bei den qualifizierten Nautikern zu vermelden. Aufgrund der bestehenden hohen Altersstruktur wird sich diese Knappheit an verfügbaren Nautikern in den kommenden Jahren weiter verschärfen. Allein schon aufgrund dieser Tatsache kann also nicht von einer direkten Gefahr bzgl.

einer Ersetzung von Crews durch Angehörige aus Drittstaaten die Rede sein.

Kein Sozialdumping durch gute Regulierung und GAV

Darüber hinaus lassen diverse Regulierungen zumindest in der Theorie es auch gar nicht zu, dass Mindeststandards unterschritten werden, dass also ein Matrose aus den Philippinen für die Unternehmen billiger ist. Dies gilt zuallererst überall dort, wo ein GAV mit einer Gewerkschaft wie Nautilus gilt.

Daneben ist aber auch etwa der deutsche Mindestlohn zumindest für die Beschäftigung auf dem Rhein bedeutsam. Mit Blick auf die Schweiz wiederum gibt es Mindeststandards, die das Bundesamt für Migration (SEM) in Abstimmung mit Nautilus für jene Firmen festlegt, die für das Personal aus Drittstaaten VISA-Genehmigungen beantragt. Dies ist ja auch eines der Gründe, warum wir als Nautilus eine zu strikte VISA-Vergabe der Schweiz kritisieren, wie sie derzeit leider wieder zu vernehmen ist. Die Gefahr besteht, dass sich die Firmen dort ansiedeln, wo VISA leichter zu bekommen sind und zugleich weniger Sozialstandards zu erbringen sind (wie dies etwa in Zypern der Fall ist).

Allerdings stellt sich natürlich die Frage, warum überhaupt der Fachkräftemangel existiert. Wären die Löhne und Arbeitsbedingungen entsprechend hoch bzw. gut, bräuchte es ja auch keine

Fortsetzung auf Seite 4 →

Neues Gütertransportgesetz: Meilenstein für den Gütertransport auf dem Rhein

Was die Förderung der für die Binnenschifffahrt relevanten Infrastruktur betrifft, ist die Schweiz schon länger auf einem guten Weg.

Im März 2025 haben beide Kammern des Schweizer Parlamentes der Totalrevision des Gütertransportgesetzes zugestimmt, die wesentlich auch die Güterschifffahrt auf dem Rhein betrifft.

Die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft (SVS) sowie die Schweizerischen

Rheinhäfen (SRH) freuen sich, dass die Eidgenössischen Räte die Bedeutung des Gütertransports auf dem Rhein anerkennen und diese künftig auch finanziell unterstützen werden. In ihrer Pressemitteilung schreiben sie:

„Die Förderung der Transportketten mit der Rheinschifffahrt werden dabei im nationalen Gesamtkonzept mit einbezogen. Die Stärkung der Rheinhäfen und der Binnenschifffahrt geht auf eine Motion der Ständerätin Eva Herzog zurück. Mit ihrem Vorstoss,

der von National- und Ständerat 2020 überwiesen wurde, fordert Herzog eine Förderung des Gütertransports auf dem Rhein. In der von beiden Räten angenommenen Totalrevision des Gütertransport-gesetzes sind alle Forderungen der erwähnten Motion im Kontext der Güterschifffahrt auf dem Rhein eingeflossen. Mit der Vorlage wird die gesetzliche Grundlage zur Förderung bei der Einführung und Nutzung klimaneutraler Antriebe in der Binnenschifffahrt geschaffen. Zudem werden die

Hafeninfrastrukturen der wichtigen Logistikdrehscheibe, gemeinsam mit den beiden Eigerkantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt weiterentwickelt. Der Bund wird mittels Leistungsvereinbarungen Verantwortung für die Hafeninfrastrukturen übernehmen und damit die für die Landesversorgung bedeutende Güterschifffahrt auf dem Rhein für die Zukunft stärken.“

<https://svs.ch.ch/totalrevision-guetertransportgesetz-meilenstein-fuer-den-guetertransport-auf-dem-rhein/>

