

Erwartungshorizont

DLRG Bootsführerschein



Erwartungshorizont LV Sachsen-Anhalt e.V.

Prüfung

DLRG-Bootsführerschein A (Binnen) und

DLRG-Bootsführerschein B (See)

1. Auflage – Oktober 2025

Impressum

Herausgeber

DLRG Landesverband Sachsen-Anhalt e.V.

Holzplatz 7 b

06110 Halle (Saale)

Die in dieser Broschüre veröffentlichten Texte sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte sind vorbehalten. Kein Teil dieser Ausgabe darf ohne schriftliche Genehmigung des DLRG Landesverband Sachsen-Anhalt e.V., in irgendeiner Form - durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere Verfahren - reproduziert oder in eine von Maschinen, insbesondere von Datenverarbeitungsanlagen verwendbare Sprache übertragen werden. Auch die Rechte der Wiedergabe durch Vortrag, Funk-/Fernsehsendung, im Magnettonverfahren oder auf ähnlichem Weg bleiben vorbehalten.

Jede im Bereich eines gewerblichen Unternehmens hergestellte oder benutzte Kopie dient gewerblichen Zwecken und verpflichtet zu Schadensersatz, der gerichtlich festzustellen ist. Ein Nachdruck ist - auch auszugsweise - nur mit Genehmigung des DLRG Landesverband Sachsen-Anhalt e.V., gestattet.

Der Ausdruck für verbandsinterne Zwecke ist den Mitgliedern der DLRG erlaubt.

Wenn in dem vorliegenden Erwartungshorizont nur die männliche oder weibliche Form Verwendung findet, so dient dies ausschließlich der Lesbarkeit und Einfachheit. Es sind stets Personen des jeweils anderen Geschlechts mit einbezogen, sofern nicht ausdrücklich anders erwähnt.

Anmerkungen und Kritik bitte an: lv@sachsen-anhalt.dlrg.de

Vorwort

DLRG-Motorrettungsboote (DLRG-MRB) sind wichtige Einsatzmittel. Ihre Bedienung und Beherrschung erfordert ein umfangreiches Fachwissen, das durch die Ausbildung für den DLRG-Bootsführerschein erworben und durch eine Prüfung nachgewiesen wird. Als Nachweis der Legitimation zum Führen von DLRG-MRB wird der DLRG-Bootsführerschein ausgestellt.

Mit dem Ziel die Qualität der Bootsausbildung in den Ortsgruppen zu sichern wurde dieser Erwartungshorizont in Abstimmung mit der Leitung Einsatz erstellt. Den Ortsgruppen sollen Hinweise für die Bootsausbildung an die Hand gegeben werden, sodass möglichst gut ausgebildete Bootsführeranwärter reibungslos zu Bootsführern geprüft werden können. Hinsichtlich einer möglichst fairen und transparenten Prüfungsbewertung werden klare Kriterien herausgestellt, die zum Nichtbestehen der Prüfung zum DLRG-Bootsführerschein führen.

Gemäß DLRG-Prüfungsordnung Bootswesen werden folgende Kenntnisse und Fähigkeiten für den DLRG-Bootsführerschein geprüft:

- Amtlicher Teil gemäß Fragenkatalog für den amtlichen Sportbootführerschein mit dem Geltungsbereich Binnenschiffverkehrsstraßen bzw. Seeschiffverkehrsstraßen schriftlich
- DLRG-spezifischer Teil schriftlich
- Fahrpraxis
- Knotenkunde
- Umgang mit Persönlicher Schutzausrüstung gegen Ertrinken/Rettungswesten
- Motorenkunde

Literatur/ Quellen

- Ausbildungsvorschrift AV 511/AV 512 der DLRG, 2. Auflage Mai 2013
- Prüfungsordnung Bootswesen der DLRG, 13. Auflage 2025
- Erwartungshorizont Bootswesen LV Hessen/ LV Nordrhein, Peter A. Fischer
- Prüfungsbogen LV Sachsen-Anhalt, Frank Wagner, Arno Schwamberger, Steffen Hoffmann

Theoretischer Teil

In der Prüfung sind ausreichende Kenntnisse nachzuweisen über:

- Verkehrsrechtliche Bestimmungen
- Regeln für den Betrieb von DLRG-Motorrettungsbooten
- Bootskunde/Bootstechnik
- Motorenkunde
- Sicherheit
- Ausrüstung
- DLRG-Boote im Einsatz
- Umweltschutz
- Wetterkunde

Die Prüfung erfolgt mittels bundeseinheitlicher Prüfungsbögen. Der jeweils gültige Fragenkatalog einschließlich Musterlösung ist im ISC (Dokumenten-App, Rubrik Boot) einsehbar.

