KATJA STEIN

SBF See

Sportbootführerschein See

Theorie, Navigation und praktische Prüfung



Deine-Akademie24
Wissen • Lernen • Erfolg

DIN A4 · Illustriertes Lernbuch

Mit Übungen und Lösungen

Redaktionelle Endfassung 1.1

See · Fachrevision und vertiefender Prüfungsteil

Quellenstand 15. November 2026 · Katja Stein

Prüfungsbezug: SpFV §§ 1 bis 8 und Anlagen 3 bis 5; ELWIS-Bewertung, 15 amtliche Navigationsaufgaben und Ergebnisse; KVR und SeeSchStrO als Regelbezug.

Diese Überarbeitung ergänzt den vorhandenen Lehrteil und berichtigt die im Änderungsprotokoll bezeichneten Bestandsstellen. Alle neun Bände wurden nach Prüfungsstruktur, Zulassung, Hilfsmitteln, Fristen und den dokumentierten Lehrthemen erneut abgeglichen. Sie ist keine unabhängige Abnahme durch einen amtlichen Prüfer und keine Bestätigung praktischer Fertigkeiten. Offene Quellenunterschiede bleiben ausdrücklich benannt.

So liest du die Ausgabe: Dieser neue Fachteil hat Seiten F01, F02 usw. Der folgende ursprüngliche Lehrteil behält seine gedruckten Seitenzahlen. Korrigierte Bestandsseiten tragen den Zusatz Fachrevision. Die PDF-Lesezeichen führen in beide Teile; bei den bestehenden Inhaltsverzeichnissen gelten die gedruckten Buchseiten, nicht die laufende Zählung des PDF-Programms.

Alle neuen Übungsfälle sind eigene Aufgaben. Zahlen und Szenarien sind ausdrücklich Annahmen; sie sind keine zusätzlichen amtlichen Prüfungsbögen und keine Daten für eine reale Navigation. Die vorhandenen amtlichen Anhänge und Abbildungen bleiben erhalten.

Die Veröffentlichungsrechte der verwendeten Kartenabbildungen werden gemäß ausdrücklicher Vorgabe des Auftraggebers als gegeben behandelt. Quellen- und Urheberhinweise bleiben bestehen. Eine Rechtefreigabe verändert nicht den Druckmaßstab; verkleinerte Abbildungen ersetzen weiterhin keine maßstäbliche Originalübungskarte.

Wegweiser zum neuen Fachteil

See · Fachrevision und vertiefender Prüfungsteil 1
Wegweiser zum neuen Fachteil 2
1 Prüfung bewerten und Anrechnungen sauber trennen 3
2 Kursrechnung mit Jahresänderung vollständig lösen 4
3 Position, Strecke und Fahrzeit mit Plausibilitätskontrolle 5
4 Leuchtfeuer und Betonnung als zusammengehörige Information lesen 6
5 Sichtlagen unterscheiden und KVR begründet anwenden 7
Lösungen und Begründungen 8
Änderungen und Quellenabgleich 9

1 Prüfung bewerten und Anrechnungen sauber trennen

Im normalen See-Erwerb sind 7 Basisfragen, 23 spezifische Seefragen und 9 Navigations-Teilaufgaben in 60 Minuten zu bearbeiten. Mindestwerte sind getrennt 5, 18 und 7 Punkte. Mit vorhandenem SBF Binnen unter Maschine entfällt der Basisblock; für 23 See- und 9 Navigationsaufgaben nennt ELWIS 50 Minuten. Bei mehreren theoretischen Prüfungen am selben Tag muss der Basisblock nicht mehrfach beantwortet werden; entscheidend ist die amtliche Kombination.

Der Navigationsteil wird frei beantwortet oder gezeichnet. Ein richtig fortgesetzter Folgefehler wird nach Anlage 3 berücksichtigt. Zeige deshalb den Ansatz und die Zwischenschritte. Ein falsch abgelesener Kurs und ein zusätzlich unabhängig falsches Zeitmaß sind zwei Fehlerarten; nicht jede falsche Endzahl ist automatisch nur ein Folgefehler. Die tatsächliche Punktevergabe trifft die Kommission.

Zur Praxis gehören im Grundweg fünf Pflichtpositionen: Rettungsmanöver unter Maschine, Anlegen, Ablegen, Steuern nach Kompass und Peilen. Dazu kommen sonstige Manöver und Knoten nach dem Protokoll. Eine vorhandene Binnen-Motorprüfung kann bereits nachgewiesene Fähigkeiten ersetzen. Der genaue Restumfang folgt aus dem Nachweis und dem anzuwendenden Verfahren; er wird nicht aus bloßer Fahrpraxis abgeleitet. § 8 erlaubt die Ablegung von Teilprüfungen auch bei anderen Ausschüssen und beim anderen Verband. Die anderslautende ältere Formulierung in Anlage 4 darf diesen aktuellen Haupttext nicht verdrängen.

