

RALF NEUMANN

# Bootskauf

Schritt für Schritt zur  
eigenen Yacht



DELIUS KLASING

# Inhalt

---

6 Vorwort

---

8 Einführung

---

**12 1. Vorbereitungen**

12 1.1 Ausgangslage

13 1.2 Erfahrung »erfahren«

17 1.3 Kostenvergleich

20 1.4 Eigners Leid

25 1.5 Lebenseinstellung

27 1.6 Aufwand/Leidenschaft

---

**30 2. Kaufentscheidung**

30 2.1 Revier

34 2.2 Das richtige Schiff

41 2.3 Die richtige Größe

49 2.4 Konzept

52 2.5 Material

60 2.6 Bauausführung

63 2.7 Finanzierung

68 2.8 Wirtschaftlichkeit

72 2.9 Zeitpunkt

---

**74 3. Neubootkauf**

74 3.1 Angebot

76 3.2 Planungsphase

82 3.3 Prüfungsphase

85 3.4 Optionslisten

89 3.5 Finanzierung

94 3.6 Besteuerung

97 3.7 Vertragsverhandlungen

104 3.8 Sicherheiten

107 3.9 Übernahme

---

**112 4. Gebrauchtbootkauf**

112 4.1 Bewährt

115 4.2 Zustand

---

4.3	Angebotssuche	117
4.4	Preisbewertung	122
4.5	Technische Bewertung	128
4.6	Dokumente	136
4.7	Unterlagen	142
4.8	Der Kauf	143
4.9	Risiken	149
4.10	Ansprüche	156
<b>5.</b>	<b>Schiffstechnik</b>	<b>158</b>
5.1	Rumpf	159
5.2	Motor	164
5.3	Segel/Verdeck	170
5.4	Decksausstattung	174
5.5	Elektronik	180
5.6	Stromversorgung – Standard	184
5.7	Stromversorgung – Alternativen	188
5.8	Elektrische Manövrierhilfen	194
5.9	Heizung	195
5.10	Kühlung	199
5.11	Kochen	202
5.12	Trinkwasseranlage	204
5.13	Toilette	207
<b>6.</b>	<b>Schlussbetrachtung</b>	<b>210</b>
<b>Anhang</b>		<b>212</b>
Vergleich der tatsächlich anfallenden laufenden Kosten für den Unterhalt einer Yacht		212
Berechneter Vergleichspreis		216
Entscheidungsmatrix »unterschiedliche Gebrauchtschiffe«		218
Entscheidungsmatrix »unterschiedliche Neuschiffe«		219
<b>Register</b>		<b>221</b>

# Vorwort

Die Idee zum Schreiben dieses Buches entstand bei mir während der Suche nach Informationsquellen zu einigen kniffligen Fragen im Zusammenhang mit einem Schiffskauf. Es waren Fragen aus der Sicht eines Käufers, der zwar schon einige Jahrzehnte Erfahrungen in diesen Dingen hat, aber trotzdem immer wieder auf ungeklärte Probleme stößt. Auf Probleme, die den meisten Interessenten wahrscheinlich gar nicht bekannt sind und von vielen Yachthändlern professionell überspielt werden.

Nicht jeder nimmt sich die Zeit, sich mit jedem Detail auseinanderzusetzen, AGBs zu lesen oder die vielen verschiedenen Angebote zu vergleichen und zu hinterfragen. Auch ich muss gestehen, dass mir einige Probleme und Risiken erst durch die Recherchen zu diesem Buch wirklich bewusst wurden. Für mich ist ein Schiffskauf jedenfalls immer eine große Sache, bei der ich mir nach Möglichkeit Zeit lasse. Es geht um sehr viel Geld. Geld, das vorher verdient und gespart werden muss. Geld, für das ich zwar ein neues Schiff erhalte, aber erst Jahre später »erfahre«, ob es mein Geld auch wirklich wert war.

