

Am Brigittenauer Sporn 7,  
1200 Wien  
Telefon +43 1 4000 96520  
post@ma45.wien.gv.at  
gewaesser.wien.at

## **Richtlinie für den praktischen Teil der Schiffsführerprüfung**

gültig ab 01. Juni 2022  
Stand: 01.06.2022

## Richtlinie für die praktische Schiffsführerprüfung

Die Bundesländer Wien, Niederösterreich, Oberösterreich und Burgenland haben eine abgestimmte Vorgehensweise für den praktischen Teil der Schiffsführerprüfung festgelegt, um ein einheitliches Qualitätsniveau zu gewährleisten.

Diese Richtlinie gilt für folgende Befähigungsausweise:

- Schiffsführerpatent - 10 m (SFP 10m)
- Schiffsführerpatent - 20 m (SFP 20m)
- Kapitänspatent – Seen und Flüsse

### **1. Vor Prüfungsbeginn**

Erklärung des Ablaufes der Prüfung inklusive der Bewertungskriterien. Der praktische Teil der Schiffsführerprüfung kann erst nach dem positiv abgeschlossenen theoretischen Teil erfolgen. Die praktische Prüfung beginnt mit der Knotenkunde. Nach dem positiven Absolvieren der Knotenkunde findet die Prüfungsfahrt statt.

### **2. Knotenkunde**

Die praktische Prüfung beginnt mit der Knotenkunde (bei SFP 10m: zumindest 2 bis max. 3 Knoten bei den restlichen Befähigungsausweisen zumindest 3 – max. 5 Knoten). Bei nicht ausreichender Knotenkunde (nicht ausreichende Sicherheit und Schnelligkeit, nur ein Fehlversuch zulässig) ist die praktische Prüfung als negativ zu bewerten und abzubrechen (keine praktische Prüfungsfahrt!).

Geprüft werden folgende Knoten:

- Palstek
- Klampenschlag
- Schotstek
- Keuzknoten
- Achterknoten
- Webeleinstek
- Slipstek
- Eineinhalb Rundtörn mit zwei halben Schlägen

### 3. Prüfungsfahrt

Im Rahmen der Prüfungsfahrt können von jedem/jeder Kandidat\*in folgende Manöver verlangt werden:

#### SFP 10m

- An- und Ablegen vom Steg/Vorstellobjekt/Kaimauer
- „Ring über Bord“-Manöver“
- Achter fahren
- Wende
- Höhe halten/Lavieren
- Richtiges Verheften

#### zusätzlich bei den restlichen Befähigungsausweisen:

- Einteilung und Unterweisung der Mannschaft
- Fahrzeugkunde (Armaturen, Erklären und Zeigen der Rettungsmittel, Batterie,..)
- Richtiges Verheften
- An-/Ablegen in Box
- Ankermanöver
- Notstopp
- Manöver auf engstem Raum
- Eindampfen in die Vorspring/Ausdampfen
- Höhe halten/Lavieren/Traversieren

Für jedes Manöver sind jeweils 3 Versuche möglich, aber nur dann, wenn das Manöver rechtzeitig abgebrochen wird und dies auch angekündigt wird. Bei der praktischen Prüfung wird das Einsagen des/der Ausbilder\*in als unerlaubter Eingriff gewertet und das Manöver ist zu wiederholen. Bei wiederholtem Einsagen wird die Prüfung abgebrochen und als negativ bewertet. Bei einem Eingriff des/der Ausbilder\*in in die Schiffsführung des/der Prüfungskandidat\*in wird die Prüfung sofort abgebrochen und negativ beurteilt.

Entscheidend für eine positive Beurteilung ist ein „Gesamtbild“ (Knotenkunde, unsichere Fahrweise, Einlenken in falsche Richtung, mangelndes Blickverhalten, richtige und verständliche Kommandos, Setzen/Einbringen der Fender...).

Die entscheidende Frage für den/die Prüfer\*in lautet: "Kann ich den/die Kandidat\*in mit ruhigem Gewissen in den Schiffsverkehr lassen?"

#### 4. Kriterienkatalog für die einzelnen Manöver

##### **Ablegen vom Steg/Vorstellobjekt/Kaimauer**

Fachgerechtes Ablegen: situationsabhängig vorwärts oder Achter aus, rundum Prüfblicke (alle Personen an Bord, Gefahrenabwehr, Schwimmer\*innen, andere Fahrzeuge,..), Kommandos, Fender und Leinen versorgen lassen

- ✓ Durchfallskriterien: starkes Anfahren am Steg bzw. Anfahren an anderen Fahrzeugen, etc., Eingriff des Ausbildners
- ✓ Für Gesamtbild wichtig: leichtes/mittleres Anfahren am Steg, unkontrolliertes Ablegen (z.B.: Treiben lassen), Blickverhalten (fehlender Rundum-/Schulterblick), Fender einholen, Leinen versorgen.....