Eigene Aufgabe 1

Annahme: 7 Basis-, 23 See- und 6 Navigationspunkte sind erreicht. Ist die Theorie bestanden?

Lösung im Abschnitt Lösungen und Begründungen.

Beleg: SpFV Anlage 3 und 4; ELWIS-Bewertungsschlüssel

2 Kursrechnung mit Jahresänderung vollständig lösen

Schreibe vor jeder Aufgabe die Nordbezüge auf. Rechtweisend bezieht sich auf geografisch Nord, missweisend auf magnetisch Nord, Magnetkompass auf den bestimmten Bordkompass. Bei Ost positiv und West negativ gilt rwK = MgK + Abl + Mw. Für die Umkehr werden Missweisung und Ablenkung abgezogen. Ein Vorzeichen wird nie nur wegen des Wortes „berichtigen“ geraten.

Eine Jahresänderung ist eine Änderung der vorzeichenbehafteten Missweisung. Westliche Missweisung mit jährlicher Abnahme wird dem Betrag nach kleiner. Notiere Bezugsjahr, gefordertes Jahr und Zahl der Jahre. Nach der Umrechnung werden Winkel auf 000° bis unter 360° zurückgeführt. Die Ablenkung muss zum geforderten Kompass und, soweit die Aufgabe es verlangt, zum Steuerkurs passen. Ein Handpeilkompass hat nicht ohne Weiteres dieselbe Ablenkung wie der Steuerkompass.

Die Karte zeigt geografische Richtungen; Strom und Wind beeinflussen zusätzlich den tatsächlich gefahrenen Weg. Ein GNSS-Kurs über Grund ist daher kein direktes Maß für den Magnetkompasskurs. Halte im Lösungsblatt Steuerkurs, Kurs durchs Wasser und Kurs über Grund getrennt. Eine saubere Rechnung kann als Gegenprobe rückwärts gerechnet werden. Das ist eine Kontrolle des Ansatzes und ersetzt nicht die richtige Datenauswahl.

Eigene Aufgabe 2

Annahme: Kartenmissweisung 2020: 2°30′ W; jährliche Abnahme des westlichen Betrags 6′. Gefordert ist 2026, rwK 090°, Ablenkung 1° E. Berechne Mw und MgK.

Lösung im Abschnitt Lösungen und Begründungen.

Beleg: SpFV Anlage 3 Nr. 2.3 Navigation; ELWIS-Navigationsaufgaben

3 Position, Strecke und Fahrzeit mit Plausibilitätskontrolle

Eine Minute geografischer Breite entspricht näherungsweise einer Seemeile. Auf der Mercatorkarte wird die mit dem Zirkel abgenommene Strecke am Breitenrand im passenden Breitenbereich gemessen, nicht am Längenrand. Ein Längenwinkel hat je nach Breite eine andere Strecke. Die Kartenprojektion bewahrt Winkel lokal, nicht überall denselben Entfernungsmaßstab.

Bei der Kreuzpeilung gehört die rechtweisende Gegenrichtung vom gepeilten Objekt zum Schiff. Beide Peilungen werden möglichst gleichzeitig genommen. Haben sie unterschiedliche Zeiten, muss die Bewegung des Schiffs berücksichtigt werden. Der Schnitt eines fast parallelen Linienpaares ist empfindlich gegen kleine Winkelfehler. Schreibe an den Ort den Zeitpunkt und die Ortsart. Ein Koppelort ist keine neue unabhängige Beobachtung.

Für Fahrt und Zeit gilt s = v mal t mit t in Stunden. 18 Minuten sind 0,30 Stunden, nicht 0,18 Stunden. Die erwartete Ankunftszeit wird im richtigen Zeitstandard ermittelt. Bei vorgegebener Fahrt über Grund darf ein Strom nicht ein zweites Mal addiert werden. Bei Fahrt durchs Wasser ist die Bewegung des Wassers dagegen noch gesondert zu berücksichtigen. Die vorhandenen 15 amtlichen Aufgaben werden mit ihren eigenen historischen Daten bearbeitet; zusätzliche eigene Fälle sind keine 16. amtliche Prüfungsserie.

Eigene Aufgabe 3

Annahme: Fahrt über Grund 6 kn, gemessene Strecke 4,5 sm, Abfahrt 10:35 UTC. Bestimme Fahrzeit und rechnerische Ankunft. Wie groß sind 0,2′ am Breitenrand?

Lösung im Abschnitt Lösungen und Begründungen.

