

che Massnahmen zur Verbesserung der Situation sind seit langem ein Thema. Aber die Finanzierung scheint ein Problem zu sein, wie man den gegenwärtigen Haushaltsdebatten in Deutschland entnehmen kann.

Vielleicht sollte man dem Fluss weiter oben mit Überflutungsräumen, grossen Stauseen mehr Raum geben, wie dies auch bei Gewässerkorrekturen bei kleineren Flüssen gemacht wird. Damit würde gleichzeitig Hochwasserschutz betrieben und es würden ökologisch wertvolle Gebiete geschaffen. Ob dies bei der dichten Besiedlung noch möglich ist, ist eine andere Frage.

## Ein Wort zum Arbeitsmarkt

Die demographischen Veränderungen in der deutschen Binnenschiff-

fahrt lassen aufhorchen: Besonders dass bei der Altersstruktur die Kategorie der 25–55-Jährigen rückläufig ist, muss als alarmierend bezeichnet werden. Deutschland müsste doch mehr von seinem Potenzial mobilisieren können.

## Schifffahrt kann attraktive Bedingungen bieten

Deckpersonal kann in Osteuropa rekrutiert werden. Das wird auch gemacht. Aber Schiffsführer fehlen und werden gegenseitig mit höheren Löhnen abgeworben. Europa-weit fehlen ja auch zehntausende von LKW-Chauffeuren. Auch bei der Personalrekrutierung stehen wir mit dem europäischen Strassentransport in Konkurrenz. Die Binnenschifffahrt ist in der Lage bessere

Anstellungsbedingungen zu bieten. Dies gilt es europaweit in Werbekampagnen aufzuzeigen.

«Unser holländischer Reedereipartner sagt: Die Schiffsführer sind wie die Flugkapitäne der Luftfahrt. Der Beruf ist auch finanziell sehr attraktiv. Aber er wird immer anspruchsvoller, auch wegen der steigenden Bürokratie.» Der Kapitän ist Verwaltungsassistent, Psychologe, Polizist, Sicherheitsbeauftragter usw. Er muss viel zusätzlich und alleine machen, z.B. Reefer-Container überwachen und im Bedarfsfalle die Notfallmassnahmen einleiten, EDV-Systeme beherrschen für Laden Löschen etc. Eigentlich benötigte er dazu noch einen Mitarbeiter an Bord. Das sollte in der Containerfahrt beim Gehalt berücksichtigt werden.