

**Schifffahrt und Niedrigwasser:****Bedingungen bessern sich langsam**

**Nach sehr schwierigen Verhältnissen im August sind die Pegel des Rheins durch Regen jüngst wieder gestiegen. Der knappe Schiffsraum und die hohen Treibstoffkosten erschweren die Güterschifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen aber weiterhin. Und es bleibt fraglich, ob das Thema «Niedrigwasser» für 2022 bereits abgehakt werden kann. Auf alle Fälle wird der überaus trockene Sommer die Bilanz der Reedereien und Umschlagsunternehmen in den Häfen stark beeinflussen.**

«Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel» wünscht man sich traditionell in der Schifffahrt. Diesen Sommer und speziell im August war man schon glücklich, zwei Fingerbreit Wasser unter dem Kiel zu haben.

Die fehlende Wassertiefe an den neuralgischen Stellen am Mittel- und Niederrhein brachten die Güterschifffahrt nahezu zum Erliegen. Beträchtlich getroffen wurde auch die Kabinenschifffahrt, die sich nach zwei Corona-Jahren gerade wieder über gut gebuchte Schiffe freuen konnte und nun wegen den misslichen Bedingungen gerade die touristisch schönsten Stellen am Rhein

- etwa bei der Loreley - nicht befahren konnte.

Nach den Regenfällen Ende August und Anfang September hat sich die Lage etwas entspannt. Zum Zeitpunkt der Drucklegung dieser Ausgabe (15. September) lag der Pegel Kaub bei 69 cm und derjenigen in Maxau bei 368 cm (wird aktualisiert). Dies ist zwar immer noch weit von perfekten Bedingungen entfernt, erlaubt aber die Schifffahrt zu nautisch wie kommerziell vertretbaren Bedingungen.

Ob die Niedrigwasser-Phase für 2022 damit ein Ende gefunden hat, ist allerdings keineswegs sicher. So erklärte etwa Hans-Heinrich Witte,



Die Folgen des trockenen Sommers waren unübersehbar, hier ein Eindruck vom Rhein in Bingen.  
Foto: Susanne Lueckerath.

**Inhalt**

<i>Schifffahrt und Niedrigwasser: Bedingungen bessern sich langsam</i>	1
<i>SVS-Herbstapéro 2022</i>	3
<i>Nautische Ausbildung: «Klar Schiff!» für die neuen EFZ-Berufsbilder</i>	5
<i>«AHOI Captain» an der Berufs- und Weiterbildungs-Messe Basel</i>	7
<i>Flusskreuzfahrt-Studie 2021: Auf beschwerlichen Weg zur Normalität</i>	9
<i>«Der Rhein und seine Weidlinge» - eine Sonderausstellung im Hafenumuseum Basel</i>	9
<i>Neues CDNI: Belgien hinterlegt Ratifikationsurkunde</i>	10
<i>Ein Oldie erinnert sich: Rijksvaarttuig 34</i>	10
<i>Regierungsräte im freien (Rhein-)Fall</i>	11

Chef der deutschen Wasserstrassen-Behörde, gegenüber der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ), warum die Lage dennoch angespannt ist: «Dieses Jahr hat das Niedrigwasser gut einen Monat früher angefangen als im (Niedrigwasser-)Jahr 2018. In der Regel sind Oktober und November die Monate mit dem geringsten Wasser. Wir müssen abwarten, wie sich das Wetter entwickelt. Für Entwarnung spricht, dass sich die Wasserstände wieder in Richtung eines definierten Niedrigwassers, dem gleichwertigen Wasserstand, entwickeln werden. Aber eine Gesamtentwarnung für den Rhein kann nicht gegeben werden.»



## Mut heisst dem eigenen Kompass folgen

Wir sind für Sie da, wenn etwas aus dem Ruder läuft.

Allianz Suisse Abteilung Wasserfahrzeuge

Seilerstrasse 8 | 3011 Bern  
058 358 53 53 | [marine@allianz.ch](mailto:marine@allianz.ch)

### SVS aktuell

ISSN: 1662-7520

*Herausgeberin:*

Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, 4019 Basel.

*Verantwortlicher Redaktor:*

André Auderset, +41 61 631 27 27, [info@svs-ch.ch](mailto:info@svs-ch.ch)

*Inserate und Administration:*

Sylvie Pelloux, +41 61 631 29 19, [pelloux@svs-ch.ch](mailto:pelloux@svs-ch.ch)

*Mitarbeit an dieser Ausgabe:*

Sylvie Pelloux, Roland Blessinger, Urs Vogelbacher

Druck: Gremper AG Druckerei, Basel/Pratteln,

*Auflage:* 10 x jährlich, 1'300 Exempl.

 **birsterminal**  
Your Experts for Cargo  
– Always in e-Motion

**IHR PARTNER FÜR  
CONTAINERLOGISTIK**

**TANGO SHIPPING LINE**

- 2x WÖCHENTLICH
- REEFER
- GEFAHRGUT
- OUT OF GAUGE
- STUFFING & STRIPPING
- SCHWERCOLLI

Birsterminal AG      Hafenstrasse 54 / P.O. Box      [info@birsterminal.ch](mailto:info@birsterminal.ch)      phone +41 (0) 61 377 80 00  
CH-4127 Birsfelden      Rhine Port Basel-Birsfelden      [www.birsterminal.ch](http://www.birsterminal.ch)      fax +41 (0) 61 377 80 17

Bereits in den Jahren 2003 und 2018 gab es extreme Niedrigwassersituationen. Ob die Häufung auf den Klimawandel zurückzuführen ist, kann laut Witte schwer beantwortet werden: «Die Studien zur deutschen Anpassungsstrategie sagen, dass wir bis zum Jahre 2060 keine signifikanten Auswirkungen des Klimawandels auf die Wasserstände in unseren Flüssen haben werden. Eine besondere Häufung von Niedrigwassern ist statistisch bis anhin noch nicht abgesichert. Dennoch müssen wir insgesamt davon ausgehen, dass derartige Situationen häufiger auftreten.»