Beleg: SpFV Anlage 3 Nr. 2.3; ELWIS-Navigationsaufgaben 1 bis 15

4 Leuchtfeuer und Betonnung als zusammengehörige Information lesen

Bei einem Feuer werden Farbe, Rhythmus, Gruppe und Wiederkehr zusammen gelesen. Fl bezeichnet einen kurzen Lichtschein innerhalb einer überwiegend dunklen Wiederkehr; Oc eine Verdunkelung bei überwiegend hellem Verlauf; Iso gleich lange helle und dunkle Abschnitte. Eine Gruppenangabe wie Fl(2) muss über die ganze Wiederkehr beobachtet werden. Die Kartennotiz nennt nicht zwingend jede einzelne Hellzeit. Aus Fl(2) 10s darfst du deshalb nicht ohne weitere Angabe zwei erfundene Ein-Sekunden-Blitze als maßstäbliche Originalkennung zeichnen.

Im IALA-System A sind die Seiten in Betonnungsrichtung zu beurteilen. Steuerbord ist grün mit kegelförmigem Kennzeichen, Backbord rot mit zylindrischem. Bei der Gegenfahrt wechseln nicht die Tonnenfarben, sondern ihre Lage relativ zum fahrenden Schiff. Kardinalzeichen bezeichnen die sichere Seite relativ zur Gefahr: Nord, Ost, Süd oder West. Die südliche Kennung besitzt sechs schnelle oder sehr schnelle Lichtscheine plus einen langen, damit sie von anderen Gruppen unterschieden werden kann. Die Wiederkehr muss vollständig beobachtet werden.

Eine Einzelgefahr trägt zwei schwarze Kugeln übereinander und zeigt, wenn befeuert, eine weiße Zweiergruppe. Ein Fahrwassermittezeichen ist nicht automatisch ein Tiefenversprechen für jedes Boot. Sonderzeichen kennzeichnen ein besonderes Gebiet oder einen besonderen Zweck; die konkrete Bedeutung ist aus Karte und Bekanntmachung zu entnehmen. Die vorhandenen Bildtafeln dienen dem Wiedererkennen; die Aufgaben sollen zusätzlich Richtung, Bezug und Handlungsfolge abfragen.

Eigene Aufgabe 4

Annahme: Eine grüne kegelförmige Seitentonne befindet sich auf der Heimfahrt in Betonnungsrichtung rechts voraus. Auf der Rückfahrt aus dem Hafen befindet sich dieselbe Tonne links. Hat sich ihre Bedeutung geändert?

Lösung im Abschnitt Lösungen und Begründungen.

Beleg: SpFV Anlage 3; KVR Regeln 20 bis 31; IALA-System A

5 Sichtlagen unterscheiden und KVR begründet anwenden

Zuerst wird festgestellt, welche Regelgruppe zur Situation gehört. Bei Fahrzeugen in Sicht gelten unter anderem die Begegnungs-, Kreuzungs- und Überholregeln. Ein Überholer bleibt ausweichpflichtig, bis er endgültig vorbei und klar ist. Ein Segler, der ein anderes Fahrzeug überholt, wird durch seinen Segelantrieb nicht zum Kurshalter. Eine spätere Änderung der Peilung macht aus dem Überholen nicht ohne Weiteres einen neuen Kreuzungsfall.

Bei kreuzenden Kursen von Maschinenfahrzeugen in Sicht weicht dasjenige aus, das das andere an Steuerbord hat. Eine deutliche rechtzeitige Maßnahme soll erkennbar sein. Der Kurshalter bleibt seinerseits beobachtungs- und situationsbezogen handlungspflichtig; Kurshaltepflicht ist kein Recht auf Zusammenstoß. Im Fahrwasser können besondere Vorfahrt- und Nichtbehinderungsregeln hinzukommen.

Regel 19 betrifft Fahrzeuge, die bei verminderter Sicht nicht in Sicht voneinander sind. „Das andere liegt rechts im Radar, also bin ich Kurshalter“ ist dafür keine ausreichende Regelanwendung. Sichere Geschwindigkeit, gehöriger Ausguck, verfügbare Mittel, Radarbewertung und rechtzeitiges Handeln sind erforderlich. Eine kleine AIS-Zahl oder eine einzige Radaraufnahme ist kein gesicherter Bewegungsnachweis. Beim Signal „drei kurze“ nach Regel 34 geht es um rückwärts arbeitende Maschine, nicht um die Behauptung, das Schiff bewege sich bereits rückwärts.

Eigene Aufgabe 5

Annahme: Deine Segelyacht holt ein langsameres Motorfahrzeug aus einem Sektor deutlich achterlicher als 22,5° querab auf. Beide sind in Sicht. Wer muss sich zunächst freihalten?

Lösung im Abschnitt Lösungen und Begründungen.

Beleg: KVR Regeln 5 bis 8, 13 bis 19 und 34; SeeSchStrO § 25

Lösungen und Begründungen

Aufgabe 1 · Prüfung bewerten und Anrechnungen sauber trennen

Nein. 6 Navigationspunkte unterschreiten die eigene Mindestgrenze von 7. Die übrigen voll richtigen Blöcke kompensieren diese Unterschreitung nicht. Ein Folgefehler kann nur nach den vorgesehenen Bewertungsregeln und dem tatsächlichen Rechenweg berücksichtigt werden.