Vor dem Kauf eines neuen Handys im Wert von 300 Euro werden Testberichte gewälzt, der günstigste Preis ermittelt, und es wird erst gezahlt, wenn die Ware in den Händen gehalten oder der Kaufpreis über Paypal abgesichert wurde. Eine Eigentumswohnung für 50 000 Euro wird nur über einen Notar mit Auflassungsvormerkung im Grundbuch und Zahlung über ein Notaranderkonto gekauft. Wenn aber eine Yacht für 100 000 Euro oder mehr gekauft wird, die vielleicht erst ein halbes Jahr später gebaut wird, verlässt sich so mancher allein auf mündliche Versprechungen eines Verkäufers, den er kaum kennt. Er zahlt schon lange vor Baubeginn hohe Anzahlungen ohne irgendwelche Sicherheiten und ohne Gewähr für die tatsächliche Lieferung des Schiffes. Auch beim Kauf von Gebrauchtyachten werden teilweise Risiken akzeptiert, die man beim Kauf eines Handys nicht eingehen würde.

Diese Divergenz konnte ich nie nachvollziehen. Denn viele bekannt gewordene katastrophale Insolvenzen von Werften und Händlern sowie Beträgereien von angeblichen Verkäufern bestätigen meine Sorge immer wieder aufs Neue. In 40 Jahren Wassersport mit einer Reihe von Schiffskäufen bin ich selbst von zwei Händlerinsolvenzen und einer Werftinsolvenz betroffen gewesen – glücklicherweise ohne großen Schaden.

Zu denken gaben mir auch die Erfahrungen, die ich bei den Recherchen zu diesem Buch machen musste. Viele der von mir mit kritischen Fragen, z.B. zur Rumpfbauweise und der Absicherung von Anzahlungen, angeschriebenen Firmen waren zu keiner schriftlichen Antwort bereit. Ein bekannter deutscher Yachtversicherer reagierte zwar weder auf meine schriftliche noch auf telefonische Anfrage zu den von mir kritisch angefragten Themen zur »Allgefahrendeckung« und zum »Einwand der groben Fahrlässigkeit«, verbesserte aber schon wenige Tage nach meiner ersten Anfrage im Januar 2016 mit einem großen Werbeauftritt seine Versicherungsbedingungen in Bezug auf genau diese beiden Punkte. Meines Wissens verzichtete er damit als erster deutscher Yachtversicherer in seinen Kasko-Versicherungsbedingungen zumindest bis 10.000 Euro auf den »Einwand der groben Fahrlässigkeit«.

Mein Dank gilt in diesem Zusammenhang Magnus Rassy (»Hallberg-Rassy«), der meine Fragen noch am Abend meiner Anfrage schriftlich und umfassend beantwortete. Darüber hinaus stellte er mir sein umfangreiches Fotomaterial zur Verfügung, das auf diesem Wege mit einigen Fotos Eingang in die Gestaltung dieses Buches fand.

Ich würde mich freuen, wenn dessen Inhalt einen kleinen Beitrag dazu leisten kann, dass der Kauf von Booten aller Arten und Größen und die damit verbundenen Begleitmaßnahmen, wie Finanzierung, Registrierung und Versicherung für den Bootskäufer etwas transparenter und damit sicherer wird.

In diesem Sinne wünsche ich viel Erfolg auf dem Weg zum eigenen bzw. neuen Schiff!

Ralf Neumann

## 2. Kaufentscheidung

Bei einer rationalen Kaufentscheidung geht es nicht nur um das schönste, billigste oder komfortabelste Boot. Das Boot selbst ist nur einer von vielen Faktoren, die auf dem Weg zur optimalen Entscheidung Eingang finden sollten. Es geht z.B. auch darum, wo Sie mit Ihrem Schiff fahren wollen, welche Bedingungen dort herrschen, wie Sie Ihr Boot nutzen möchten, welches Baumaterial für die geplante Verwendung am geeignetsten ist, wie viel Geld Ihnen zur Verfügung steht, wann der richtige Zeitpunkt für einen Kauf gekommen ist und wie viel Mühe Sie in das Projekt stecken wollen oder können.

Nachfolgend habe ich die einzelnen Faktoren in einer logischen Abfolge zusammengetragen, um so die nötigen Überlegungen zu strukturieren.

### 2.1 Revier

Bevor Sie sich dem konkreten Schiff widmen, sollte zunächst die Überlegung greifen, welches Wassersportrevier für Sie in Frage kommt bzw. welches Gewässer überhaupt erreichbar ist. In den meisten Fällen wird die grundsätzliche Entscheidung schon in der Richtung gefallen sein, ob es ein Binnen- oder ein Seerevier sein soll. Damit verknüpft ist häufig auch die Frage nach einem Segelboot mit entsprechender Masthöhe und Tiefgang oder einem Motorboot mit wenig Tiefgang und geringer Durchfahrthöhe.