### Erschwerende Zusatz-Faktoren

Die ungünstigen Wasserstände sind nur ein Faktor, der die Güterschifffahrt aktuell erschwert. Aufgrund des Ukraine-Konflikts sind die Treibstoffpreise massiv angestiegen, was natürlich auch die Betriebskosten der Schiffe erschwert. Dann braucht es wegen der niedrigen Wasserstände eigentlich mehr Schiffe für dieselbe Ladungsmenge. Gleichzeitig fehlt aber dieser Schiffsraum vor allem im Bereich trockenes Massengut aus zwei Gründen. Die Getreide-

frachter sind auf der Donau beschäftigt, um die Exporte aus der Ukraine zu transportieren, die nicht wie gewohnt über die Schwarzmeerhäfen abgeführt werden können. Dazu wird nach der von Russland verursachten Gasknappheit in Deutschland verstärkt Kohle verstromt – und Kohle ist ein klassisches Transportgut für Schiffe. Diese können nun gute Frachten auf dem Nieder- und Mittelrhein lösen und stehen für Transporte Richtung Oberrhein nicht zur Verfügung.

### Quasi-Stopp im Export

Nebst den tiefen Wasserständen sorgen diese Faktoren dafür, dass Schiffstransporte von und nach der Schweiz, selbst wenn sie nautisch machbar sind, aus ökonomischen Gründen nicht gebucht werden. So musste etwa Thomas Knopf, CEO von Ultra-Brag feststellen: «Im Export ging in den Schweizer Rheinhäfen während der zweite Hälfte August kaum etwas. Grund waren neben den Wasserständen die deutlich höheren Fahrkosten. Wobei die Schifffahrt nicht etwa in hohem Masse Fracht an die Konkurrenten verliert. Die Alternative über die



Die Nachfrage nach Massengutfrachtern auf der Donau und im Bereich Mittel- und Niederrhein verknappt das Angebot an Schiffsraum im Verkehr mit dem Oberrhein.

## SVS-Herbstapéro 2022

Noch sind Anmeldungen möglich für den SVS-Herbstapéro 2022. Gastgeber am 17. Oktober 2022 ist das Mitglied TAU Tanklager Auhafen AG in Muttenz, Auhafenstrasse 10a. Der Anlass beginnt um 17 Uhr und dauert bis ca 19 Uhr, der Eintritt ist frei. Wie üblich werden die Verantwortlichen des Unternehmens über ihr Geschäft und die Ziele berichten. SVS-Präsident Christoph Brutschin orientiert über das jüngste Geschehen in der Binnenschifffahrt aus Verbandssicht - und vor allem steht das gesellige Beisammensein bei einem Apéro Riche im Vordergrund. Um Anmeldungen per Mail an [info@svs-ch.ch](mailto:info@svs-ch.ch) oder via die Homepage [svs-ch.ch](http://svs-ch.ch) wird gebeten.



Strasse ist noch teurer und die Bahn hat keine Kapazitäten zur Übernahme.»

### Handlungsbereitschaft nimmt zu

Die Alarmglocken läuten nun vor allem in Deutschland deutlich lauter. Ende August beschäftigten sich Vertreter des Verbandes der deutschen Binnenschifffahrt (BDB) und der verladenden Wirtschaft im Rahmen eines Spitzengesprächs mit Verkehrsminister Volker Wissing intensiv mit den Auswirkungen niedriger Rhein-Pegelstände auf die Lieferketten und den damit verbundenen Herausforderungen. Beide Seiten hätten sich auf die Prioritäten bei der weiteren Umsetzung des Aktionsplans «Niedrigwasser Rhein» verständigt und vor allem auf die zügige Umsetzung der im deutschen Bundesverkehrswegeplan festgeschriebenen Beseitigung kritischer Engpässe am Rhein. Wissing dazu: «Wir müssen der Tatsache ins Auge sehen, dass wir uns langfristig aufgrund des Klimawandels immer wieder auf extreme Niedrigwasserperioden einstellen müssen. Es ist daher wichtig, dass wir Massnah-



men wie etwa die Engpassbeseitigungen am Mittelrhein im Rahmen der gesetzlichen Anforderungen insbesondere mit Blick auf Umwelt- und Naturschutz schnellstmöglich umsetzen.»

Details dazu nannte WSV-Chef Witte: «Beim Pegel Kaub soll über eine Strecke von 50 km die Fahrrinne angepasst werden. Das ist die Engstelle im Rhein. Es sind aber ganz punktuelle, geringfügige Eingriffe in den Fluss. Derzeit werden alle erforderlichen Unterlagen erarbeitet. Naturversuche fanden statt. Das wird dann auch bei Niedrigwasser wirken, denn es geht immerhin um 20 cm mehr Fahrrirentiefe für die Schiffe. Die 20 cm entsprechen ungefähr 200 t mehr Lademöglichkeit als derzeit. Das treiben wir ganz konkret voran.»

Dies ist eine der Hauptforderungen auch der Schweizer Hafenernehmer. So betont Andrea Grisard, Verwaltungsratspräsidentin der Ultra-Brag: «Es braucht definitiv Fahrwasservertiefungen, vor allem Deutschland muss seine Hausaufgaben machen.» Vereinzelt wird in der Schweiz auch die Frage aufgeworfen, ob man sich an den dringend nötigen Vertiefungen finanziell beteiligen sollte, wenn dies der Beschleunigung dient. Auf alle Fälle – so die Forderung von Branche und aus der Politik – solle die Schweiz bei jeder sich bietenden Gelegenheit im Kontakt mit Deutschland darauf drängen, dass die Engpässe am Rhein entschärft werden. Da trifft es sich gut, das mit Paul Seger ein Schweizer Botschafter in Berlin amtiert, der als

aktueller (und früherer) Chef der Schweizer ZKR-Delegation grosse Fachkenntnis und ebensolches Interesse am Thema mitbringt.

### Schiffstypen anpassen

Ein Punkt, den die deutsche Regierung in ihrem 8-Punkte-Plan aufführt, ist die Anpassung der Schiffe. Flachgehende Schiffe – betont auch Witte – seien ein Thema, das von Berlin nachdrücklich gefördert werde. Auch hier stösst er auf grosse Zustimmung in der Schweizer Branche. So betont Martin Ticks, CEO der in Birsfelden beheimateten Birsterterminal: «Mit spezieller Schiffsbauweise kann man einiges bewegen. Es gibt bereits Schiffe, die so konzipiert sind, dass sie auch bei Niedrigwasser verkehren können, ohne das die Schraube Grundberührung hat.» In der extremen Niedrigwasserperiode 2018 verkehrten die «Camaro»-Schiffe der niederländischen Reederei Dubbelman denn auch praktisch immer bis nach Birsfelden, wenn natürlich auch mit massiv reduzierter Anzahl Container. Damit erfolgt auch eine gewisse Trendumkehr im Schiffsbau, wie Benjamin Friedhoff vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. in Duisburg gegenüber der Deutschen Welle (DW) erklärt: «Wir hatten jetzt von 1971 bis 2018 kein langanhaltendes Niedrigwasser mehr. Diese fast 50 Jahre haben dazu geführt, dass die Schiffe sehr stark auf Effizienz getrimmt wurden und auf Wirtschaftlichkeit, das heisst in dem Fall maximale Transportfähigkeit. Wer viel Fracht befördern wollte, der brauchte ausreichend Tiefgang. Bei langanhaltendem Niedrigwasser verändern sich jedoch die Transportbedingungen: Alle Schiffe fahren nur mit geringer Fracht, Schiffe mit geringem Tiefgang haben nun einen Vorteil.