Aufgabe 2 · Kursrechnung mit Jahresänderung vollständig lösen

Sechs Jahre mal 6′ = 36′. Mw 2026 = −2°30′ + 0°36′ = −1°54′. MgK = 090° − (−1°54′) − 1° = 090°54′. Gegenprobe: 090°54′ + 1° − 1°54′ = 090°. Die gerundete Eintragung richtet sich nach der geforderten Genauigkeit; für diesen Rechenfall bleiben die Minuten sichtbar.

Aufgabe 3 · Position, Strecke und Fahrzeit mit Plausibilitätskontrolle

t = 4,5 / 6 = 0,75 h = 45 min. Ankunft 11:20 UTC ohne weitere Verzögerung. 0,2 Breitenminuten entsprechen näherungsweise 0,2 sm = 370,4 m. Die Zeitrechnung verwendet ausdrücklich Fahrt über Grund; Strom wird nicht nochmals addiert.

Aufgabe 4 · Leuchtfeuer und Betonnung als zusammengehörige Information lesen

Nein. Die Tonne markiert weiterhin die Steuerbordseite in der festgelegten Betonnungsrichtung. Die Lage relativ zu deinem Schiff kehrt sich bei Gegenfahrt um. Farbe, Form, Nummer und örtliche Lage werden trotzdem zusammen geprüft; der Merksatz allein ersetzt nicht die richtige Tonnenidentifikation.

Aufgabe 5 · Sichtlagen unterscheiden und KVR begründet anwenden

Die Segelyacht ist Überholer und muss sich nach Regel 13 freihalten. Der vereinfachte Merksatz Motor weicht Segel ist hier nicht der richtige Einstieg. Die Pflicht bleibt bis endgültig vorbei und klar; die tatsächliche Lage und weitere Sonderregeln sind zu beobachten.

Änderungen und Quellenabgleich

In den gezielt abgeglichenen Bestandsstellen wurde kein weiterer eindeutig belegter Sachfehler festgestellt, der eine Ersetzung dieser Seiten erforderte. Ergänzungen vertiefen die im Wegweiser bezeichneten Prüfungsinhalte. Das ist keine pauschale Garantie, dass jede künftige fachliche Einzelfrage bereits beantwortet ist.

Erneut geöffnete Primärquellen

SpFV

Amtliche Quelle öffnen

SBF Bewertung

Amtliche Quelle öffnen

Inhaltsverzeichnis

Bevor du auf See gehst	4
Dein Lernweg durch dieses Buch	5
01 Fahrerlaubnis und Geltungsbereich	11
02 Zulassung Prüfungsaufbau und Fristen	13
03 Verantwortung Ausguck und Crew	16
04 Rumpf Beladung und Stabilität	18
05 Antrieb Ruder und Propeller	20
06 Betriebstechnik Kraftstoff Elektrik und Gas	22
07 KVR anwenden und Kollisionsgefahr erkennen	24
08 Begegnung Kreuzung und Überholen	26
09 Besondere Fahrzeuge und eingeschränkte Möglichkeiten	28
10 Fahrwasser und besondere Vorfahrt	30
11 Verkehrstrennungsgebiete	32
12 Lichter und Sichtsektoren	34
13 Besondere Lichter und Tagzeichen	36
14 Schallzeichen und verminderte Sicht	39
15 Fahrwasserzeichen und Kardinalsystem	42
16 Feuerkennungen und nautische Veröffentlichungen	44
Feuerkennungen im Zeitbild	46
Kardinalzeichen bei Tag und Nacht	47
Seezeichen und ihre Kennungen	48
Tagzeichen und besondere Lichter	49

Weitere Kapitel

Tafelzeichen auf Seeschifffahrtsstraßen 50
17 Seekarte Maßstab und Bezugssysteme 51
18 Breite Länge und Position 53
19 Kursdreieck Anlegedreieck und Zirkel 55
20 Kompasskurs Missweisung und Ablenkung 57
Rechenwerkstatt: vom Kompass zur Karte und zurück 59
21 Peilungen und Standlinien 62
22 Zeit Strecke und Geschwindigkeit 64
23 Koppeln Wind und Strom 66
24 Ortskontrolle und Besteckversetzung 68
25 Gezeiten Wassertiefen und sichere Durchfahrt 70
26 Wetter Wind und Seegang 73
27 Einen Küstentörn vorbereiten 76
28 Mensch über Bord Rettung und Unterkühlung 78
29 Brand Wassereinbruch und Hilfe auf See 81
30 Umweltschutz Schutzgebiete und besondere Nutzungen 84
31 Häfen Schleusen und Nord Ostsee Kanal 86
32 Neun Knoten sicher ausführen und erklären 88
33 Motorpraxis und Pflichtmanöver 109
34 Kompasssteuern und Peilen in der Praxis 112
35 Vom Kartenplan zur sicheren Entscheidung 115
36 Lernen Prüfungstag und weitere Qualifikation 117