#### Binnenreviere

Möchten Sie überwiegend im Binnenbereich fahren, »stoßen« Segelboote, im wahrsten Sinne des Wortes, schnell an ihre Grenzen in Form von Brücken und Flachwasser. Mit einem Motorboot lassen sich, abhängig von Höhe und Tiefgang, wesentlich mehr attraktive Ziele erreichen. Allerdings gibt es auch Binnenreviere, auf denen man segeln kann. Oft besteht sogar die Möglichkeit, diese Reviere mit gelegtem oder manchmal sogar mit stehendem Mast auf dem Wasserweg zu verlassen. Umgekehrt ergibt es meist wenig Sinn, für ein ggf. nicht seegängiges Verdränger-Motorboot einen Liegeplatz an einer offenen Küste zu nehmen.

Wassersport kann eigentlich fast überall betrieben werden. Die Frage ist nur, in welchem Umfang – und welchen Aufwand Sie in Kauf nehmen



*Manche Brückendurchfahrt kann bedenklich werden.*

wollen, um ein weiter entferntes, schöneres Revier zu erreichen. Je nach Neigung und Wohnort dürften hier individuell sehr unterschiedliche Überlegungen greifen und in den meisten Fällen in einen Kompromiss münden. Grundsätzlich würde ich empfehlen: Bevorzugen Sie lieber ein näher gelegenes, noch akzeptables Revier, denn Sie werden öfter zu Ihrem Boot fahren wollen, als Sie denken. Nehmen Sie dafür ggf. lieber eine entspannte Überfahrungsfahrt mit Ihrem Schiff zu Ihrem Lieblingsrevier (z.B. für die Urlaubsreise) in Kauf. Sie sparen dadurch jedes Jahr viele langweilige Stunden im Auto, die sie besser auf Ihrem Schiff verbringen können.

## **Seereviere**

Zu den vom deutschsprachigen Raum aus erreichbaren großen Revieren kann man grundsätzlich Folgendes sagen:

Das Mittelmeer glänzt durch seine meist sommerlichen Temperaturen, wenig Niederschläge und eine erheblich längere Wassersportsaison – in klimatisch begünstigten Revieren sogar ganzjährig. Allerdings hat der Wind den Ruf, entweder zu schwach oder zu stark zu sein. Für Segler sind hier viele Motorstunden die Regel. Die meisten Liegeplätze in Häfen sind sehr viel teurer als im Norden, und die politische Lage ist nicht überall stabil.



*Auf Binnenrevieren sind viele unterschiedliche Bootstypen vertreten.*

Die Atlantikküste (Frankreich, Spanien, Portugal) ist sehr reizvoll, aber auch relativ weit entfernt. Die Temperaturen sind, nach Süden zunehmend, deutlich höher als im Nordseebereich.

Der englische Kanal ist sehr abwechslungsreich und hat guten Segelwind. Er ist eingeschränkt auch im Winter befahrbar. Durch den Salzgehalt und die Ausläufer des Golfstroms ist im Winter nicht mit Vereisung zu rechnen. Die Nordseeküste hat eine klassische Wassersportsaison etwa von April bis Oktober. Im Winter kann Wassersport nur sehr eingeschränkt bzw. nicht betrieben werden. Die angrenzenden Reviere, wie das Schelde-Mündungsdelta und das IJsselmeer, sind ideale Segelreviere mit direkter Verbindung zur Nordsee. Im Winter muss allerdings, zumindest in den Süßwasserrevieren, mit starker Eisbildung gerechnet werden. Zwischen den Inseln und dem Festland erstreckt sich das niederländische und das deutsche Wattenmeer, welches auf Revierkundige einen ganz besonderen Reiz ausübt.

Die Ostsee ist ebenfalls ein ideales Wassersportrevier mit vielen geschützten Bereichen. Die Saison ist allerdings etwas kürzer als in der westlichen Nordsee. Die Ostsee hat insbesondere im Nordteil nur einen schwachen Salzgehalt und neigt daher im Winter zu starker Vereisung.



Ansteuerung Helgoland.