Die Prüfung umfasst je nach angestrebten Bootsführerschein folgende Bögen:

Amtlicher Teil (Binnen)

- Jede Prüfungsfrage hat eine richtige Antwort
- Die Prüfungsbögen umfassen je 30 Fragen, von denen 23 korrekt beantwortet werden müssen
- Die Zeitvorgabe für diesen Prüfungsteil beträgt 45 Minuten
- Zulässige Hilfsmittel: keine

Amtlicher Teil (See)

- Jede Prüfungsfrage hat eine richtige Antwort
- Die Prüfungsbögen umfassen je 30 Fragen, von denen 23 korrekt beantwortet werden müssen
- Die Zeitvorgabe für diesen Prüfungsteil beträgt 60 Minuten, umfasst allerdings auch die Navigationsaufgabe
- Zulässige Hilfsmittel: Navigationsbesteck

DLRG spezifischer Teil

- Jede Prüfungsfrage kann bis zu 4 richtige Antworten haben
- Die Prüfungsbögen umfassen je 20 Fragen, von denen 15 korrekt beantwortet werden müssen
- Die Zeitvorgabe für diesen Prüfungsteil beträgt 60 Minuten
- Zulässige Hilfsmittel: keine

Praktischer Teil

Knotenkunde

- Achtknoten
- 1 ½ Rundtörn mit 2 halben Schlägen
- Webeleinstek
- Kreuzknoten
- Schotstek
- Palstek
- Aufschießen einer Leine
- Belegen an einer Klampe
- Belegen an einem Poller
- Belegen an einem Kreuz- oder Doppelkreuzpoller

Die Knoten sind korrekt zu stecken bzw. zu belegen und hinsichtlich ihrer möglichen Funktion zu erläutern. Zum Bestehen sind **8 von 10 Punkten** erforderlich.

Umgang mit PSAG/ Rettungswesten

Aufgrund der Veröffentlichung der Merkblätter SuG-04-22 und SuG-05-22 und den damit einhergehenden Aufgaben für Bootsführer soll dieser Prüfungsteil zu einer „Sichtprüfung durch den Nutzer“ und einer „regelmäßig wiederkehrenden Prüfung durch einen Sachkundigen“ befähigen.

Die Überprüfung der Einsatzfähigkeit sowie das Richtige Anlegen gemäß Ausbildungsvorschrift (AV 511/512) sind zu erläutern und zu demonstrieren. Im Gesamteindruck sind ausreichende Kenntnisse dieses Themenbereiches nachzuweisen.

Direkte **KO-Kriterien** in der Prüfung für **diesen Teilbereich**:

Die zu prüfende Person...

- ist nicht in der Lage eine vorgelegte Weste sich und anderen richtig anzulegen
- ist nicht in der Lage eine adäquate äußere Sichtprüfung durchzuführen
- ignoriert eine abgelaufene Prüfplakette
- ignoriert einen roten Indikator
- übersieht oder nutzt eine verbrauchte CO₂-Patrone
- nutzt für sich und seine wettergemäße Kleidung einen nicht angemessenen Westentyp

Motorenkunde

- einfache Fehlersuche bei Startproblemen
- Propellerwechsel inkl. Arbeitsschutz
- Motorbefestigung
- Betriebsstoffe/Betankung
- Technische Grundlagen:
 - 2-Takter / 4-Takter / Diesel

- Kontrolle Zündkerzenstecker
- Benennung von Baugruppen (Kraftkopf/Schaft/Unterwasserteil)
- Kühlwassereintritt /-austritt /-kontrolle
- Funktion Choke
- Funktion Notstoppeinrichtung/ Quickstop
- Kippsperre

Dauer Prüfungsgespräch: ca. 15 min

Falls beim eingesetzten Prüfungsmotor einzelne Baugruppen nicht zutreffen oder schwer bzw. unzugänglich sind, kann eine theoretische Erläuterung anstelle der praktischen Demonstration erfolgen. Im Gesamteindruck sind ausreichende Kenntnisse dieses Themenbereiches nachzuweisen.

