

WESER KURIER

TAGESZEITUNG FÜR BREMEN UND NIEDERSACHSEN

DONNERSTAG, 8. MAI 2025 | 81. JAHRGANG | NR. 106 | EINZELPREIS 2,80 €

Bremens Gastschiffen fehlen Kapitäne

Schiffsführer mit Binnen- und mit Seepatent werden dringend gesucht

VON JUSTUS RANDT

Bremen. Die Eisenbahnbrücke verbindet Alt- und Neustadt – und sie trennt den Verkehr auf der Weser in Binnen- und Seeschiffahrt. „Diese rote Linie macht unser Problem aus“, sagt Nicole Mohr, die Hal-över-Prokuristin. Binnen oder Buten? Kapitäne und Kapitäninnen der sieben Fahrgastschiffe und Fähren müssen je nach Route und Ausflugsgebiet das passende Patent vorweisen. Das macht es dem Unternehmen schwer.

„Wir machen heute nur noch ein Drittel der Fahrten, die wir noch vor wenigen Jahren angeboten haben“, schätzt Nicole Mohr. Der Grund sei ganz klar: Fachkräftemangel – verstärkt durch eine EU-Richtlinie. Die Prokuristin hat selbst ein Schifferdienstbuch, in das sie als Matrosin akribisch sämtliche Fahrten zu notieren hat. Matrosen aber sind kaum gefragt, an Schiffsführerinnen und Schiffsführern mangelt es Hal über. Ab der Eisenbahnbrücke können Binnenschiffer mit den nötigen Zusatzpatenten auf der Schiffsbrücke das Sagen haben oder Kapitäne zur See. Letztere dagegen dürfen seit 2022 nicht mehr auf der Binnenschiffahrtsstraße fahren. Ungünstig für die Reederei, die ihre Anlegestellen am Martinianleger und am Weserstadion hat.

Früher hätten Seekapitäne mit einem zusätzlich erworbenen Sportbootführerschein weseraufwärts unterwegs sein dürfen, sagt Hal-över-Geschäftsführer Jens Stellmann. „Der Sportboot-Binnen-Schein war ein Klacks für die. Das ist so, als würde man den Autoführerschein haben und den Motorrad-schein nachholen.“ Diese Ausnahme sei gestrichen worden. „Wir haben immer davon profitieren können, wenn Kapitäne zur See nicht mehr monatelang von ihren Familien getrennt sein wollten“ – und bei Hal über anheuert. Jetzt hat das Fahrgastschiffahrtsunternehmen seine Not, die je nach Schiff und dessen Größe variierenden Besetzungsregeln zu erfüllen, um auf Weser, Lesum, Hunte und Aller die richtigen nautischen Fachkräfte an Bord zu haben.

Als kürzlich die „Dauerwelle“ der Hochschule für Künste Bremen manövrierunfähig gegen die Wilhelm-Kaisen-Brücke gekracht ist, konnte der Kapitän der „Oceana“ Schlimmeres verhindern: „Die ‚Oceana‘ hat die ‚Dauerwelle‘ gestoppt und verhindert, dass sie weiter abdriftet, ehe die DLRG sie festgemacht hat. Das Schiff wäre sonst wahrscheinlich in Vegesack gelandet“, sagt Jens Stellmann. Mithilfe seiner zwei 600 PS starken Motoren konnte das 55-Meter-Schiff den Havaristen festsetzen. Und mithilfe der drei-

köpfigen nautischen Besatzung natürlich, Schiffsführer, Steuermann und Decksmann, die vorgeschrieben ist, weil die „Oceana“ bis zu 700 Menschen an Bord haben darf. Damit ist sie das größte Schiff der Hal-över-Flotte – vor der „Hanseat“ und der „Gräfin Emma“.

Hilferuf an Bremer Politik

„Das Schiff No. 2“, die „Pusdorp“ und die „Punkte“ kommen mit zwei nautischen Fachkräften aus. Für die Fähre „Ostertor“, die zwischen Sielwall und Café Sand hin- und herfährt, reiche der Einmannbetrieb, sagt Nicole Mohr. Sie hat sich längst mit einem Schreiben an die Bremer Politik gewandt: „Wir brauchen Ihre Hilfe: Die Fahrgastschiffahrt stirbt!“ Irgendwie müsse die alte Ausnahmeregelung wieder her. „Dass man in der Stadt die Bedingungen für Binnen und See erfüllen muss, ist etwas ganz Besonderes, das gibt es sonst höchstens in Hamburg.“ Während in anderen Branchen – Bus-, Bahn- und Lastwagenverkehr zum Beispiel – Einstiegsmöglichkeiten vereinfacht worden seien, „wurden bei uns alle Voraussetzungen verschärft, wobei die Ausbildung zum Binnenschiffer in Deutschland davor sowieso schon circa sechs Jahre dauerte“.

Zum Hal-över-Team zählt Nicole Mohr aktuell drei Schiffsführer in Vollzeit, darunter

ein Rentner, drei Fährführer und drei Decksmänner. Hinzu kommen zehn Schiffsführer auf Minijob-Basis und fünf Steuerleute, von denen drei Rentner sind. Um die Besatzung in jedem Fall komplett zu haben, stehen 13 sogenannte Sachkundige der Fahrgastschiffahrt und rund 20 Ersthelfer zur Verfügung. Wenn es eng wird, können auch die Prokuristin und der Geschäftsführer einspringen. Eine Binnenschiffahrtskapitänin und ein Binnenschiffer befinden sich in der Ausbildung. Damit lasse sich der Bedarf aber nicht decken. Nicole Mohr und ihr Unternehmen haben daher auch Headhunter im Einsatz. Nachwuchsprobleme hat auch die Seeschiffahrt: „Wir haben jährlich 30 bis 40 neue Studierende, aber wir könnten auch 100 aufnehmen“, sagt Ilknur Colmorn, Professorin für maritime Navigation und Digitalisierung an der Hochschule Bremen.

Die Personalfrage wirkt sich auf das Angebot aus. Fähr- und Hafentrunden gibt es weiterhin fahrplanmäßig, doch Thementouren, etwa zum Weserstadion, Spargelausflüge, Chartertouren oder die große Fahrt nach Bremerhaven bis hinaus zu den Seehundsbänken am Ende des Containerterminals, nur noch selten, wie Geschäftsführer Stellmann bedauert. „Wir könnten noch viel mehr machen.“