Weitere Kapitel

Anhang A Eigene Kartenaufgaben 120
Lernkarte A · A4 Originalgröße 121
Lernkarte B · A4 Originalgröße 122
Lernkarte C · A4 Originalgröße 123
Anhang B Lösungen der eigenen Kartenaufgaben 130
Anhang C Amtliche Navigation mit der D49 137
D49 · Verkleinerte Übersicht auf zwei A4-Seiten 138
Zubehör: Amazon-Suchen mit QR-Codes 140
Amtliche Navigationsaufgabe 1 141
Amtliche Navigationsaufgabe 2 142
Amtliche Navigationsaufgabe 3 143
Amtliche Navigationsaufgabe 4 144
Amtliche Navigationsaufgabe 5 145
Amtliche Navigationsaufgabe 6 146
Amtliche Navigationsaufgabe 7 147
Amtliche Navigationsaufgabe 8 148
Amtliche Navigationsaufgabe 9 149
Amtliche Navigationsaufgabe 10 150
Amtliche Navigationsaufgabe 11 151
Amtliche Navigationsaufgabe 12 152
Amtliche Navigationsaufgabe 13 153
Amtliche Navigationsaufgabe 14 154

Weitere Kapitel

Amtliche Navigationsaufgabe 15 155
Amtliche Ergebnisse · Navigationsaufgaben 1–15 156
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 1 157
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 2 158
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 3 159
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 4 160
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 5 161
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 6 162
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 7 163
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 8 164
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 9 165
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 10 166
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 11 167
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 12 168
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 13 169
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 14 170
Amtliche Ergebnisse · Aufgabe 15 171
Bearbeitungshinweise zu den amtlichen Serien 172
Anhang D Eigene Wissenstests 177
Anhang E Lösungen und Begründungen der Wissenstests 195
Anhang F Begriffe Formeln und Fehlerjournal 199
Anhang G Materialübersicht mit Bildern 204

Weitere Kapitel

Anhang H Vertiefung von Erkennung und Sicherheitswissen 206
Anhang I Wegweiser zum amtlichen Fragenbestand 211
Quellen und Bearbeitungsstand 214
Bildnachweise der Knotenwerkstatt 217
Weiterlernen: Navigation von SBF See bis SHS 219

01 Fahrerlaubnis und Geltungsbereich

GRUNDLAGEN

Wofür der SBF See bestimmt ist

Die Sportbootführerscheinverordnung, kurz SpFV, regelt die Fahrerlaubnis für Sport- und Freizeitfahrzeuge. Auf den von ihr erfassten Seeschifffahrtsstraßen ist für ein Sportboot mit Antriebsmaschine grundsätzlich der entsprechende Nachweis nötig, soweit keine Ausnahme greift. Die wichtige Leistungsausnahme betrifft höchstens 11,03 Kilowatt beim Verbrennungsmotor beziehungsweise höchstens 7,5 Kilowatt beim Elektromotor in der Betriebsart S1, also Dauerbetrieb. Spitzenleistung, Akkukapazität und eine Werbeangabe über vergleichbare Pferdestärken beantworten diese Frage nicht.

Der SBF See ist der Nachweis für den Maschinenantrieb. Ein Segelboot mit entsprechendem Motor kann deshalb eine Fahrerlaubnis erfordern, obwohl sein Besitzer überwiegend segeln möchte. Eine gesonderte SBF-See-Antriebsart „unter Segel“ wird hier nicht ausgebildet oder behauptet. Die Binnenfahrerlaubnis für Segel ist ein anderer Eintrag mit anderem Geltungsbereich.

Die SpFV sieht im Seegeltungsbereich keine entsprechende Längengrenze wie „weniger als 20 Meter“ im Binnenbereich vor. Daraus folgt nicht, dass ein unerfahrener Inhaber jedes große Fahrzeug sicher führen darf oder dass andere Vorschriften über Besetzung, Nutzung, Funk und Ausrüstung entfallen. Die tatsächliche Eignung des Schiffsführers bleibt entscheidend.

Die Grenze liegt nicht einfach am Strand

Welche Wasserflächen Seeschifffahrtsstraßen sind, ergibt sich insbesondere aus der SeeSchStrO und der Schifffahrtsordnung Emsmündung. Zu den erfassten Bereichen gehören auch bestimmte Flussabschnitte und der Nord-Ostsee-Kanal mit Sonderregeln. Eine pauschale Gleichsetzung mit einer überall identischen Drei-Seemeilen-Linie ist unzureichend. Lies die Grenze des tatsächlichen Reviers und nicht nur eine vereinfachte Werbezeichnung.

Außerhalb Deutschlands sind nationale Anerkennung, Charterbedingungen und gegebenenfalls weitere Pflichten zu prüfen. Das internationale Zertifikatsformat des Scheins bedeutet keine schrankenlose weltweite Charterzusage. Ein Vermieter kann zusätzliche Erfahrung verlangen; eine Versicherung kann Bedingungen stellen. Ein Freizeitnachweis wird nicht durch die Größe eines Boots zur gewerblichen Berufsqualifikation.

