

KOMPASS NEWS

September-Oktober 2025

NAUTILUS INTERNATIONAL

The Union newsletter for Switzerland

Erfolgreiches Nautilus Seminar in Basel

Arbeitsmarkt Binnenschifffahrt: Trends, Probleme, Chancen

Am 17. September fand unser jährliches öffentliches Seminar im Volkshaus in Basel statt. Es war sehr gut besucht. Neben Mitgliedern von Nautilus waren zahlreiche Vertreter und Vertreterinnen von Unternehmen aus der Tank-, Container- und Passagierschifffahrt ebenso wie von lokalen und nationalen Behörden zu Gast. Insbesondere das Thema VISA-Genehmigungen für Drittstaatsangehörige auf Flusskreuzfahrtschiffen, das eigentlich nur ein kleiner Aspekt der beiden Vorträge ausmachte, beschäftigte die Gäste sehr. Es entspann sich eine Diskussion mit anwesenden Vertretern des Staatssekretariats für Migration aus Bern, weshalb wir auf Seite 4 eine gesonderte Zusammenfassung der Diskussion veröffentlichen.

Als Hauptredner war Norbert Kriedel aus Strassburg eingeladen. Er ist Verwaltungsrat für Statistik und Marktbeobachtung bei der dortigen Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR).



Bild: Nautilus International

In seinem Vortrag gab er einen Überblick über die Trends in der europäischen Binnenschifffahrt.

Zum einen gibt es in der Güterschifffahrt einen leicht rückläufigen Trend bei der Zahl der Unternehmen und bei der Zahl der Beschäftigten, während es bei der Passagierschifffahrt umgekehrt ist.

Danach beschrieb er die wesentlichen Trends in der Binnenschifffahrt: Alterung, Personalknappheit sowie die Ost/West Migration, welche er im Wesentlichen auf die Lohnunterschiede zwischen osteuropäischen und westeuropäischen Ländern



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

7./8. Oktober

Social Security
Kongress der ELA/ETF
in Bratislava

15. Oktober

Excellence Group/
Nautilus Media Release,
Baden

29./30. Oktober

ETF Section
Inlandwaterways, Bonn

30. Oktober

Kick Off Meeting
Maritime Flag, Bern



Bild: Nautilus International

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

Anstelle des üblichen Editorials präsentieren wir hier Impressionen von der am 17. September 2025 stattgefundenen Jahresversammlung von Nautilus Schweiz.

Auf der Versammlung wurden die Geschäfts- und Finanzberichte vorgestellt und genehmigt.

Es gab eine Schweigeminute für den bereits 2024 verstorbenen Jaroslav Kout.

Des Weiteren wurden Rudolf Hirschi (hier im Bild) sowie Johannes Streuli für jeweils 60 Jahre Gewerkschaftsmitgliedschaft geehrt, ebenso Till Dürrenberger für seine Arbeit im Nationalkomitee in den letzten vier Jahren.



Anlass der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt des SVS in Bern

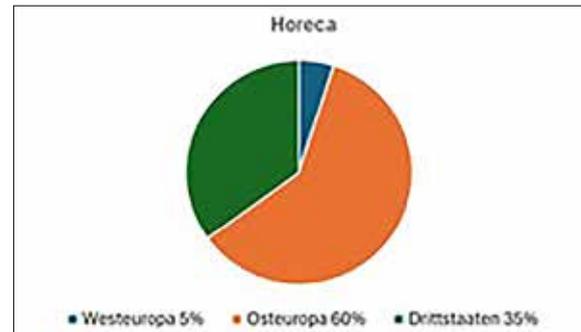
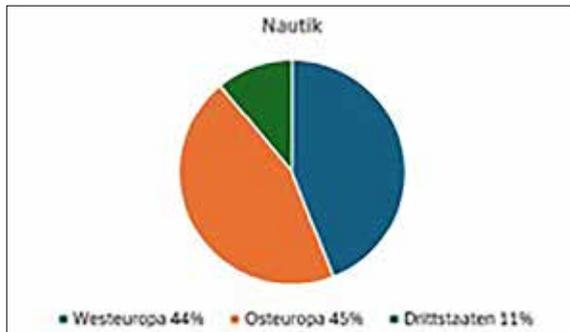
Auf einem Anlass am 23.9.2025 in Bern wurde das neue Gütertransportgesetz vorgestellt von der Leiterin des Bundesamtes für Verkehr, Christa Hostettler. Wie wir berichtet haben, würdigt der Bund

darin die Bedeutung des Gütertransports auf dem Rhein und kann die Hafeninfrastrukturen künftig auch finanziell unterstützen. Das Gesetz tritt am 11.2026 in Kraft.

Fortsetzung von Seite 1 →

Holger Schatz ergänzte diese Zahlen in seinem Beitrag «Verdrängen Drittstaatsangehörige Arbeitnehmende aus der EU?» noch um die Migration aus sogenannten Drittstaaten Asiens wie Philippinen, Indonesien, China etc.

