

 **BOAT24.COM**

RATGEBER
FÜR DEN ERFOLGREICHEN
BOOTSKAUF



Im Internet

- Über 25'000 Gebrauchtboote online
- Zusätzliche Informationen zum Thema Bootskauf
- Aktuelle Sicherheitshinweise zu Betrugsversuchen
- Diverse Vorlagen zum Download:
 - Checkliste
 - Übergabeprotokoll
 - Ausrüstungsliste

www.boat24.com / support@boat24.com

boat24.com - Ratgeber für den erfolgreichen Bootskauf

Autor: Erdmann Braschos

Verantwortlich für den Inhalt: Martin Dotti

Verlag: Marine Classified Media AG, Zürich (Schweiz)

Printed in Germany

ISBN 978-3-9524606-5-8 (Taschenbuch)

ISBN 978-3-9524606-3-4 (PDF)

ISBN 978-3-9524606-1-0 (EPUB)

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig.
Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung,
Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

© 2018 Marine Classified Media AG, Zürich

BOOTSKAUF

VORWORT.....	1
WELCHES BOOT IST DAS RICHTIGE?.....	3
Holz, Stahl oder Gfk	3
WO SUCHEN?	9
Onlineplattformen	9
WORAUF ACHTEN BEIM KAUF?	13
Wie es richtig teuer wird	14
Was kostet das Boot über den Kauf hinaus?	18
Die Formalitäten	22
BOOT GRÜNDLICH ANGUCKEN UND PROBEFAHREN	33
Die Besichtigung	34
Allgemeiner Zustand	39
HAFTUNG FÜR ETWAIGE MÄNGEL.....	53
Der Haftungsausschluss	54
DAS BOOT IHRER TRÄUME	57
CHECKLISTE	61
Fragen vorab.....	61
Zur Besichtigung/Übergabe mitnehmen	61
Die Besichtigung	62

VORWORT

Es ist clever, ein gebrauchtes Boot zu kaufen: Die Auswahl ist groß, das Objekt der Begierde erschwinglich. Meist ist es komplett ausgerüstet, kostspielige Extras sind bereits vorhanden. Das Boot ist normalerweise sofort einsatzbereit. Man kann es Probe fahren. Im Idealfall befindet es sich in einem schönen Revier. Es ist bewährt. Die üblichen Kinderkrankheiten sind Vergangenheit.



Der clevere Käufer kauft ein gebrauchtes Boot.

Andererseits gibt es viele Fragen: Ist das Boot in Ordnung? Ist es strukturell gesund, seetüchtig und ringsum dicht? Funktioniert die zum Boot gehörende Technik? Wurden die laufenden Arbeiten zum sicheren Betrieb und Werterhalt ausgeführt? Stehen Reparaturen oder kostspielige Neuanschaffungen an? Ist das Boot am vorgesehenen Revier zugelassen? Erfüllt es die regional unterschiedlichen Vorschriften oder sind Umbauten nötig?

Unübersichtlich ist das Thema Mehrwertsteuer. Kann der Käufer es als abgehakt betrachten oder ist die Steuer beim Erwerb, beim Revierwechsel oder beim Transport ins Heimatland zusätzlich zum Kaufpreis zu zahlen? Auch sind Finessen bei der Vertragsgestaltung und Kaufabwicklung zu beachten. Welche Indizien weisen auf Betrüger hin?

Dieser Leitfaden macht auf wesentliche Gesichtspunkte aufmerksam, damit die clevere Idee des Gebrauchtbootkaufs kein Reinfluss wird. Der Leitfaden ist als Booklet im handlichen Westentaschenformat erhältlich, damit Sie ihn einstecken und immer mal hineinschauen können.

WELCHES BOOT IST DAS RICHTIGE?

Das Angebot gebrauchter Boote ist riesig, die Vielfalt der Fabrikate und Bootstypen kaum zu überblicken. Unterschiedlich sind auch die Baumaterialien: vom Sandwichbau über die üblichen glasfaserverstärkten Kunststoffe (GfK) bis hin zu Holz, Stahl oder Aluminium. All das gibt es außerdem in unterschiedlicher Machart und Qualität.