Welche Regeln nebeneinander gelten

Die Kollisionsverhütungsregeln, kurz KVR, gelten auf Hoher See und den damit zusammenhängenden von Seeschiffen befahrbaren Gewässern. Die SeeSchStrO enthält zusätzliche beziehungsweise abweichende Regeln für ihren Geltungsbereich. Bei einem entsprechenden Widerspruch ist die einschlägige SeeSchStrO-Regel zu beachten. Hinzu kommen Emsmündungsregeln, Bekanntmachungen, zeitweilige Anordnungen und Naturschutzregelungen.

Denke in der Reihenfolge: Revier bestimmen, besondere Regel prüfen, allgemeine KVR anwenden, sichere Handlung planen. Das verhindert einen typischen Fehler: Eine für freien Seeraum richtige Ausweichregel wird auf eine Fahrwasserquerung übertragen, obwohl dort eine besondere Vorfahrtregel gilt.

Quellenbezug: Q1, Q2, Q3 und Q4.

Verstehen und prüfen

Aufgabe 1: Übungsannahme: Ein Elektroantrieb hat 10 Kilowatt Spitze und 7 Kilowatt S1. Welche Größe ist für die genannte Ausnahme zu prüfen?

Aufgabe 2: Warum ist „Der SBF See gilt nur auf offenem Meer“ falsch?

Aufgabe 3: Ersetzt der SBF See automatisch SRC und FKN?

Lösungen: 1: Die belegte S1-Dauerleistung; andere Bedingungen bleiben zu prüfen. 2: Rechtlich erfasste Seeschifffahrtsstraßen können auch Flussabschnitte und Kanalbereiche umfassen. 3: Nein. Fahrerlaubnis, Seefunk und Seenotsignalmittel sind getrennte Befähigungsbereiche.

02 Zulassung Prüfungsaufbau und Fristen

GRUNDLAGEN

Anmeldung und Nachweise

Das Mindestalter für den Erwerb mit Antriebsmaschine beträgt 16 Jahre. Bewerber unter 18 Jahren benötigen die Zustimmung des gesetzlichen Vertreters. Medizinische Tauglichkeit und Zuverlässigkeit sind zusätzlich zur Befähigung erforderlich. Bereite den aktuellen Antrag, ein aktuelles Passbild im Format 35 × 45 Millimeter und die verlangten Nachweise rechtzeitig vor. Ein ärztlicher Termin ist noch kein vollständig bearbeiteter Tauglichkeitsnachweis.

Nach § 7 SpFV ist der Antrag spätestens eine Woche vor dem Prüfungstermin vollständig beim zuständigen Prüfungsausschuss einzureichen. Organisatorisch kann eine längere Vorlaufzeit sinnvoll sein. Die Zulassung setzt auch den verlangten Gebührenvorschuss voraus. Eine feste Gebührenzahl wird hier nicht eingefroren: Prüfungsumfang, Anrechnung und aktuelle Gebührentabelle werden vor der Anmeldung geprüft.

Ein gültiger amtlicher Kraftfahrzeugführerschein ist für die Zuverlässigkeitsunterlagen relevant; ohne ihn richtet sich das weitere Verfahren nach der SpFV und dem Ausschuss. Ein durch Prüfung erworbener amtlicher Sportbootführerschein für den anderen Geltungsbereich beziehungsweise die andere Antriebsart kann den Tauglichkeitsnachweis ersetzen, wenn er bei Antragstellung nicht älter als ein Jahr ist. Beanspruchte Anrechnungen werden vorab geklärt und durch die verlangten Originale belegt.

Theorie hat drei getrennte Bereiche

Im Grundweg enthält die Theorie 7 Basisfragen, 23 spezifische Seefragen und eine Navigationsaufgabe mit 9 schriftlichen Teilaufgaben. Der aktuell bereitgestellte ELWIS-Bewertungsschlüssel nennt 60 Minuten. Erforderlich sind mindestens 5 Basispunkte, 18 spezifische Punkte und 7 Navigationspunkte. Jeder Bereich hat seinen Mindestwert. Zusätzliche richtige Auswahlantworten gleichen einen unzureichenden Navigationsteil nicht einfach aus.

Mit vorhandenem SBF Binnen unter Antriebsmaschine nennt die Tabelle 23 spezifische Fragen und 9 Navigationsfragen in 50 Minuten; die Basisfragen entfallen in diesem Prüfungsweg. Andere Vorbesitzfälle werden nicht ohne Prüfung gleichgesetzt. Für die Auswahlfragen wird jeweils eine von vier Antworten gewählt; für die Navigation sind schriftliche und zeichnerische Ergebnisse nötig.