Zusammensetzung der Beschäftigten bei Schweizer Binnenschiffahrtunternehmen



Die Gesamtzahl der Beschäftigten bei Schweizer Unternehmen dürfte in etwa bei ca. 2000 Nautikern sowie 10 000 bis 11000 Horeca Beschäftigten liegen. Es gibt also ca. 3500 Crew-Mitglieder aus Drittstaaten im Horeca-Bereich sowie ca. 200 im nautischen Bereich. Nur für ein knappes Viertel dieser Crewmitglieder kommt das VISA aus der Schweiz (siehe Artikel auf Seite 4).

Arbeitens im Schichtsystem genannt und weniger die Löhne. Zum Nachlesen: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2024/03/Livret_EN_A5_Labour-market-2024_web_bd.pdf

Holger Schatz verwies auf die Lohnthematik. In der Tat seien die Löhne über die Jahrzehnte ja nicht gesunken, sondern gestiegen und trotzdem seinen gegenüber früheren Zeiten junge Menschen weniger bereit Nautiker zu werden. Natürlich wäre ein deutlicher Lohnanstieg hilfreich um die Nachteile des Schichtsystems aufzuwiegen.

Keine Verdrängung, sondern Ergänzung

Angesichts des Fachkräfte- und Personalmangels in der Binnenschiffahrt kann letztlich nicht von einer Verdrängung, sondern von einer Ersetzung von europäischen Crewmitgliedern durch sogenannte Drittstaatenangehörigen gesprochen werden.

Zugleich müssen auch die Rahmenbedingungen verbessert werden. Und im Bereich der Ausbildung hat sich hier ja mit der Einführung neuer Ausbildungen etwas getan. Seit Herbst 2022 gibt es ja auch in der Schweiz die neuen Ausbildungsberufe Nautische/r Fachfrau/-mann EFZ, Kapitän:in EFZ, den Bachelor of Science / Dualer Studiengang Schiffs- und Hafenbetrieb (parallel zu Kapitän:in) sowie einen erleichterten Quereinstieg. Mehr dazu auf der neuen Homepage Ahoi Capitän des SVS, auf der viele praktische Informationen zu den Möglichkeiten der nautischen Ausbildung dargelegt werden www.ahoi-captain.ch

Der Fachkräftemangel wiederum – so Norbert Kriedel und Holger Schatz – hat zunächst viel mit einer veränderten Kultur und den Lebensgewohnheiten von jungen Menschen zu tun. In der Studie der ZKR, die Norbert Kriedel vorstellte, wurden jungen Menschen befragt, warum für sie eine Laufbahn im nautischen Bereich nicht in Frage komme. Hier wurden in aller Regel die Nachteile des



Und in der Tat sind ja seit 2022 die Zahlen von Auszubildenden bei Schweizer Betrieben gestiegen.

Das Fazit lautete: Es tut sich was bei der Ausbildung. Dies reicht aber nicht um die Attraktivität zu erhöhen. Die Arbeitsbedingungen müssen auf allen Ebenen verbessert werden. Und auch wenn Geld nicht alles ist: **An einer deutlichen Steigerung der Löhne führt mittel- und langfristig kein Weg vorbei!**

Im Folgenden dokumentieren wir einen erstmals auf Primenews.ch erschienen Artikel, der den aktuellen Stand der VISA- Problematik und die Diskussionen auf unserem Seminar am 17.9.2025 zusammenfasst.

Lösung für grosszügigere Visa-Vergabe steht bevor

Weil die Schweiz Drittstaaten-Visa auf CH-Kreuzfahrtschiffen sehr restriktiv vergibt, meiden die Firmen seit kurzem Basel

Kurz und knapp:

- Die Schweizer Unternehmen in der Flusskreuzfahrt auf dem Rhein würden zwischen 2'500 und 3'000 Arbeitsbewilligungen für Angehörige von Nicht-EU/EFTA-Staaten benötigen. Das dafür zuständige Staatssekretariat für Migration (SEM) bewilligt aber nur rund 800 jährlich.
- Die internationale Gewerkschaft Nautilus fordert an einem Anlass in Basel ein Umdenken der Behörden. Sie verspricht sich dadurch geordnetere und kontrolliertere Bedingungen im Interesse der Arbeitnehmer.
- Ein am Anlass anwesender SEM-Vertreter kündigte rasche und zielgerichtete Lösungen an, wollte aber noch keine Details bekanntgeben.

Die Schweiz ist in der internationalen Flusskreuzfahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen eine Marktmacht. Ihr Anteil an der europäischen Flotte von sogenannten Kabinenschiffen hat mittlerweile die 30%-Marke überschritten; mindestens jedes dritte Kabinenschiff auf Rhein, Mosel oder Donau trägt die Schweizer Flagge am Heck.