### Es gibt schon Schiffe für Niedrigwasser

Nachdem das Niedrigwasser im Spätsommer 2018 beim Unternehmen BASF für einen Verlust von 250 Mio. Euro sorgte, entschied sich der Konzern für den Bau einer Niedrigwasser-



Das Bild aus dem extremen Niedrigwasserjahr 2018 zeigt den Koppelverband «Camaro II», der am 27. Oktober bei einem Pegel von nur 27 cm mit 620 TEU und 2'000 t zu Berg bei Kaub vorbeifuhr. Die Schiffe der Camaro-Reihe zeichnen sich durch einen geringeren Tiefgang aus. Die dadurch verminderte Tragfähigkeit wird zu einem guten Teil durch ein geringeres Eigengewicht der Schiffe aufgrund des eingesparten Stahls kompensiert. Dass die Schiffe auch bei niedrigem Pegel verkehren können, ist nicht nur dem Umbau der Schiffe geschuldet, sondern auch der Fahrweise als Viererverband mit zwei Schubleichtern zur Seite. Die Camaro-Schiffe werden von der niederländischen Reederei Dubbelman betrieben. Partner für die Schweiz ist die Birsterterminal AG in Birsfelden, welche unter dem Label Tango Shipping Line den Liniendienst zwischen den Schweizerischen Rheinhäfen und Antwerpen sowie Rotterdam anbietet.

flotte bestehend aus drei Schiffen. Die «Gas94» fährt bereits. Das Schiff zeichnet sich durch seine Leichtbauweise aus und ähnelt von der Form her eher einem Schuhkarton anstatt, wie sonst üblich, stromlinienförmig gebaut zu sein. Die fehlende Tiefe wird durch mehr Breite kompensiert, Laderäume und Antrieb sind so angeordnet, dass sie für mehr Auftrieb sorgen.

Zwei weitere solcher Niedrigwasserschiffe sollen nächstes Jahr in Betrieb gehen. Laut BASF soll das grösste der drei Schiffe, das Flagg-schiff, bei mittlerem Niedrigwasser 2'500 t transportieren können, doppelt so viel wie gewöhnliche Frachtschiffe. Selbst bei sehr und kritischem Pegel könne man mit diesem Schiff noch 650 t Flüssig-gas transportieren.

### Wenig Anreiz für neue Schiffe

Seit dem letzten Niedrigwasser sind aber nur einige wenige Niedrigwasserschiffe vom Stapel gelaufen. Der Grund, warum die Niedrigwasserflotte nicht bereits deutlich grösser ist, laut Friedhoff: «Es lohnt sich für die Schiffsbetreiber oft nicht. Gibt es kein Niedrigwasser, wie es ja die Regel ist, bedeutet mehr Tiefgang weiterhin mehr Fracht. Ausserdem

gibt es anders als bei Hochwasser kein offizielles Niedrigwasserfahr-verbod. Das heisst, solange es sich für die Schiffsbetreiber lohnt, fahren sie.» Und anders als ein Unternehmen wie BASF, das auf seine Rohstoffe angewiesen ist, profitierten viele Schiffsbetreiber zunächst vom Niedrigwasser: «Das liegt zum einen daran, dass auf Grund der begrenzten Ladungskapazität plötzlich jedes Schiff ohne Wartezeiten Aufträge bekommt», erklärt Friedhoff. Bei Niedrigwasser bekämen entsprechend auch kleine, ältere Schiffe lukrative Aufträge auf dem Rhein, ausserdem gebe es die sogenannten Kleinwasserzuschläge, um die reduzierte Tragfähigkeit zu kompensieren.

### IKSR setzt Schwerpunkt

Auch die Internationale Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR) gibt dem Thema «Niedrigwasser» verstärkt Priorität und erinnert daran, dass naturnahe Gewässer widerstandsfähiger gegenüber den negativen Auswirkungen von Niedrigwasser seien. Die Staaten im Rhein-Einzugsgebiet hätten deshalb von 2000 bis 2020 ca. 140 km<sup>2</sup> Überschwemmungsgebiete wiederhergestellt und über 150 Au-

engewässer wieder an den Rhein angebunden. Bis 2040 sollen entsprechend des auf der Rheinministerkonferenz im Februar 2020 in Amsterdam beschlossenen Programms „Rhein 2040“ weitere 200 km<sup>2</sup> Überschwemmungsgebiete wiederhergestellt und 100 Altarme wieder mit dem Rhein verbunden werden.

### Gemeinsame Lösungsansätze

Mit dem Programm „Rhein 2040“ haben sich die Staaten im Rheineinzugsgebiet auch vorgenommen, gemeinsame Lösungsansätze für Niedrigwasser zu erarbeiten und die Strategie zur Anpassung an den Klimawandel zu aktualisieren. Hierzu wurden im Sommer 2022 bereits zwei Expertengruppen ins Leben gerufen, die sich ab Herbst mit den Prognosen für die Abflüsse und die Wassertemperaturen befassen werden. Die bereits bestehende Expertengruppe „Niedrigwasser“ wird die Rolle des Wasserbedarfs und der Wasserverfügbarkeit berücksichtigen.

Gemeinsam mit Akteuren aus verschiedenen Sektoren sollen Massnahmen diskutiert werden. Die IKSR plant dabei auch eng mit der ZKR und der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR) zusammenzuarbeiten.