Die 285 Auswahlfragen des amtlichen Seebestands bestehen aus 72 Basis- und 213 spezifischen Seefragen. Dazu treten die allgemeinen Navigationsfragen 286 bis 300 sowie die 15 veröffentlichten Navigationsaufgabensätze. Diese Zahlen bedeuten unterschiedliche Dinge: 15 Aufgabensätze sind nicht bloß 15 zusätzliche Auswahlkreuze. Im veröffentlichten Katalog ist Antwort a richtig; in der Prüfung verlässt du dich auf Inhalt statt Position.

Anlage 3 sieht bei Navigationsaufgaben die Berücksichtigung folgerichtig fortgeführter Folgefehler vor. Schreibe deshalb den Ansatz und den nachvollziehbaren Rechen beziehungsweise Zeichenweg auf. Ein Folgefehler ist nicht dasselbe wie mehrere unabhängige neue Fehler. Die Bewertung nimmt die Prüfungskommission vor; eine selbst vergebene Punktzahl ersetzt sie nicht.

Hilfsmittel und Wiederholung

Anlage 3 SpFV benennt für die Navigation unter anderem Navigationsdreieck, Anlegedreieck, Doppellineal, Portland Plotter und Zirkel. Das ist keine Pflicht, alle Varianten gleichzeitig zu benutzen. Fremde Nachschlagewerke und elektronische Hilfen sind bei der Fragenbeantwortung nicht allgemein zugelassen. Organisatorische Vorgaben und bereitgestellte Kartenunterlagen werden mit dem Ausschuss geklärt. Unzulässige Hilfe kann als Täuschung zum Nichtbestehen führen.

Alle Prüfungsteile müssen innerhalb eines Jahres bestanden werden. Die Frist beginnt mit dem Antritt der ersten Teilprüfung. Eine Wiederholung eines nicht bestandenen Teils ist nicht am selben Tag möglich. Für die Mitnahme einzelner Theorieergebnisse gelten die veröffentlichten Regeln; aus einer bestandenen Basis allein entsteht keine beliebig dauernde Befreiung für Wiederholungen. Lass die konkret noch erforderlichen Teile bestätigen.

Die praktische Prüfung

Fünf Pflichtpositionen gehören zum See-Grundweg: Rettungsmanöver unter Maschine, Anlegen, Ablegen, Steuern nach Kompass sowie Peilen durch einfache oder Kreuzpeilung. Alle müssen ausreichend gelingen. Bei den sonstigen Manövern werden bis zu drei aus fünf Positionen verlangt; zwei müssen ausreichend sein. Für die Knoten werden bis zu sieben aus neun Positionen verlangt; sechs müssen mit Verwendungserklärung ausreichend gelingen. Je Manöver stehen zwei Versuche zur Verfügung.

Bereits geprüfte Fertigkeiten können angerechnet werden. Beim See-Erwerb mit vorhandenem Binnen-Motornachweis sieht Anlage 4 die noch zu prüfenden See-Pflichtfähigkeiten vor; den genauen verbleibenden Umfang bestätigt der Ausschuss. Keine pauschale Befreiung aus bloßer Fahrerfahrung ableiten. Ein geeignetes Prüfungsboot samt verantwortlichem Bootsführer und vorgeschriebener Ausrüstung muss organisiert sein.

Quellenbezug: Q1, Anlagen 3 bis 5; Q5. Die Bewertungszahlen stammen aus dem veröffentlichten Schlüssel Q5.

Verstehen und prüfen

Aufgabe 1: Übungsannahme: Navigation 6 von 9, dafür alle Auswahlfragen richtig. Ist damit die Theorie bestanden?

Aufgabe 2: Was unterscheidet 15 Navigationsaufgabensätze von 15 Navigationsfragenarten?

Aufgabe 3: Wann beginnt die Jahresfrist?

Lösungen: 1: Nein. Der Navigationsteil hat einen eigenen Mindestwert von 7 Punkten. 2: Jeder Satz verbindet mehrere schriftliche und zeichnerische Teilaufgaben; die Fragenarten bezeichnen die darin verwendeten Fertigkeiten. 3: Mit Antritt der ersten Teilprüfung, nicht erst nach Bestehen aller Teile.

So liest du deinen Sportbootführerschein

Vereinfachtes Muster mit vollständig erfundenen Beispieldaten. Die Gestaltung dient der Orientierung und ist keine originalgetreue Reproduktion der amtlichen Karte.

SPORTBOOTFÜHRERSCHEIN

VORDERSEITE · LERNMUSTER

Name: ERIKA MUSTERPERSON

Geburtsdatum: 01.01.1990 (fiktiv)

Geltungsbereich: See

Antriebsart: mit Antriebsmaschine

Beispielnummer: MUSTER-0000



MUSTER – KEIN GÜLTIGER NACHWEIS

SPORTBOOTFÜHRERSCHEIN

RÜCKSEITE · ERLÄUTERUNG

Einträge erklären Geltungsbereich und Antriebsart.