Fahrpraxis

In der Ausbildungsvorschrift **AV 511/512**, sind die Mindestanforderungen beschrieben, die für den DLRG-Bootsführerschein A und DLRG-Bootsführerschein B erforderlich sind. In der Prüfung ist das Beherrschen der folgenden Fahrmanöver bzw. Fähigkeiten gemäß **dieser Vorschrift** (Kapitel 2.7.1 Fahrkunde) nachzuweisen:

- An- und Ablegen
- Einfahrt in und Ausfahrt aus einem begrenzten Raum
- Wenden auf engem Raum
- Schleppen (in Kiellinie und längsseits)
- Manöver „Mensch über Bord“
- Ankern
- Technische Hilfeleistung (Einsatzübung)
- Fahren nach Kompass
- Durchführung einer Kreuzpeilung mit mindestens zwei Landmarken

Ferner müssen folgende Arbeitsbereiche beherrscht werden:

- Seemannschaft (*insb. das Anwenden der Knoten in der Fahrpraxis*)
- Führen der Bootsbesatzung und klare Anweisung mittels Kommandosprache
- Belegen von Pollern und Klampen, Aufschießen einer Leine auch in der Fahrpraxis

Auf dem Boot wird von allen besonnenes Verhalten und sorgsamer Umgang mit dem Prüfungsboot, sowie aktive Mitarbeit zum Abwenden von Unfällen oder Beschädigungen vorausgesetzt. Grundsätzlich sind alle Körperteile, vor Allem die Hände und Arme nicht zwischen Boot und Anleger oder Ähnliches zu bringen und bei Fahrt im Boot zu behalten.

Der Prüfer nennt das durchzuführende Manöver und lässt sich dieses durch **Wiederholung der Kommandos von den Bootsgasten/Rudergänger** bestätigen. **Die Bootsbesatzung ist von der zu prüfenden Person durch klare Anweisungen mittels Kommandosprache zu führen. Die Kommandosprache dient der sinnvollen, klaren und verständlichen Kommunikation mit der Bootsbesatzung.** Es ist hierbei wichtig, dass die

Verständlichkeit für die Bootsbesatzung im Vordergrund steht. In Prüfungsmanövern werden alle Prüflinge in ihrer Leistung bewertet, bis die Fahrt durch den Prüfer als beendet erklärt wurde. Jeder Prüfling hat sich dazu auf Anweisung des angehenden Bootsführers sinnvoll einzubringen.

Bei Booten mit Zündunterbrechereinrichtung ist der „Quickstop“ immer so anzulegen, dass er nicht versehentlich abrutschen kann, er die Zündung unterbricht bevor in den Propeller gefasst werden kann und Lenkmanöver nicht behindert werden.

Insbesondere beim Aufstoppen ist ein Durchschalten zu vermeiden.

Im Rahmen der Technischen Hilfeleistung (Einsatzübung) können durch die Prüfungskommission Prüfungsgruppen gebildet werden, die gemeinsam ein Übungsszenario bearbeiten. Das Szenario ist praxisnah gestaltet, um Einsatzabläufe möglichst realistisch im Prüfungszusammenhang abzubilden. Ziel ist es, die Führung und das Zusammenspiel der Besatzung, die Kommandosprache sowie das praktische Handeln außerhalb der festgelegten Prüfungsmanöver zu bewerten. Die Bootsbesatzungen werden durch die Prüfungskommission bestimmt.

Die Prüfung wird vorzeitig beendet, sobald einer der nachfolgenden Punkte durch den Ausbilder festgestellt wird. Die gesamte praktische Prüfung wird dann als NICHT BESTANDEN gewertet:

- ☐ Verstoß gegen Gesetze, Anweisung, Ausweichregeln
- ☐ Fahren ohne angelegten Zündunterbrecher (sog. „Quickstop“)
- ☐ Fahren ohne geeigneter PSA/ Rettungsweste
- ☐ Gefährdung oder Schädigung von Besatzung, Boot, Anleger oder weiteren Personen oder Gegenständen
- ☐ Nicht unmittelbar ausgekuppelt bei Ruf „Mensch über Bord“
- ☐ Nicht zur richtigen Seite gelenkt bei Ruf „Mensch über Bord“
- ☐ Nicht ausgekuppelt, sofern sich Person oder Dummy in unmittelbarer Nähe zum Boot befindet
- ☐ Person oder Dummy angefahren bzw. überfahren
- ☐ Missachtung der Ausweichpflicht
- ☐ Fehlerhafte Manöverdurchführung, Positionierung des Bootes auch nach Wiederholung des Manövers (max. 2 Versuche)
- ☐ Wiederholung oder Häufung (max. 3) von leichten Fehlern
 - Unzureichende Verkehrsbeobachtung, insbes. beim Rückwärtsfahren
 - Unzureichende oder unsichere Fahrzeugbedienung
 - Unzureichende Kommunikation/ Kommandogabe
 - Unangepasste Geschwindigkeit
 - Fender nicht oder nicht ausreichend oder an falscher Stelle ausgebracht
 - Hände, Arme, Füße oder Beine zum Abhalten/ Halten eingesetzt
 - Fehlerhaftes Festmachen/ Leinenbedienung
 - Fehlerhafte Knotenanwendung
 - Kollision mit Anleger, Gegenstand, weiterem Boot