## Nautische Ausbildung: «Klar Schiff!» für die neuen EFZ-Berufsbilder

**In SVS aktuell vom März 2022 ist angekündigt worden, dass wir im Verlauf der Monate über den Prozess der Neuordnung des Berufsbildes informieren. Jetzt haben wir Hochsommer, tiefe Wasserstände und einen vollen Container – voll mit Fragen zu den neuen Fakten in der Berufsbildung. Die beiden neuen nautischen EFZ-Berufsbilder (s. «SVS aktuell» Ausgabe März 2022 und Sommer 2022) sind pünktlich vollzogen worden. Was bedeutet das? Antworten vom zuständigen Fachmann bei den Schweizerischen Rheinhäfen, Roland Blessinger.**

Die neuen Ausbildungsgänge ermöglichen nun, dass Schweizer Interessierte parallel zur deutschen Ausbildung eine duale EFZ Ausbildung als «Nautische Fachfrau» resp. «Nautischer Fachmann» oder «Kapitänin der Binnenschifffahrt» resp. «Kapitän der Binnenschifffahrt» absolvieren können. Darf

nun angenommen werden, dass die Binnenschifffahrt bald kein Fachkräftemangel mehr herrscht? Wo stehen wir heute? Antworten im Gespräch mit Roland Blessinger (Foto rechts). Er ist Experte der schweizerischen Delegation für die ZKR und Leiter «Nautisches Qualitäts-, und Sicherheitsmanage-



ment» der Schweizerischen Rheinhäfen.

**SVS aktuell: Wie wurden die neuen Berufsbilder vom Gewerbe aufgenommen?**

R. Blessinger: Die Rückmeldungen waren, aufs Ganze gesehen, vor allem ei-

nes, nämlich positiv. Etwas kritisch sind die Meinungen hinsichtlich des Mindestalters für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses (Schiffsführerpatent). Vor in Kraft treten der EU-Richtlinie war das Mindestalter für die Schiffsführerprüfung auf das 21. Lebensjahr festgelegt, heute ist es das 18. Lebensjahr. Folglich ist dies keine Kritik der Ausbildung, sondern ein generelles Thema, das auf die EU-Richtlinie zurückzuführen ist.

**Ist die Kritik der Herabsetzung des Mindestalters berechtigt?**

Man kann das als kritischen Punkt sehen. Aber ich persönlich sehe nicht, dass grosse Qualitäts- oder Sicherheitsunterschiede entstehen müssen. In der Perspektive der Ausbildungsvariante für die Schiffsführerprüfung gewinnt der/die Lernende ein halbes Jahr und ist beim Abschluss jünger. Die Stofflehrpläne sind dafür inhaltlich gemäss dem europäischen Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN) überarbeitet worden. Der Standard basiert nun auf genau definierten Kompetenzen, welche die Grundlage für ein System harmonisierter Berufsqualifikationen in der EU und auf dem Rhein bilden. Für die Überprüfung der Kompetenzen wird neu nach zwei Jahren eine Prüfung für das Erlangen der Matrosen-/Matrosin-Funktion gefordert.

Beim Schiffsführer ist nach einer theoretischen auch neu eine praktische Prüfung unabdingbar.

**Wir müssen da einhaken! Denn der Lehrabgänger ist jünger und die Befähigung zum Schiffsführer ist bereits ab 18 Jahren möglich. Birgt diese Verkürzung nicht ein zu grosses Risiko?**

Ich meine, es ist das gleiche Risiko wie vorher: Einerseits zählen die erfüllten objektiven Kompetenzen, andererseits ist es nach wie vor Vertrauenssache der Reederei, ob einem nominierten Schiffsführer ein Schiff anvertraut wird.

**Wechseln wir nun die Sichtweise und fragen aus der Laufbahn-Perspektive: Wie lange dauert es, bis eine junge, patentierte Schiffsführerin oder ein patentierter Schiffsführer ein Binnenschiff allein als Kapitän fahren darf?**

Dies kommt auf die Person und die Reederei an. Ich rechne circa sieben bis zehn Berufsjahre. Ich kenne jedoch einige junge Schiffsführer, welchen ein Schiff anvertraut wurde.

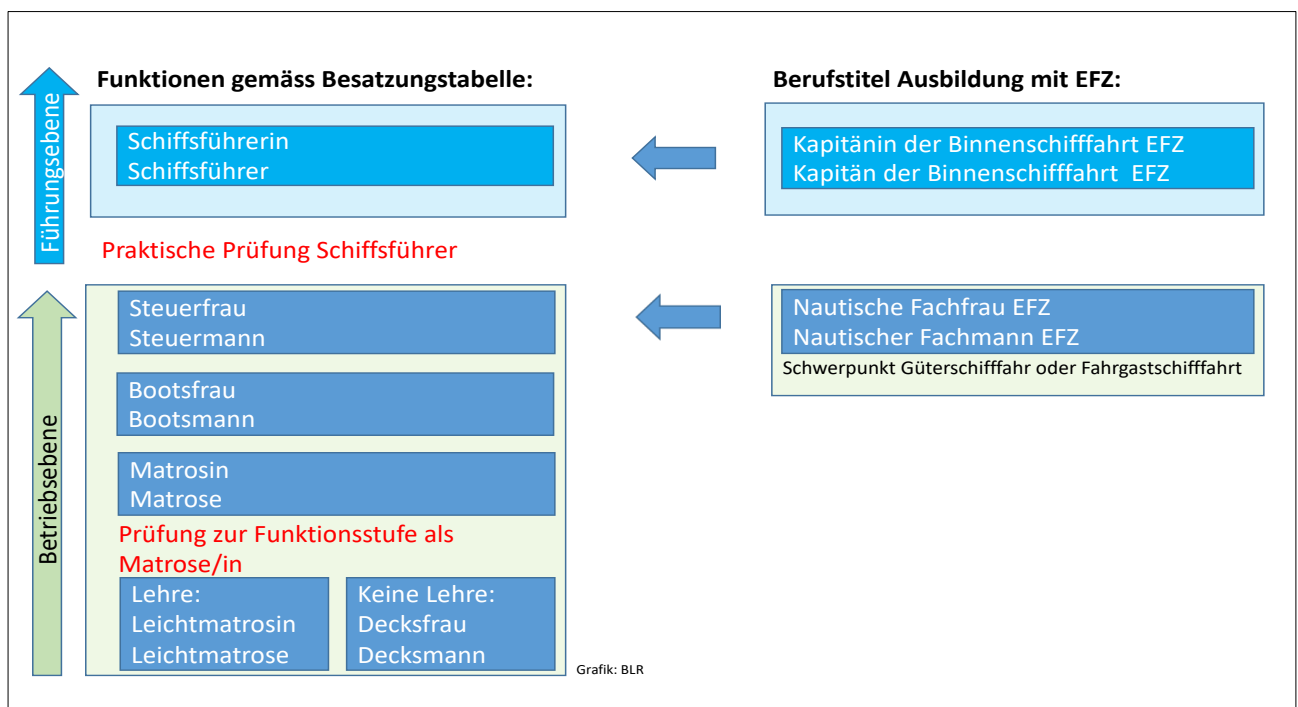
**Wie sieht dies zum Beispiel bei jungen Schweizerinnen und Schweizern aus, die bereits eine Berufslehre an Land absolviert haben und eine nautische Lehre absolvieren möchten?**