## Beispiele

1. Nicht wenige Yachteigner(-Familien) aus Süddeutschland haben einen festen Winterlagerplatz für ihr Boot an der Ostsee [D, DK, S]. Sie fahren vor der/den (längerem) Urlaubsreise/n zu ihrem Schiff, setzen es ins Wasser und stellen es nach der Reise direkt wieder ins Winterlager an Land. Bei einer derart langen Anreise lohnen keine Wochenendfahrten, und die kurze Saison spielt keine Rolle.
2. Für Wassersportler aus Süddeutschland und Österreich sind sowohl das Mittelmeer als auch die nördlichen Küsten weit entfernt. Wenige Stunden Fahrzeitdifferenz spielen da kaum eine Rolle. Aufgrund der klimatischen Unterschiede und der längeren Saison ziehen wohl die meisten Wassersportler aus diesem Bereich das Mittelmeer vor.
3. Manche Yachteigner mit Wohnsitz unweit der Nordseeküste haben einen festen Liegeplatz für ihr Boot am niederländischen IJsselmeer, obwohl sie dorthin eine deutlich längere Anreise haben. Die klassischen deutschen Nordseereviere (Ems, Jade, Weser, Elbe) sind wegen der großen Distanzen und der Gezeitenströme für kurze Wochenendtörns nicht für jeden attraktiv.
4. In den Niederlanden haben auch sehr viele Wassersportler aus dem Ruhrgebiet ihre Liegeplätze. Die Entfernung zur Nordseeküste und

# 4. Gebrauchtbootkauf

Wenn Sie das vorige Kapitel zum Neubootkauf aufmerksam gelesen haben, könnten Sie zu dem Schluss gekommen sein, dass es doch viel einfacher und risikoloser sein müsste, ein gebrauchtes Boot zu kaufen. Das sehen Sie direkt vor sich, können es im Original prüfen, Probe fahren und es nach der Bezahlung sofort mitnehmen. Der Frage, ob das wirklich so ist, möchte ich im folgenden Kapitel nachgehen, dem entsprechender Platz eingeräumt werden soll, da sich der Gebrauchtbootkauf in vielen grund-sätzlichen Punkten vom Neubootkauf unterscheidet.

## 4.1 Bewährt

Ein gebrauchtes Boot kann ein bewährtes und gut ausgerüstetes Boot ohne typische »Kinderkrankheiten« sein. Dagegen ist ein Neuboot nach Meinung vieler Praktiker erst nach ca. zwei Jahren wirklich langfahrttauglich und damit eigentlich hochwertiger als ein neues Boot. Solch ein »junges Gebrauchtes« kann unter Umständen ein richtiges Schnäppchen sein.

### Komplett

In der Regel sind alle gebrauchten Schiffe besser ausgestattet, als sie es im Neuzustand waren. Brauchbare Erstausstattung ist an Bord geblieben, unbrauchbare durch neue, bessere ersetzt worden, und so manches Zubehör bleibt auch an Bord, weil der Verkäufer lieber alles komplett neu haben möchte oder gar den Yachtspor aufgibt.

### Weniger Kapitaleinsatz

Der Kapitaleinsatz ist vergleichbar gering und kann sogar über das Alter der Boote dem eigenen Geldbeutel in gewissem Rahmen angepasst werden. Also: Weniger Geld = älteres Schiff. Die Frage ist aber, ob auch gilt: Älteres Schiff = weniger Kosten?

Die Instandhaltungskosten bei Gebrauchtschiffen sind naturgemäß höher als bei einem vergleichbaren Neuschiff. Durch den geringeren Kapitaleinsatz mit den damit verbundenen geringeren Kapitalkosten (Kreditzinsen bzw. Ausfall von Guthabenzinsen) und die geringeren Versicherungsprämien werden diese jedoch bei Weitem wieder ausgeglichen. Der größte



*Gebrauchtboote im Wasser am Verkaufssteig des Maklers.*

Vorteil ist der meist geringere Wertverlust bei Gebrauchtbooten, der ja bei Neuschiffen in den ersten Jahren überproportional hoch ausfällt. Wichtig ist aber: Liegeplatz-, Winterlager-, Wartungs- und Betriebskosten sind nicht vom Alter des Schiffes abhängig.

