

RALF NEUMANN

# Bootskauf

Schritt für Schritt zur  
eigenen Yacht



DELIUS KLASING

# Inhalt

6	<b>Vorwort</b>
8	<b>Einführung</b>
12	<b>1. Vorbereitungen</b>
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	<b>2. Kaufentscheidung</b>
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	<b>3. Neubootkauf</b>
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	<b>4. Gebrauchtbootkauf</b>
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	Decksausrüstung	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 Gebrauchtjachten 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 Betrügereien 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 »Allgefahrdeckung« 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 Überführungsfahrt 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 (längeren) 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 Entfernungen zur Nordseeküste und

## 4. Gebrauchbootkauf

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 Gebrauchbootkauf in vielen grundsätzlichen 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 langfahrtauglich 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 Erstausrüstung 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 Yachtsport 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 Verkaufssteg 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 be-  
sichtigt 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 Gebrauchyachten 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  
**Ausstattungs Pakete/Optionenlisten – Neuschiffe** 80, 85  
**Autopilot – Windsteueranlage** 183
- Back-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
- CE-Zertifizierung** 35, 141  
**Chartern – Kostenvergleich** 16 f., 19, 212  
**Cruising** 50
- Decksflächenberechnung** (Größenvergleich) 46  
**Dokumente – Gebrauchtschiff** 136  
**Downsizing** 48
- Eigene 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
- Fäkalientank** 132, 208  
**Ferienhaus auf dem Wasser** 26  
**Ferienhaus mit Boot** 40  
**Finanzierung** 23, 63, 65 f., 89  
**Flaggenzertifikat** 139  
**Französisches Leasing** 91
- Garantie – 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
- Händler – Gebrauchtschiffe** 122  
**Heckstrahlruder** 195  
**Heizung** 195  
**Hochpreisige Qualitätsyachten** 71  
**Holz – Rumpfbau material** 59
- Informationssammlung – Neuschiff** 76, 81  
**Insolvenz** 104, 110  
**Internationaler Bootsschein** 139  
**Internetportale – Gebrauchtschiffe** 118  
**Inzahlungnahme** 66
- Kajüten** 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
- Ladestromverteilung** 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  
**Liebhhaberpreis – Gebrauchtschiff** 127  
**Liefertermin – Neuschiff** 102, 107



- Makler** 120, 121, 130, 146, 149
- Mängel – Gebrauchtschiff** 117, 147 f., 150, 156 f.
- Mängel – Neuschiff** 108, 110, 111
- Marktpreis – Gebraucht-schiffe** 124
- Massivlaminat** 54
- Mast** 164
- Mehrrumpfsegelboote** 37
- Mehrwertsteuer** 94, 139 f.
- Metall – Rumpfbaumate-rial** 59
- Mittelmeer** 31
- Motor** 117, 134, 164
- Motorboote** 34
  
- Nationale Vorschriften** 88
- Neubootkauf** 75
- Nordseeküste** 32
- Notarkonto** 106
- Nutzungsverhalten – Gebrauchtschiffe** 117
  
- Objektiver Wert – Gebrauchtschiffe** 122
- Osmose** 53, 133
- Ostsee** 32
  
- Performance** 50
- Persenning – Verdeck, Bimini** 173
- Pflegezustand – Gebrauchtschiffe** 116
- POD-Antrieb** 169
- Polyester** 52
- Powerpacks** 185
- Preis-/Leistungsverhält-nis** 63
- Preiserhöhungen – Neu-schiff** 98
- Preisverfall (Grafik)** 70
- Preisvergleich – Neuschiffe** 77 f.
- Preisverhandlungen – Gebrauchtschiff** 143
- Preisverhandlungen – Neuschiff** 99
- Probefahrt – Gebraucht-schiff** 136
- Probefahrt – Neuschiff** 85
- Propeller** 169
- Prüfung Angebote – Neuschiffe** 82
  
- Rabatt – Neuschiffe** 67
- Radar** 182
- Regler – Hochleistungs-regler** 187
- Revier** 30
- Risiken – Gebrauchtschiffe** 23, 120, 138, 149, 152 ff.
- Risiken – Neuschiffe** 23, 97, 104
- Ruder** 161
- Rumpffarbe** 55, 159
- Rumpfformen** 160
- Rumpfidentifikations-nummer** 136, 155
  
- Saildrive** 168
- Sandwichlaminat** 54
- Schäden** 22
- Schiffshypothek** 67
- Schiffsmessbrief** 67
- Schiffsregister – See-schiffs-, Schiffbau-, Binnenschiffsregister** 67, 138, 150 f.
- Schiffszertifikat – Schiffs-brief** 68
- Segel** 170
- Segelboote** 36
- Selbstbau** 62
- Serienbau** 60
- Sicherheiten – Neuschiff** 104
- Sicherheitsübereignung** 106
- Solarstrom** 191
- Sommersaison** 27
- Stahl – Rumpfbaumate-rial** 58
- Steuerausland** 95, 140
- Steuern** 94
- Steueroasen** 95
- Strombilanz** 185
- Stromsparen** 192
- Stromversorgung** 184, 188, 192 f.
- Subjektiver Wert – Gebrauchtschiffe** 126
  
- Teakdeck** 174
- Technische Bewertung – Gebrauchtschiff** 128, 136
- Toilette** 207
- Trailerboot** 44, 51
- Transport von Yachten** 88
- Trimarane** 40
- Trinkwasseranlage – Tanks, Pumpen, Watermaker, Warmwasser** 204
- Trockenfallen** 51
  
- Überführung – Gebraucht-schiff** 149
- Übergabe – Gebrauchtschiff** 146, 152
- UKW-Funk, ATIS, DSC** 181
- Unterlagen – Gebraucht-schiff** 142
- Upgrades – Neuschiff** 86, 176
  
- Vercharterung** 92, 140
- Verkäufer – Gebraucht-schiff** 130
- Verkäufer – Neuschiff** 97
- Verkaufsstrategien – Gebrauchtschiffe** 119
- Verschleiß – Gebraucht-schiffe** 115
- Versicherung** 24, 90, 92, 108, 143, 148
- Vertragsverhandlungen – Neuschiff** 97
- Vorführschiff** 100
  
- Wassergenerator – Schleppgenerator, Wellengenerator** 192
- Werbung – Neuschiff** 74
- Werften** 74
- Wertermittlung – Gebrauchtschiff** 115, 118, 122, 124
- Wertverlust** 69
- Windstrom** 191
- Wünschen** 176
- Wintersaison – Wohnen auf der Yacht** 28
- Wirtschaftlichkeit** 68, 114
  
- Zeitpunkt des Kaufs** 72
- Zeitwert – Gebraucht-schiffe** 123
- Zoll** 96, 139, 141
- Zubehör – Gebrauchtschiffe** 126, 135, 158
- Zubehör – Neuschiffe** 87, 89, 158