HOLZ, STAHL ODER GFK

Die Entscheidung für Kunststoff, Holz oder Metall hat weitreichende Konsequenzen für den Unterhalt. Ein lackiertes Holz-, Stahl- oder Aluminiumboot ist aufwendiger zu erhalten als eines aus Kunststoff. Deshalb ist das pflegeintensive Boot günstiger, vor allem wenn länger nichts daran getan wurde. Ob die Vernachlässigung eher optischer und kosmetischer Natur ist oder bereits an die Substanz ging, kann nur ein Bootsbauer einschätzen. Oft sieht aber selbst der Fachmann das erst während der Sanierung.



An einem Holzboot ist durchweg mehr zu machen als zunächst angenommen.

Dennoch muss das günstige, sanierungsbedürftige Boot keine schlechte Wahl sein, sofern man die handwerklichen Voraussetzungen dazu mitbringt und auch Zeit für die Arbeiten hat. **Bedenken Sie die Zeit- und Kostenschere!** Ein pflegeleichtes Kunststoffboot wird in der Anschaffung teurer sein als eines aus Holz oder Stahl, ist aber nachher einfacher zu unterhalten.

Ihre persönliche Situation

Die realistische Einschätzung der persönlichen Situation ist vor dem Bootskauf wichtig:

- Wie steht die Lebensgefährtin zur Anschaffung?
- Wird der anstehende Kauf bejaht oder zögernd geduldet?
- Wie viel Aufmerksamkeit und Zeit lassen das Arbeits- und Privatleben zu?

Wer mit Job und Familie bereits ausgelastet ist, fährt mit dem kostspieligeren, dafür pflegeleichteren Boot besser als mit der zunächst günstigeren (Dauer-)Baustelle.

Wer handwerklich geschickt ist und Zeit hat, kann auch ein pflegeintensives Holzboot in Betracht ziehen. Er sollte nur wissen, dass der Pflegeaufwand auf Dauer bleibt. Gleiches gilt für ein Stahlboot. Auch dieses Material ist regelmäßig zu konservieren. Wer das nicht selbst machen kann oder möchte, wird die Arbeiten machen lassen - und bezahlen müssen.

Natürlich ist auch ein übliches GfK-Boot nicht wartungsfrei: Das verblichene Gelcoat eines Kunst-

stoffbootes lässt sich jedoch einmal jährlich mit vertretbarem Aufwand so aufpolieren, dass es gut aussieht. Vielleicht ist eine Osmosebehandlung oder Prävention nötig.

Für die übliche Nutzung reicht ein GfK-Boot. Stahl- oder Aluminium sind interessant für den Langfahrtsegler, der Törns mit Expeditionscharakter in Reviere plant, wo Kollisionen mit Treibgut oder Eis zu erwarten sind. Für den üblichen Freizeitgebrauch ist ein anderer Gesichtspunkt wichtiger, nämlich der Nutzwert: **Das Boot muss zur Balance von beruflicher Beanspruchung und schönen Stunden auf dem Wasser passen.**

Der Kaufpreis ist nicht alles. Wichtig sind die Folgekosten, bestehend aus Arbeit und Ausgaben auf lange Sicht. Der clevere Bootskäufer erkennt das vorher.

Lassen Sie sich nicht vom großen Angebot verwirren. Suchen Sie ein Boot aus, das zu Ihren Verhältnissen passt.

Das KIS-Prinzip

Achten Sie auf die Ausstattung: Wozu sollten Sie sich mit selten genutzten Extras und kompliziertem Zubehör belasten, das nur Sinn macht, wenn man es erstens bedienen kann und wenn es zweitens funktioniert? Erfahrene Nautiker setzen aus gutem Grund auf das KIS-Prinzip «Keep it simple». **Was man nicht hat, muss man auch nicht reparieren.**



Viele Boote sind völlig überausgerüstet.

Grosses Boot zum kleinen Preis

Große Boote sind im Vergleich zu kleineren relativ günstig. Aber Vorsicht! Mit dem Kauf allein ist es nicht getan. Denn mit der Größe steigen die laufenden Kosten für Versicherung, Liegegebühr, Instandhaltung und Reparaturen. Auch wenn der interessante Preis ein großes Gebrauchboot erschwinglich macht: Entscheiden Sie sich für eine Bootsgröße, deren Unterhaltskosten zu Ihren persönlichen Verhältnissen passen.

Bei allem beschafften oder vorhandenen Sachverstand ist und bleibt der Kauf eines Bootes eine emotionale Entscheidung.