Ausserhalb der Schweiz hat die EU-Richtlinie für diesen Zusammen-

hang Aussichten formuliert. Eine Bedingung ist ein mindestens drei Jahre umfassendes, beliebiges Berufsausbildungsprogramm. In der Schweiz regelt solche Fragen die Berufsbildungsverordnung. Sie ordnet die Zulassung von Qualifikationsverfahren, d.h. Lehrabschlussprüfungen. Quereinsteiger mit einer Berufslehre benötigen fünf oder mehr Jahre allgemeine Berufserfahrung, davon mindestens zwei Jahre im Bereich der nautischen Berufe.

**Eine ausgebildete Gärtnerin oder ein Metallbauer, heisst das also, könnten innerhalb von zwei Jahren einen nautischen Abschluss mit Eidg. Fähigkeitszeugnis EFZ erlangen?**

Die Zulassung zur Erwachsenenbildung und somit zum Qualifikationsverfahren (Lehrabschlussprüfung) nach Artikel 32 der Berufsbildungsverordnung unterliegt der Genehmigung des Wohnortkantons der Kandidatin oder des Kandidaten. Ob eine verkürzte Ausbildung möglich ist, kommt in erster Linie auf die Einschätzung der Reederei und ihrer Initiative an. Auch das darf man hier erwähnen: Es profitiert der Betrieb vom Kanton, der die Schule und Aufenthalt auf dem Schulschiff bezahlt. Und, um auf Ihre Frage zurückzukommen, ja, es wäre möglich, dass ein Metallbauer oder eine Gärtnerin innerhalb von zwei Jahren das Qualifikationsverfahren (QV) abschliessen könnte.





### Wo können sich interessierte Quereinsteiger/innen melden?

Am besten bei jener Reederei, bei welcher er oder sie arbeiten möchte. Es gibt zwei Quereinsteigermöglichkeiten: 1. Die Lehre als Zusatzlehre. 2. Die Laufbahn ohne Lehre. Der Vorteil innerhalb der Lehre ist, dass man in kurzer Zeit eine Karriere an Bord lancieren kann. Nachteil: die Verdienstmöglichkeiten während der Lehre. Bei einer Laufbahn ohne Lehre sind die Argumente umgekehrt. Auch nicht-Quereinsteiger/innen können sich bei den Reedereien für eine gesamte Ausbildung bewerben.

### Gab es weitere kritische Bemerkungen über die neuen Berufsbilder?

Einen Punkt habe ich während einer Diskussion aufgegriffen. Mein Gegenüber beklagte sich, dass nun der Schiffsführer zum EFZ herabgestuft würde, was nicht mehr als höhere Fachprüfung und sog. «Meisterprüfung» gilt. Dazu muss ich Folgendes erklären: Das Bildungssystem der Schweiz bietet die höhere Berufsbildung auf der Tertiärstufe an. Aber es ist mir nicht bekannt, dass es einen Eidgenössischen Lehrplan für einen höheren Abschluss als den

der Schiffsführerin oder des Schiffsführers gibt. Persönlich kann das einem etwas weh tun, ich bedaure es .... wir müssen aber damit leben.

### Kompensiert die Digitalisierung die Erfahrung aufgrund der kürzeren Ausbildungszeit?

Teilweise schon. Früher wusste der erfahrene Schiffsführer, wo die Baumgruppe der «12 Aposteln» stand, und er kannte jeden Stein. Um diese Fertigkeiten mit oder ohne Radar anzueignen und anzuwenden, benötigte man jahrelange Beobachtungen. Mit der Verpflichtung zu AIS und elektronischer Karte kennt heute jeder Schiffsführer seinen Standort und die umliegenden Schiffe auf Sicht oder auch ohne Sicht. Dies vereinfacht die Navigation auf dem Rhein und macht den gesamten Verkehrsträger sicherer. Der Schiffsführer kann sich auf andere wichtigere Sachen konzentrieren. Damit meine ich selbstverständlich nicht den Fernseher im Steuerhaus ... Was ich vielmehr betonen will: Ohne Erfahrung geht es nicht!

### Demnach werden die jungen Leute in den 3.5 Jahren Lehrzeit auch auf

## Glossar der Abkürzungen

**EFZ** ist das gebräuchliche Kürzel für Eidgenössisches Fähigkeitszeugnis

**EU-Richtlinie 2017/2397** über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt

**ES-QIN** Europäischer Referenzrahmen für die qualifiziertes Personal

### die digitalisierte Binnenschifffahrt geschult?

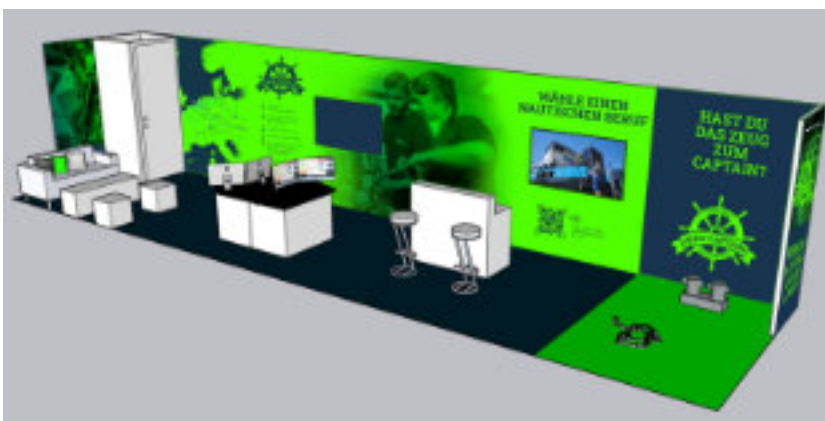
Das Handwerk des Binnenschiffers hat sich grundsätzlich nicht geändert. Die Herausforderungen sind noch dieselben wie vor 50 Jahren. Man sieht dies aktuell bei den niedrigen Wasserständen. Folglich ist die Fahrt- oder Reiseplanung von grosser Bedeutung. Tiefgang für die Ladung und Höhe des Schiffes sind abhängig vom Pegelstand. Mit diesem Wissen wird in der Binnenschifffahrt Geld verdient. Die Ausbildung des Rheinschiffers muss „analog“ und „digital“ miteinander integrieren, so dass man oder frau beides beherrscht. Die digitalisierten Systeme an Bord des Schiffes kennen die meisten jungen Leute bereits von der Automobilindustrie. GPS, Navi, Spurführung etc. sind Begriffe, die in die Binnenschifffahrt übernommen worden sind.