##### **Anlegen am Steg/Vorstellobjekt/Kaimauer bzw. in der Box:**

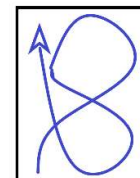
(Steuerbord/Backbord bzw. „wo“ entscheidet Prüfer\*in!)

Annäherung in langsamer Fahrt, Kommandos, Fender rechtzeitig setzen, Matrosen dürfen mit Leine erst „helfen“, wenn Boot parallel neben Steg fast schon zum Stillstand kommt (kein „Lasso – werfen“!)

- ✓ Durchfallskriterien: starkes Anfahren am Steg bzw. Anfahren an anderen Fahrzeugen etc., Eingriff des Ausbildners, 3 x kein Anlegen (vorbeifahren bzw. keine Parallelenkung)
- ✓ Für Gesamtbild wichtig: leichtes/mittleres Anfahren am Steg, unkontrolliertes Anlegen (z.B.: Treiben lassen, Anlegen ohne Fender zu setzen, Einlenken in falsche Richtung, Überstieg auf Steg, fehlende Kommandos).

##### **Achter fahren**

In kontrollierter Gleitfahrt über eigene Welle (kurz Gas wegnehmer (Kurs-Track des Achters vorgeben → Fahrschule ! z.B. )



- ✓ Durchfallskriterien: Eingriff des Ausbildners, kein Rück-/Schulterblick, schafft vom Kurs her keinen Achter
- ✓ Für Gesamtbild wichtig: Unkontrollierte Fahrt, mangelndes Blickverhalten

### **„Ring über Bord“- Manöver**

Es ist ein „Ring über Bord“ und kein „Mann über Bord“ – Manöver! Anfahrt daher zügig und „ordentlich“, aber nicht auf kürzestem Weg. Die Ringaufnahme kann sowohl stromaufwärts als auch stromabwärts erfolgen. Ringaufnahme (selbst oder durch Matrosen) mit Sicherheitsabstand und maximal aus 2 Meter Entfernung. Boot soll auf Höhe des Ringes zum Stillstand kommen. Auskuppeln vor der Ringaufnahme mit Ansage „Ausgekuppelt“ oder „Gang aus“, Kommandos (Beobachter\*innen einteilen, Ringaufnahme wie/ welche Seite).

- ✓ Durchfallskriterien: Eingriff des/der Ausbilder\*in, Überfahren des Ringes, Gang bei Ringaufnahme eingelegt (nicht ausgekuppelt kein 2. Versuch), keine Ringaufnahme
- ✓ Für Gesamtbild wichtig: unkontrolliertes Anfahren, zu schnell (2./3. Versuch), keine Ansagen/Kommandos.

### **Wendemanöver:**

„ordentliches“ Wenden über Steuerbord (stb)/Backbord (bb) mit entsprechendem Blickverhalten (Blick nach achtern).

Kommando: „Achtung, Wende über ...bb, stb“, Kontrolle, dass keine Gefährdung der Mannschaft,...

- ✓ Durchfallskriterien: Eingriff des Ausbildners, Behinderung des Schiffsverkehrs, Gefährdung, kein Rück-/Schulterblick
- ✓ Für Gesamtbild wichtig: unkontrollierte Fahrweise, mangelndes Blickverhalten

### **Höhe halten/Lavieren:**

Referenzpunkt am Ufer stetig beobachten, bei Zielerreichung parallel zum Ufer ca. 10 Sekunden „Höhe halten“ und Ansage „Höhe halten“.

- ✓ Durchfallskriterien: Eingriff des Ausbildners, Behinderung des Schiffsverkehrs, keine Zielerreichung
- ✓ Für Gesamtbild wichtig: „kein Gefühl“ bei Gas geben/auskuppeln, mangelndes Blickverhalten, unkontrollierte Fahrweise

## **5. Kontaktdaten für Rückfragen**

**Stadt Wien - Wiener Gewässer (MA 45)**

A-1200 Wien, Am Brigittenauer Sporn 7

E-Mail: [post@ma45.wien.gv.at](mailto:post@ma45.wien.gv.at) (Betreff: Schiffsführerprüfung)