Es kann an die Substanz der Yacht gehen und sogar gefährlich werden, wenn laufende Arbeiten aus Kostengründen unterbleiben.

WO SUCHEN?

Früher war der Interessent auf Inserate in Zeitschriften, den Aushang im Hafen, im Verein oder Bootslager, auf Hinweise aus dem Bekanntenkreis, Yachtmakler oder «Freund Zufall» angewiesen. Dieser Weg war mühsam und ergab Zufallstreffer.

ONLINEPLATTFORMEN

Heute bietet das Internet raschen Zugriff auf das weltweite Angebot. Man kann mit wenigen Klicks mit System suchen und sich gezielt Informationen zum Boot seiner Träume beschaffen. Zum Beispiel in Portalen wie boat24.com oder über Foren und Seiten, die auf einen bestimmten Bootstyp spezialisiert sind.

Und das kann man jederzeit, überall: In der Mittagspause bei der Arbeit, unterwegs oder zu Hause. Das Internet hat den Markt liberalisiert. Die Chance, das Boot seiner Träume zu finden, ist groß. Das Risiko, sich zu verzetteln, ebenso. Wie ansonsten auch bietet das Internet eine unübersichtlich große, bunte Warenwelt. Anhaltspunkte, Erfahrung und Wissen sind wichtig. **Denn spätestens mit dem Kauf**



Auf boat24.com gibt es über 25'000 gebrauchte Boote zu kaufen.

kommt man in der Realität an. Dann sollte man die richtige Entscheidung getroffen haben. Der Einsteiger sollte seine Pläne daher mit einem erfahrenen Bootseigner besprechen und das Vorhaben gemeinsam mit gezielten Fragen abklopfen.

Die Tricks der Betrüger

Die Vorteile der digitalen Welt und einer Onlineplattform wie boat24.com sind offensichtlich. Der Nachteil ist, dass Betrüger die Anonymität des Internets zu nutzen versuchen. Dabei genügt be-

reits etwas gesunder Menschenverstand, um sich vor Gaunern zu schützen.



Bewahren Sie einen kühlen Kopf und schützen Sie sich vor Gaunern!

Gehen Sie auf Nummer sicher und bewahren Sie einen kühlen Kopf, wenn Sie glauben, Ihr Traumboot entdeckt zu haben. Beherrzigen Sie das gerade dann, wenn das Angebot besonders günstig erscheint und es im Inserat von Rechtschreib- und Grammatikfehlern nur so wimmelt; wenn der Anbieter des Bootes nur über das Internet, nicht aber telefonisch erreichbar ist; wenn er auf Vorkasse besteht; wenn alles ganz eilig sein soll, weil es angeblich so viele andere Interessenten gibt.

Kaufen Sie niemals anonym, so günstig das Angebot auch erscheinen mag. Versuchen Sie, den Anbieter zu sprechen. Telefonieren Sie mit ihm. Rufen Sie ihn zu unterschiedlichen Zeiten an. Achten Sie darauf, wer sich meldet.

Keinesfalls senden Sie eine Kopie Ihres Ausweises an eine wildfremde Adresse. Fragen Sie nach der Rumpf- oder der Motornummer des Bootes und versuchen Sie, diese per Rücksprache mit der Werft oder dem Händler zu verifizieren. Sehen Sie sich das Boot an und schließen in jedem Fall einen schriftlichen Kaufvertrag ab. Haben Sie weiterhin ein mulmiges Gefühl, schalten Sie einen Anwalt oder Notar zur treuhänderischen Verwaltung und Auszahlung Ihres Geldes ein. Dieser darf das Geld erst dann freigeben, wenn Sie das Boot bekommen haben.

Eine beliebte Masche ist es auch, für den Transport des Bootes eine Vorauszahlung zu verlangen. Dann würde der Gauner doppelt verdienen, einmal für das Boot, das es gar nicht gibt, und noch mal für den Transport, der nie stattfindet.

WORAUF ACHTEN BEIM KAUF?