Die Schweizer Branche hat aber ein grosses Problem: Während deutsche oder niederländische Behörden relativ grosszügig Arbeitsbewilligungen verbunden mit Schengen-Visa auch für Drittstaatler – meist aus Indonesien oder den Philippinen – vergeben, stellt das SEM hohe Bedingungen.

So müssen solche Arbeitnehmer mindestens zehn Tage auf Schweizer Territorium arbeiten, wobei nur Arbeit auf Schiffen mit Passagieren anerkannt werden. Die Schiffe sind aber jeweils nur stundenweise in Basel und fahren dann wieder Richtung Loreley oder Amsterdam.

Hünigen statt St. Johann als End- und Anfangspunkt von Kreuzfahrten

Die restriktive Haltung des SEM hat die Schweizer Unternehmen dazu bewogen, sich mit Konstrukten mit deutschen Visa oder zyprischen Arbeitsverträgen zu behelfen, was die Schweiz auf den paar Metern zwischen Anlegestelle St.



Nautilus-Generalsekretär Mark Dickinson, Norbert Kriedel von der Rheinschiffahrtskommission und Nautilus-Nationalsekretär Holger Schatz. Bild: André Auderset

Johann und der Landesgrenze als illegal ansieht. Eine Kontrolle dieses Jahr führte dazu, dass das Schiff abgewiesen wurde und Sanktionen drohen. Daraufhin haben die Unternehmen mehrheitlich ihre Fahrpläne geändert und Basel aus dem Programm genommen. Die Passagiere werden in benachbarten Elsässer Häfen ein- oder ausgeschifft.

Weiter drohen diverse in Basel angesiedelte Unternehmen, ihren Sitz ins benachbarte Deutschland oder Frankreich zu verlegen. Basel ginge dann eine beträchtliche Wertschöpfung verloren, wie Prime News bereits berichtete. <https://primenews.ch/articles/2025/06/studie-beweist-wert-der-flusskreuzfahrt-fuer-basel>

Gewerkschaft fordert ausreichende, aber kontrollierte Visa-Abgabe

Am traditionellen Symposium der Nautilus am Dienstag im Basler Volkshaus forderte der Gewerkschaftssekretär Holger Schatz nun dezidiert, dass das SEM seine Haltung ändere. Dies sei auch im Interesse der Arbeitnehmer an Bord. Mit einem Schweizer Arbeitsvertrag, verbunden mit einem entsprechenden Schengen-Visa, sei gesichert, dass die sozialversicherungsrechtlichen Vorschriften erfüllt würden, dass die in den mittlerweile bestehenden Gesamtarbeitsverträgen vereinbarten Mindestlöhne ebenso eingehalten würden wie die Vorschriften bezüglich der Arbeitszeiten und dass all dies von den Behörden und den Gewerkschaften auch kontrolliert werden kann.

«Diese Drittstaatler verdrängen keine einheimischen Arbeitskräfte, weil es etwa

für die Stellen im Hotelleriebereich auf den Schiffen gar keine einheimischen Interessenten gibt. Es gibt auch kein Lohndumping. Dies droht viel eher, wenn Leute in dubiosen Vertragskonstrukten an Bord beschäftigt werden.»

Die am Symposium ebenfalls anwesenden Vertreter der Branche stimmten darin überein. Ben Wirz von GRC ging noch weiter: «Die Unterstützung der Nautilus ist gut. Aber wir müssen zusammenspannen und geeint auf die Behörden zugehen.» Ein anderer Branchenvertreter ergänzte dramatisch: «Wenn nicht sehr zeitnah eine praktikable Lösung kommt, verschwindet Basel von der Karte der internationalen Flusskreuzfahrt.»

SEM verspricht baldige Lösung

Eine Überraschung bot das Symposium zum Schluss. Philipp Berger als SEM-Vertreter berichtete – was man schon wusste – dass Gespräche zwischen Branche, der IG RiverCruise und den Behörden laufen: «Gerade heute morgen hatten wir eine zweite Gesprächsrunde – und die war sehr ergiebig.»

Details wollte Berger dazu nicht bekanntgeben, aber nahezu ein Versprechen: «Wir sind uns der Problematik bewusst und wissen auch, dass wir zu einer Lösung kommen müssen, die für die Unternehmen praktikabel – aber immer noch im gesetzlichen Rahmen – ist.» Und eine solche Lösung stehe recht unmittelbar bevor, ergänzte der SEM-Vertreter: «Noch dieses Jahr soll eine nächste und vielleicht dann finale Runde stattfinden.»

Erhältlich im Sekretariat

Fachliteratur auf Bestellung mit 20% Rabatt

REKA-Checks – 1'000 Franken

mit 20% Ermässigung

Nautilusartikel Kappen, Mützen, Kugelschreiber, Mausmatten usw.

«Ich kenne meine Rechte» Lehrlingskalender von A bis Z