



## Neue Patentprüfungen für die Binnenschifffahrt ab Januar 2022

---

Das bisherige B-Patent wird durch das neue EU-Schiffsführerzeugnis, das sogenannte **Unionspatent (UP)**, abgelöst. Es entspricht dem ehemaligen B-Patent. Mit diesem Unionspatent dürfen grundsätzlich alle Binnenschiffe auf grundsätzlich allen Wasserstraßen in der EU (Zone 3 und 4) geführt werden; auch auf dem Rhein.

Folgende Ergänzungen sind möglich bzw. nötig:

### 1. Besondere Berechtigung für maritime Wasserstraßen (MW) → UP+MW

Zum Befahren von Wasserstraßen der Zone 1 und 2 erforderlich. Es entspricht dem ehemaligen A-Patent.

### 2. Besondere Berechtigung für die Risikostrecke (D = Donau, E = Elbe, R = Rhein, W = Weser)

Entspricht der früheren Streckenkunde.

Strecken	Wasserstraße	von	bis	
	Donau	km 2249,00	km 2322,02	
	Elbe	Km 3,40		km 607,50
		<u>Ausnahmen.</u>		
		km 332,75		km 333,65
	Rhein	km 568,90		km 573,50
		km 352,07		km 425,00
		km 425,00		km 498,00
		km 498,00		km 592,00
		km 592,00		km 769,00
		km 769,00		km 857,40
Weser	km 0,00		km 204,47	

### 3. Besondere Berechtigung Radar

Entspricht dem ehemaligen Radarpatent.

## Ablauf der Schiffsführer-Prüfungen

---

Die Prüfungen für die Unionspatente werden künftig aus einem theoretischen und einem praktischen Prüfungsteil bestehen, für deren Abnahme die GDWS zuständig ist.

# Binnenschiffer - Ausbildungs - Zentrum

Schönebeck / Elbe



Der **theoretische** Prüfungsteil besteht aus einem *schriftlichen* Teil (Multiple-Choice-Prüfung wie bisher) und einem zusätzlichen Teil „Reiseplanung“ der als *mündliche* Prüfung vor einer dreiköpfigen Prüfungskommission abgelegt wird.

Die **praktische** Prüfung wird in aller Regel als Simulator Prüfung am Flachwasserfahr-Simulator SANDRDA II im Schifferberufskolleg RHEIN in Duisburg abgelegt werden. d. h. unabhängig vom Prüfungsort der Theorieprüfung werden alle Prüflinge für diesen Prüfungsteil nach Duisburg zum Schifferberufskolleg kommen müssen. Nach einer Einweisung in den Steuerstand des Simulators sowie einem Vertrautmachen mit der Bedienung des simulierten Prüfungsschiffes wird der Prüfling ein insgesamt ca. zweistündiges Prüfungsszenario in einer künstlich erstellten Strecke durchfahren müssen. Hier muss der Prüfling einer dreiköpfigen Prüfungskommission zeigen, dass er ein Binnenschiff sicher beherrscht. Hierzu wird er z. B. einen freifließenden Fluss befahren, in eine Schleuse einfahren, eine Liegestelle anfahren und festmachen oder unerwartete Situationen im Schiffsbetrieb abarbeiten müssen.

## Organisation der Prüfungsteile

---

Die **theoretischen** Prüfungsteile finden an einem Tag statt. Der Prüfling muss beide theoretischen Prüfungsteile bestanden haben, um die praktische Prüfung ablegen zu können. Dafür wird nach dem Bestehen beider Teile der Theorieprüfung mit jedem Prüfling individuell ein Termin für die **Simulatorprüfung** in Duisburg vereinbart. Eine Veröffentlichung der Termine für die Simulatorprüfung erfolgt daher nicht. Die Prüfungen zu den besonderen Berechtigungen sind in der Regel an einem gesonderten Prüfungstag abzulegen.

Die **theoretischen** Prüfungsteile sowie die Prüfungen zu den **besonderen Berechtigungen** werden künftig vor allem an den GDWS-Dienstsitzen in Bonn, Hannover (Prüfungsort ist hier Minden), Kiel, Magdeburg und Würzburg abgelegt werden können. Alle praktischen Schiffsführer-Prüfungen werden in Duisburg abgenommen.

Die Prüfung der besonderen Berechtigung für die Risikostrecken Rhein, Elbe, Donau und Oberweser (bisher: Streckenkunde bzw. Streckenzeugnis) wird allein als mündliche Prüfung abgenommen.