### **Sofort nutzbar**

Im Gegensatz zum Neuschiff ist das Gebrauchtboot meist sofort fahrbereit und liegt oft sogar in einem Revier, welches der Käufer zumindest vorläufig weiter befahren könnte. Vielleicht ist es sogar sinnvoll, vom Verkäufer zunächst den Liegeplatz (braucht der Verkäufer vorläufig nicht) zu übernehmen. Das könnte auch Teil der Preisverhandlungen sein.

### **Großes Angebot**

Auf den ersten Blick ist das riesige Angebot an unterschiedlichen Gebrauchtbooten ziemlich unübersichtlich. Aber wenn Sie irgendwann eine bestimmte Zielgruppe von Booten ausgemacht haben, kann diese Auswahl eigentlich zu jeder Zeit irgendwo bei Händlern oder Maklern in Natura besichtigt werden. Nähere Informationen erhalten Sie aus den Exposés der Verkäufer und aus Testberichten (mittlerweile auch zu Gebrauchtbootklassikern), die zahlreich in den Wassersportmagazinen (Yacht, Boote, Palstek, Segeln) veröffentlicht werden. Anhand der vorliegenden Yardstickzahlen



*Im Angebot: ein GFK-Serienboot Baujahr 1961.*

sind die Potenziale von Segelbooten zumindest schon in der Theorie vergleichbar.

Warum gibt es eigentlich so ein Überangebot an Gebrauchtschiffen? Die Lebensdauer der GFK-Yachten ist weit höher als bei ihrer Einführung gedacht. Ab den 1960er-Jahren wurden die ersten GFK-Yachten in immer größeren Serien gebaut – und viele von den ersten Booten fahren heute immer noch. Gleichzeitig werden weiterhin jährlich Tausende von Neuschiffen auf den Markt gebracht.

Allerdings ist erkennbar, dass mittlerweile der Punkt erreicht wird, an dem immer mehr GFK-Boote der ersten Generation entsorgt werden müssen. Sie sind mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht mehr in einem sicheren Zustand zu halten. Aber auch bei diesen Booten können oft noch brauchbare (neuere) Ersatzteile (Motor, Rigg, Segel, Winschen etc.) verwertet werden und ggf. zumindest die Entsorgungskosten ausgleichen. Wann allerdings der Punkt des »wirtschaftlichen Totalschadens« erreicht ist, dürfte sehr stark vom jeweils investierten Erhaltungsaufwand abhängig sein. Ein entsprechend großer Schaden oder Defekt kann den Schiffswert dann schnell ins Negative absinken lassen.



*Das Angebot an Gebrauchtyachten ist groß.*

## 4.2 Zustand

Zur Ermittlung des Wertes eines Gebrauchtbootes ist der äußere und der innere Zustand eines der ausschlaggebenden Kriterien.

### Ausstattung

Wenn Sie sich für ein gebrauchtes Schiff interessieren, müssen Sie selbstverständlich in Kauf nehmen, dass die vorhandene Ausstattung bzw. die Konfiguration kaum veränderbar ist. Sie kann nur mit zusätzlichen Kosten ergänzt oder ausgetauscht werden. Wenn also nicht alles stimmt, stellt sich sogleich die Frage, wie sich der angebotene Preis zuzüglich der Änderungskosten letztlich für Sie rechnet. Eine gewisse Flexibilität ist allerdings durchaus angebracht, da kaum damit zu rechnen ist, dass exakt das gesuchte Schiff – mit der passenden Ausstattung, zum günstigen Preis, in erreichbarer Nähe – gerade jetzt angeboten wird und Sie auch noch schnell genug zugreifen können.

### Verschleiß

Flexibilität ist auch in Bezug auf den Allgemeinzustand angebracht. Generell ist davon auszugehen, dass Verschleißspuren bei jedem Boot mehr