### Kommen wir zurück zur aktuellen Lage. Der Bedarf an patentierten Schiffsführern ist sehr gross. Sind nun alle Probleme gelöst?

Bei weitem nicht! Die Ausbildung betrifft ja nicht nur die EFZ-Lehre, sondern auch die interne Schulung innerhalb der Reedereien. Gemäss der Funktionstabelle für Besatzungen (s. Glossar) kann man auch die Karriere an Bord ohne Lehre lancieren. Prinzipiell kann man wie frau ein Schifferdienstbuch als Decksmann oder Decksfrau beantragen und nach Vollenden der Fahrtage an Bord die Funktionsleiter (s. Funktionen gemäss Besatzungstabelle) hochsteigen. Seit diesem Jahr benötigt man für die Befähigung als Matrose mit oder ohne Lehre eine praktische Prüfung.

### Die Ausbildung ohne Lehre betrifft zum grössten Teil die Quereinsteiger. Wie ist die Ausbildung bei Quereinsteigern gegliedert und wo findet man die verbindliche Information?

## «AHOI Captain» an der Berufs- und Weiterbildungsmesse Basel



Zusammen mit drei ausbildenden Firmen (Danser, River Advice und Unibarge) haben die SVS und die Schweizerischen Rheinhäfen die Initiative «AHOI Captain» gegründet. Ziel ist es, die neuen Ausbildungslehrgänge im nautischen Bereich den jungen Interessierten näher zu bringen. Als ersten Schritt tritt die Initiative an der Basler Berufs- und Weiterbildungsmesse vom 20. - 22. Oktober in den Hallen der Messe Schweiz auf. Die Interessierten erhalten am dortigen Stand (C52 Symbolbild) Informationen und erste Beratungen durch anwesende Vertreter der Branche. Ihre Fähigkeiten können sie an zwei Schiffssimulatoren erproben wie ihre Fertigkeit beim Werfen eines Taus über Poller.

Die EU-Richtlinie 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt wurde zum grossen Teil auf den Fachkräftemangel in der Binnenschifffahrt begründet. Dafür sind im Anhang 1 der Richtlinie Möglichkeiten für Quereinsteiger benannt. Insbesondere Seeleute, die mehrere Jahre Berufserfahrungen sammeln, können davon profitieren.

**Zeit ist für die Reedereien bei allem und für alles ein wichtiges Kriterium. Man hört über verschiedene schnelle Ausbildungsmethoden, mit welchen nautisches Personal ausgebildet wird. Warum sollte man eine EFZ Ausbildung von 3.5 Jahre absolvieren, wenn es schnellere Methoden gibt?**

Die EU-Richtlinie überlässt die Umsetzung den EU-Mitgliedstaaten. Anhang 1 der Richtlinie bietet verschiedene Möglichkeiten. Wir haben Kenntnisse von einem EU-Mitgliedstaat, der Quereinsteigern die Befähigung zum Schiffsführer in-

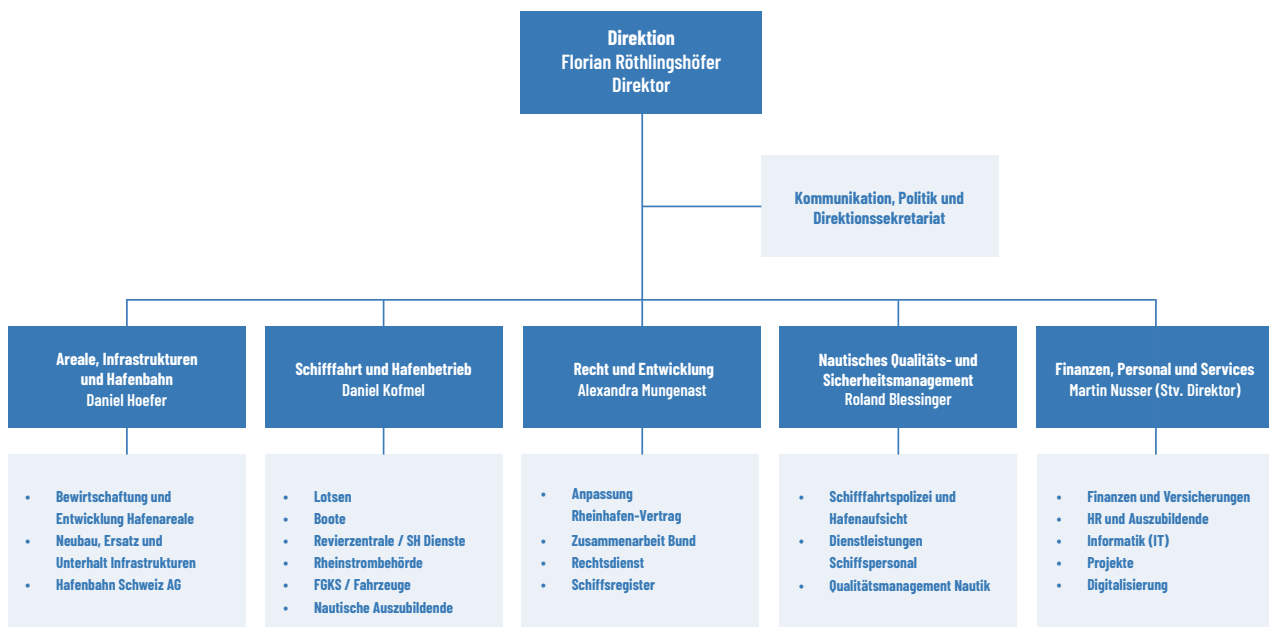
nerhalb eines Jahres anbietet. D.h., ein Gärtner könne innerhalb eines Jahres die Funktion eines Schiffsführers erreichen. Der Versuch war im Hinblick auf die Durchfallquote - ernüchternd. Schliesslich muss jede Reederei selber entscheiden, auf welchem Niveau und mit welcher Qualität sie ihr Personal ausbildet. Ich finde die beiden neuen Berufsbilder in Deutschland und Schweiz als duale Ausbildung eine gute, nachhaltige und sichere Alternative.