Binnen, See, Motor und Segeln nicht gleichsetzen.

Die Berechtigung ergibt sich aus dem echten Dokument.

Diese Lehrskizze bildet keine amtlichen Sicherheitsmerkmale ab.

Keine amtliche Karte und kein Nachweis einer Fahrerlaubnis.

MUSTER – KEIN GÜLTIGER NACHWEIS

Vor der Fahrt prüfen

Prüfe an deinem tatsächlichen Dokument, welcher Geltungsbereich und welche Antriebsart eingetragen sind. Ein Binnen-Motornachweis berechtigt nicht automatisch zum Führen unter Segel oder im Seebereich. Zusätzliche Beschränkungen und Einträge sind zu beachten.

Die Rückseite des echten Dokuments erläutert die nummerierten Felder. Dieses Muster ersetzt weder diese Erläuterungen noch die Prüfung der tatsächlichen Eintragungen.

Eigene schematische Lernabbildung ohne Hoheitszeichen, Unterschrift, Dokumentnummer oder amtliche Sicherheitsmerkmale.

03 Verantwortung Ausguck und Crew

GRUNDLAGEN

Eine Person führt das Fahrzeug

Vor dem Ablegen steht fest, wer Fahrzeugführer ist. Die Verantwortung wird nicht durch einen Mitfahrer mit Erfahrung oder einen Autopiloten aufgelöst. Wer das Ruder übernimmt, muss geeignet, eingewiesen und wahrnehmungsfähig sein. Ein geordneter Wachwechsel umfasst Standort, Kurs, Verkehr, Wetter, Maschinenzustand und besondere Aufgaben. „Du fährst mal kurz“ reicht bei unklarer Lage nicht.

Seemännische Sorgfalt bedeutet, über einzelne Verkehrsregeln hinaus die Vorsichtsmaßnahmen zu treffen, die besondere Umstände und Seemannsbrauch verlangen. Du prüfst deshalb nicht nur, ob eine Fahrt erlaubt ist, sondern auch, ob sie mit Boot und Crew verantwortbar ist. Übermüdung, Krankheit und beeinträchtigende Mittel können die sichere Führung ausschließen. Die bekannte Alkoholgrenze ist kein unbedenklicher Zielwert.

Die aktuelle SeeSchStrO enthält neben Alkohol auch Regelungen zu berauschenden Mitteln einschließlich einer THC-Grenze. Daraus wird hier keine Konsumempfehlung abgeleitet. Auch unter einem Zahlenwert können mangelnde Eignung oder Beeinträchtigung das Führen und sicherheitsrelevante Tätigkeiten ausschließen. Für die Fahrt ist nüchterne, ausgeruhte und einsatzfähige Schiffsführung der sichere Planungsmaßstab.

Ausguck ist dauernde Arbeit

Regel 5 KVR verlangt jederzeit gehörigen Ausguck durch Sehen, Hören und alle verfügbaren geeigneten Mittel. Eine Position am Kartenplotter allein erfüllt das nicht. Prüfe regelmäßig voraus, seitlich und nach achtern. Ein Überholer kann lange außerhalb deines normalen Blickfelds bleiben. Segel, Spritzverdeck und Aufbauten können Sicht verdecken; ein zusätzlicher Ausguck wird gezielt eingeteilt.

Nachts brauchen die Augen Anpassung. Helle Bildschirme und unnötige Decksbeleuchtung beeinträchtigen die Sicht und können vorgeschriebene Lichter überstrahlen. Achte auf Tonquellen, nicht nur auf Lichtpunkte. Ein Motorgeräusch von achtern kann eine neue Verkehrslage ankündigen. Kopfhörer und laute Musik sind mit dieser Aufgabe schlecht vereinbar.

Das Briefing vor der Fahrt

Jeder kennt seine passende Weste und weiß, wie sie richtig getragen wird. Zeige Notstopp, Rettungsmittel, Feuerlöscher, Erste-Hilfe-Material und Kommunikationsmittel. Besprich, wie eine Person über Bord gemeldet, beobachtet und geborgen wird. Lege fest, wer im Notfall Hilfe anfordert und welche Standortangabe dafür nötig ist.

Dein nächster Lernschritt

Diese kostenlose Leseprobe zeigt ausgewählte Originalseiten.

Die Auswahl ist nicht fortlaufend; die Buchseiten bleiben erkennbar.

Autorin: Katja Stein | Deutsche PDF-Ausgabe | DIN A4

Das vollständige Buch umfasst 229 PDF-Seiten.

Preis: 14,99 EUR inkl. MwSt. | Einmaliger Kauf

Geschützter Download nach Zahlung.

Buchdetails und Kauf:

https://deine-akademie24.de/nautik/#see

Das Buch begleitet die Vorbereitung. Praktische Ausbildung,
Prüfungsgebühren und Zubehör sind nicht im Kauf enthalten.

Alle neun Nautikbücher: deine-akademie24.de/nautik/