# Register

- Abnahme – Neuschiff 107, 109  
AIS (Automatisches Identifikationssystem) 182  
Allgemeine Geschäftsbedingungen 100 f.  
Aluminium – Rumpfmaterial 56, 205  
Angebote – Gebrauchtschiff 117  
Ankergeschirr 177 f.  
Anschaffungskosten – Neuschiff 78, 216  
Ansprüche – Gebrauchtschiff 156 f.  
Anzahlung – Gebrauchtschiff 146  
Anzahlung – Neuschiff 102, 104 f.  
Arbeit – Eigenleistung, Autarkie 20, 29  
Arglistige Täuschung 156  
Atlantikküste 32  
Ausbildung – Führerscheine 13 f.  
Ausland 104, 140  
Ausland – Gebrauchtschiff 120, 149, 152, 154  
Ausland – Neuschiff, Vermittler/Agenten 98  
Ausstattung – Wertverlust 71  
Ausstattungspakete/Optionslisten – Neuschiffe 80, 85  
Autopilot – Windsteueranlage 183
- B**ack-ups 184  
Bankbürgschaft 105  
Batterien 185  
Bauaufsicht 106  
Baubeschreibung – Neuschiff 101  
Beiboot 165, 178  
Bewertung – Neuschiff 81  
Bezahlung – Gebrauchtschiffskauf 148  
Binnenreviere 30  
Bootsmessen 12  
Brennstoffzelle 190  
Bugstrahlruder 194
- C**E-Zertifizierung 35, 141  
Chartern – Kostenvergleich 16 f., 19, 212  
Cruising 50
- D**ecksflächenberechnung (Größenvergleich) 46  
Dokumente – Gebrauchtschiff 136  
Downsizing 48
- E**igene Yacht 25  
Eigentumsnachweis 68, 138, 150  
Eignergemeinschaft 65  
Einzelbau 61  
Englischer Kanal 32  
Entscheidung – Gebrauchtschiff 128, 136, 218  
Entscheidungen – Fehlentscheidungen 9, 218  
Epoxid 53  
Erfahrung 13, 16, 26, 128  
Expeditionsfahrt 49
- F**äkalientank 132, 208  
Ferienhaus auf dem Wasser 26  
Ferienhaus mit Boot 40  
Finanzierung 23, 63, 65 f., 89  
Flaggenzertifikat 139  
Französisches Leasing 91
- G**arantie – Neuschiffkauf 110  
Garantie, Gewährleistung – Gebrauchtschiffskauf 145, 156  
Gas 197 f., 201 f., 207  
Gebrauchtboote 112  
Gebrauchtyacht testen – Checkliste 131  
Generator – Benzin, Diesel 188  
Gewährleistung des Händlers 110  
Gewährleistungsbürgschaft 110  
Gewicht (Größenvergleich) 48  
GPS 180  
Größe – Bootsgröße 41  
Gutachten – Sachverständiger 141, 145, 157
- H**ändler – Gebrauchtschiffe 122  
Heckstrahlruder 195  
Heizung 195  
Hochpreisige Qualitätsyachten 71  
Holz – Rumpfbaumaterial 59
- I**nformationssammlung – Neuschiff 76, 81  
Insolvenz 104, 110  
Internationaler Bootsschein 139  
Internetportale – Gebrauchtschiffe 118  
Inzahlungnahme 66
- K**kajütens 159  
Kartenplotter 181  
Katamarane 38  
Kaufcharter 91, 140  
Käuferrechte – Neuschiff 111  
Kaufvertrag – Gebrauchtschiff 144, 151  
Kaufvertrag – Neuschiff 100 f., 103  
Kielformen 162  
Kinder 18, 73  
Kochen 202  
Kohlefaser CFK 53  
Kosten 17, 19 f., 43, 63, 69, 212  
Kraftstofftank 167  
Kriminalität 154  
Kühlung – Tiefkühlung, Klimaanlage 192, 199
- L**adestromverteilung 187  
Landstrom 187  
Langfahrt 34, 49, 72, 111, 183, 187 f., 199, 201, 206  
Laptop – Tablet, WLAN 183  
Leasing 90  
Lebensdauer – Gebrauchtschiffe 114  
LED-Beleuchtung 192  
Lichtmaschine 187  
Liehaberpreis – Gebrauchtschiff 127  
Liefertermin – Neuschiff 102, 107