**Was empfehlen Sie den Reedereien?**

Ich empfehle Reedereien, die ja, geschäftlich-betrieblich betrachtet, zueinander Konkurrenten sind, dass sie jedoch auf der Ebene der Aus- und Weiterbildung das übergreifende, gemeinsame Interesse am Berufsnachwuchs sehen und dafür untereinander Kooperationen eingehen - so dass massgeschneiderte, qualitativ hochwertige Lehrgänge mit weniger Aufwand, Ener-

gie und Kosten für das nautische Personal angeboten werden können. Aber, wie gesagt, die EU-Mitgliedstaaten sind bei der Umsetzung der EU-Richtlinie frei. Da gilt es die territorial begrenzten, juristischen Möglichkeiten mit den Fähigkeiten der Interessierten individuell abzuwägen. Wenn Sie mich schon nach Empfehlungen fragen: Da gibt es ein Thema, das im Container, den Sie am Anfang nennen, mit mir schon länger unterwegs ist. ... Ich stelle nämlich immer wieder fest, dass nautische Berufsleute in Laufbahn-Fragen oft allein gelassen sind - und sie sich resigniert eine Stelle an Land suchen. Hier besteht also Bedarf, ja auch Potenzial, nautische Berufsleute zu halten! Nämlich indem man ihnen eine unentgeltliche Beratung anbietet und diese gemeinsam betreibt. Ich bin mir sicher, die sich engagierenden Reedereien würden von einer kompetenten Beratungsstelle für Nautikerinnen und Nautiker auch für sich selber, für ihr Image, profitieren.

## Neu aufgestellt: die Geschäftsleitung der SRH



In der vergangenen Ausgabe des «SVS aktuell» wurde die neu formierte Geschäftsleitung der Schweizerischen Rheinhäfen im Bild vorgestellt. Hier folgt das Organigramm: Mit Daniel Hofer als Bereichsleiter «Areale, Infrastrukturen und Hafenbahn» konnte die Nachfolge von Sabine Villabruna erfolgreich besetzt werden. Daniel Kofmel leitet den Bereich «Schifffahrt und Hafenbetrieb». Roland Blessinger wird den neu bezeichneten Bereich «Nautisches Qualitäts- und Sicherheitsmanagement» weiterführen. Martin Nusser leitet weiter den Bereich «Finanzen, Personal und Services». Neu wird nun Alexandra Mungenast zur Geschäftsleitung der Schweizerischen Rheinhäfen dazu stossen und komplettiert damit das Gremium, nachdem Florian Röthlingshöfer in die Direktion gewechselt hatte.



## Flusskreuzfahrt-Studie 2021:

# Auf beschwerlichen Weg zur Normalität

**Die Flusskreuzfahrt-Studie 2021 zeigt das Bild einer Branche auf einem beschwerlichen Weg zur Normalität. Die Unternehmen verblieben ein weiteres Jahr im Bann der Corona-Krise, vermochten aber dem zweiten Pandemiejahr in Folge verhalten zu trotzen.**

Die statistische Erhebung der Jahreszahlen für die Flusskreuzfahrtsaison 2021 nahm aufgrund erschwelter Bedingungen eine längere Zeit in Anspruch, da die Geschäftstätigkeit der Unternehmen über weite Strecken des Jahres coronabedingt erneut nicht im Normalbetrieb lief.

Der Saisonstart musste weit nach hinten verschoben werden. So waren zu Beginn nur Reisen innerhalb Deutschlands möglich. Die italienischen und französischen Märkte wurden nach langer Lockdownphase erst im Juni geöffnet. Überseepassagiere aus Nordamerika, die

in normalen Jahren rund 50% des Passagieraufkommens ausmachen, fanden sehr spät und nur in geringer Zahl den Weg zu den europäischen Flüssen.

Aussagekräftige Vergleichszahlen konnten vorwiegend für den deutschen Reisemarkt erhoben werden. Drei- bis vier Tagesfahrten auf deutschen Flüssen waren bei vielen Anbietern der Nachfragerenner. Die Konzentration auf eine Streckenführung innerhalb von Landesgrenzen hatte zur Folge, dass auch kleinere Häfen, die sonst seltener angelaufen werden, öfter berücksichtigt wurden.

Mit einem Zuwachs um 62,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 182.844 Passagiere im Jahr 2021 zeigte sich eine positive Tendenz der in Deutschland verkauften Reisen.

Im Zweijahresvergleich lag Deutschland, der grösste europäische Markt, bei etwa einem Drittel des Volumens des Jahres 2019 (541.133 Passagiere). In der Branche werden für die Folgejahre weiter erhebliche Steigerungsraten und innerhalb von zwei Jahren das Erreichen des Vor-Corona Niveaus erwartet.

Gleichzeitig gibt es Anzeichen, dass sich die Reisedauer wieder dem früher beobachteten Niveau annähert.

Die vorliegende Studie beinhaltet auch eine Sonderbefragung zum Thema «European Green Deal». Die Branche sieht die Umstellung auf eine nachhaltige, intelligente Mobilität und die Anbindungen der Branche an umwelt- und klimaschonende Infrastrukturen von hoher Relevanz. Mehrere Neubauten, welche 2021 erstmals zum Einsatz kamen, weisen hybride Antriebe auf, die klimaschonendes Reisen auf den Flüssen ermöglichen.

## «Der Rhein und seine Weidlinge» - eine Sonderausstellung im Hafenumuseum Basel



*Am 1. September fand im Hafenumuseum Basel die offizielle Eröffnung der neuen Sonderausstellung mit dem Titel: „Der Rhein und seine Weidlinge“ statt, die im Rahmen des Netzwerks Museen entstanden ist. Die Ausstellung zeigt einen echten Weidling, schildert in Bild, Ton und Texten seine Geschichte und lässt alte Erzählungen neu aufleben. Die Wasserfahrvereine beider Basel werden vorgestellt und leisten eigene Beiträge. Das umfangreiche Begleitprogramm beinhaltet neben Weidlingfahrten, Führungen und Vorträgen auch den gemeinsamen Bau eines Weidlings unter Anleitung von Urs Arlt vom Verein Waidlig Basilea, Basel. Das Netzwerk Museen wird zwischen Herbst 2022 und Sommer 2023 in Deutschland, Frankreich und der Schweiz insgesamt 38 Ausstellungen zum Rhein präsentieren.*

## Neues CDNI: Ratifikationsurkunde von Belgien hinterlegt

**Belgien hat die Änderung des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in der Rhein- und Binnenschifffahrt (CDNI) angenommen. Die Hinterlegung der Ratifikationsurkunde stellt einen bedeutenden Schritt hin zum Inkrafttreten der Änderung dar.**



Die Änderung des Übereinkommens hat zum Ziel, durch eine strenge Regelung für die Entgasung von Binnenschiffen den Schutz der Umwelt und der Luftqualität zu gewährleisten. Die Botschafter Jean-Cédric Janssens de Bisthoven, ständiger Vertreter

Belgiens im Europarat, übergab die Ratifikationsurkunde am Donnerstag, den 25. August 2022 im Palais du Rhin in Strassburg. Die Übergabe erfolgte an die Generalsekretärin der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) Lucia Luijten, welche zugleich Verwahrerin des

CDNI-Übereinkommens ist. Im Rahmen dieser Zeremonie hat das Königreich Belgien ausserdem das Strassburger Übereinkommen von 2012 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI 2012) angenommen.

Zweck der Änderung ist die schrittweise Einführung eines Entgasungsverbots im Geltungsbereich des CDNI, um die Freisetzung schädlicher gasförmiger Ladungsrückstände in die Atmosphäre zu verhindern. Diese Dämpfe verbleiben nach der Entfernung bestimmter flüchtiger organischer Verbindungen in den Ladetanks von Tankschiffen und müssen vor Aufnahme der nächsten Ladung entsorgt werden, soweit sie nicht per Gaspendelung in den Landtank abgegeben werden können. Die sechs Vertragsstaaten des CDNI haben die neuen Vorschriften verabschiedet, um die notwendigen Verfahren zur Annahme und Behandlung dieser gasförmigen Rückstände zu schaffen. Belgien ist nach dem Grossherzogtum Luxemburg, dem Königreich der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland der vierte Vertragsstaat, der seine Ratifikationsurkunde hinterlegt hat. In Frankreich und der Schweiz ist das Ratifizierungsverfahren noch im Gange. Die Änderung tritt sechs Monate nach der Hinterlegung der letzten Ratifizierungsurkunde in Kraft.

## Ein Oldie erinnert sich: Rijksvaartuig 34

*Nach dem 2. Weltkrieg stellten die königlich niederländischen Landstreitkräfte die Aanen afvoertroepen (AAT) auf. Teil dieser neuen Einheit war der Vaartuigendienst. Dieser verfügte u.a. über Motorgüterschiffe, Schleppboote und Bergungsfahrzeuge. Dienstpflichtige Binnenschiffer waren gefragte Bewerber für diese Truppe. Die militärische Grundausbildung erfolgte in der AAT-Kaserne Tilburg; die Fachausbildung an der Fahr- und Taucherschule Gorinchem. Instruktoren waren vornehmlich ehemalige Widerstandskämpfer, die während des Krieges im Biesbosch untertauchten und u.a. Erfahrung im Verstecken von Schiffen hatten.*

*Am 31. Januar 1974 lag das RV (Rijksvaartuig) 34 (32,9 x 5,4 m, 160 t, 150 PS, erbaut 1952 bei van Eijk in Sliedrecht) im Rheinhafen St. Johann, um einen Flab-Panzer zu laden. Die Besatzung bestand aus drei Feldweibeln und einem Pionier. Kommandant war Sergeant-majoor Koppelaars. Einer seiner Kameraden war H.G. Weeteling, Inhaber eines schweizerischen Rheinschifferpatents. Im Zuge einer Armereform zu Beginn der 80-er Jahre wurde der Vaartuigendienst aufgelöst. RV 34 fuhr danach als GMS INTER-MEZZO bis es 2013 in Haarlem letztlich den Weg des alten Eisens antreten musste.*

*Text und Foto: Urs Vogelbacher.*





## Regierungsräte im freien (Rhein-)Fall



Anfang September fand im Rahmen des traditionellen Schifferstechens der E.E. Zunft zu Schiffeleuten in Birsfelden auch ein Prominentenstechen statt. Den zwei dabei teilnehmenden Basler Regierungsräten (Ministern) Conradin Cramer (rechts) und Lukas Engelberger war dabei wenig Glück beschieden. Kurz war das Zusammentreffen mit ihren jeweiligen Gegnern - und schon fanden sie sich im Wasser wieder. Schifferstechen gab es im Mittelalter in fast allen Fluss- und Seestädten Europas: auf dem Rhein, dem Neckar, dem Main, der Elbe und der Donau. In Frankreich wurde es auf der Seine und der Rhône gepflegt, in London auf der Themse, in Venedig auf dem Canale Grande. Aber auch in Holland, Belgien und Dänemark war es populär. In der Schweiz berichten die Überlieferungen von Stechen in Genf, Ouchy, Vevey, Estavayer-le-Lac und Zürich. Zweifellos handelt es sich beim Schifferstechen um einen verbürgerlichten Abkömmling des Ritterturniers zu Land. Im Mittelalter und zur Reformationszeit pflegten die Kämpfenden mit Brünne, Helm und Schild zum Stechen anzutreten. Die Ulmer Schiffer haben gar mit spitzigen Lanzen gekämpft. Sie trugen Harnische, die 60 Pfund schwer waren. Das erwies sich beim Stossen als lästig und gefährlich, so dass es schliesslich von der Obrigkeit untersagt wurde. Man ging deshalb dazu über, ohne Harnisch und Helm, und auch ohne Schild zu kämpfen. Das wieder hatte zur Folge, dass die Lanzen abgestumpft werden mussten. Sie sind heute meist mit einem Lederpuffer versehen.

sympany  
versicherungen





PORT OF  
SWITZERLAND

# WELTWEIT VERNETZT

 [port-of-switzerland.ch](https://port-of-switzerland.ch)

**Das Tor zur Schweiz | Knotenpunkt Güterverkehrskorridor**  
Rotterdam-Basel-Genua | Jährlich 6 Millionen Tonnen Güter  
120 000 Container-TEU | 10 Prozent aller Schweizer Importe  
80 Unternehmen | 3 000 Arbeitsplätze