- M**akler 120, 121, 130, 146, 149  
**M**ängel – Gebrauchtschiff 117, 147 f., 150, 156 f.  
**M**ängel – Neuschiff 108, 110, 111  
**M**arktpreis – Gebrauchtschiffe 124  
**M**assivlaminat 54  
**M**ast 164  
**M**ehrrumpfsegelboote 37  
**M**ehrwertsteuer 94, 139 f.  
**M**etall – Rumpfbaumaterial 59  
**M**ittelmeer 31  
**M**otor 117, 134, 164  
**M**otorboote 34  
**N**ationale Vorschriften 88  
**N**eubootskauf 75  
**N**ordseeküste 32  
**N**otarkonto 106  
**N**utzungsverhalten – Gebrauchtschiffe 117  
**O**bjektiver Wert – Gebrauchtschiffe 122  
**O**smose 53, 133  
**O**stsee 32  
**P**erformance 50  
**P**ersennung – Verdeck, Bimini 173  
**P**flegezustand – Gebrauchtschiffe 116  
**POD**-Antrieb 169  
**P**olyester 52  
**P**owerpacks 185  
**P**reis-/Leistungsverhältnis 63  
**P**reiserhöhungen – Neuschiff 98  
**P**reisverfall (Grafik) 70  
**P**reisvergleich – Neuschiffe 77 f.  
**P**reisverhandlungen – Gebrauchtschiff 143  
**P**reisverhandlungen – Neuschiff 99  
**P**robefahrt – Gebrauchtschiff 136  
**P**robefahrt – Neuschiff 85  
**P**ropeller 169  
**P**rüfung Angebote – Neuschiffe 82  
**R**abatt – Neuschiffe 67  
**R**adar 182  
**R**egler – Hochleistungsregler 187  
**R**evier 30  
**R**isiken – Gebrauchtschiffe 23, 120, 138, 149, 152 ff.  
**R**isiken – Neuschiffe 23, 97, 104  
**R**uder 161  
**R**umpffarbe 55, 159  
**R**umpfformen 160  
**R**umpfidentifikationsnummer 136, 155  
**S**aildrive 168  
**S**andwichlaminat 54  
**S**chäden 22  
**S**chiffshypothek 67  
**S**chiffsmessbrief 67  
**S**chiffsregister – Seeschiffs-, Schiffbau-, Binnenschiffsregister 67, 138, 150 f.  
**S**chiffszertifikat – Schiffsbrief 68  
**S**egel 170  
**S**egelboote 36  
**S**elbstbau 62  
**S**erienbau 60  
**S**icherheiten – Neuschiff 104  
**S**icherheitsübereignung 106  
**S**olarstrom 191  
**S**ommersaison 27  
**S**tahl – Rumpfbaumaterial 58  
**S**teuerausland 95, 140  
**S**teuern 94  
**S**teueroasen 95  
**S**trombilanz 185  
**S**tromsparen 192  
**S**tromversorgung 184, 188, 192 f.  
**S**ubjektiver Wert – Gebrauchtschiffe 126  
**T**eakdeck 174  
**T**echnische Bewertung – Gebrauchtschiff 128, 136  
**T**oilette 207  
**T**railerboot 44, 51  
**T**ransport von Yachten 88  
**T**rimaran 40  
**T**rinkwasseranlage – Tanks, Pumpen, Watermaker, Warmwasser 204  
**T**rockenfallen 51  
**Ü**berführung – Gebrauchtschiff 149  
**Ü**bergabe – Gebrauchtschiff 146, 152  
**UKW**-Funk, ATIS, DSC 181  
**U**nterlagen – Gebrauchtschiff 142  
**U**pgrades – Neuschiff 86, 176  
**V**ercharterung 92, 140  
**V**erkäufer – Gebrauchtschiff 130  
**V**erkäufer – Neuschiff 97  
**V**erkaufsstrategien – Gebrauchtschiffe 119  
**V**erschleiß – Gebrauchtschiffe 115  
**V**ersicherung 24, 90, 92, 108, 143, 148  
**V**ertragsverhandlungen – Neuschiff 97  
**V**orführschiff 100  
**W**assergenerator – Schleppgenerator, Wellengenerator 192  
**W**erbung – Neuschiff 74  
**W**erften 74  
**W**ertermittlung – Gebrauchtschiff 115, 118, 122, 124  
**W**ertverlust 69  
**W**indstrom 191  
**W**inschen 176  
**W**intersaison – Wohnen auf der Yacht 28  
**W**irtschaftlichkeit 68, 114  
**Z**eitpunkt des Kaufs 72  
**Z**eitwert – Gebrauchtschiffe 123  
**Z**oll 96, 139, 141  
**Z**ubehör – Gebrauchtschiffe 126, 135, 158  
**Z**ubehör – Neuschiffe 87, 89, 158