Sagt ein bestimmter Bootstyp, ein Fabrikat oder Modell zu, wird man sich gezielt Informationen beschaffen. Zu den meisten Booten gibt es Tests. Diese sind jedoch mit Vorsicht zu genießen, weil Tester das werftneue Boot oft nur für Stunden selbst anschauen und Probe fahren. Über die handwerkliche Güte und Haltbarkeit eines Bootes, geschweige denn die Eignung fürs mehrwöchige Bordleben, sagen solche Tests wenig aus. Außerdem sind sie nicht unabhängig. Fachzeitschriften waren schon immer auf die Inserate der Bootshändler und Werften angewiesen. Deshalb sind Tests zustimmend und verkaufsfördernd abgefasst. Kritische Hinweise stehen eher zwischen den Zeilen. Wenn überhaupt, werden Kleinigkeiten bemängelt, die von der Werft leicht zu beheben sind. Das soll Kompetenz signalisieren, ist aber leicht zu durchschauen.

Orientierung zum generellen Konzept des Bootes bieten solche Artikel dennoch. Manchmal werden

ähnliche Boote erwähnt, die der Interessent kennen sollte. Die Artikel gibt es entweder als Download bei den Redaktionen/Verlagen oder sie sind im Internet einzusehen.

Sprechen Sie mit Eignern

Informationen zur Substanz, Vorzügen, Schwächen und Mängeln eines bestimmten Bootstyps bekommt man von langjährigen Eignern. Sie sind die wahren, die kenntnisreichsten Tester. Einiges ist über spezielle Seiten im Internet und auch in Foren nachzulesen. Wer Englisch versteht, profitiert vom Wissen der englischsprachigen Community, die viel größer ist als die deutschsprachige Bootsszene. Das hilft besonders bei ausländischen oder international gefragten Fabrikaten.

WIE ES RICHTIG TEUER WIRD

Teuer und ärgerlich kann der Kauf eines Bootes werden, wenn Sie unüberlegt vorgehen; wenn Sie sich spontan, aus einer (Urlaubs-)Laune heraus ein vermeintliches Schnäppchen zulegen, ohne sich mit wesentlichen Einzelheiten, wie Funktion und Zustand des Bootes, zu befassen; wenn Sie den Angaben des Verkäufers oder Händlers vertraut

haben und diese nicht zutreffen; wenn das Boot entgegen der Beschreibung und vertraglichen Zusicherung weder fahrbereit, benutzbar noch seeklar ist; wenn das Boot nicht zu Ihren persönlichen Verhältnissen passt; wenn Sie eine Baustelle gekauft haben, Ihnen die handwerklichen wie finanziellen Möglichkeiten und das organisatorische Geschick zur Lösung der anstehenden Aufgaben fehlen.

An einem Boot ist immer mehr zu tun als zunächst angenommen. Auch vorsichtige Zeitschätzungen reichen selten aus.

Teuer und ärgerlich kann der Kauf eines Bootes auch dann werden, wenn Sie entgegen den Angaben des Voreigners oder der Zusicherung des Händlers die Mehrwertsteuer für das Boot selbst bezahlen müssen; wenn eine andere, im Land des Liegeplatzes zu zahlende Abgabe oder Luxussteuer für das Boot von Ihnen zu entrichten ist; wenn die mündlichen Zusagen und das Kleingedruckte des Vertrages nicht übereinstimmen, denn nur der Jurist liest das Kleingedruckte; wenn Sie das Boot bezahlt haben, es aber nicht bewegen

dürfen, weil der Voreigner die Liegegebühr nicht bezahlt hat. Dadurch kann über Jahre eine stolze Summe aufgelaufen sein, für die womöglich sogar Zins und Zinseszins von Ihnen als neuem Bootseigner zu entrichten sind.

Der Verkäufer hatte seine Gründe, das Thema nicht anzuschneiden. Sie als Käufer kommen vielleicht gar nicht auf die Idee, diese Themen anzusprechen.

Vorsicht Altlasten

Schwierig wird es möglicherweise auch, wenn es sonstige rechtliche Unklarheiten oder Überraschungen gibt: Altlasten, wie im Schiffsregister auf das Boot eingetragene Hypotheken, andere Eigentumsvorbehalte, oder vor Ort unbezahlte Rechnungen für Arbeiten am Boot. Die Beispiele zeigen: Wenn Sie beim Kauf nicht aufpassen und vertrauensselig sind, haben Sie zwar ein Boot, aber unerwartet weitere Kosten und Ärger. Und damit ein Problem.

Bedenken Sie: Wenn Sie ein Boot im Ausland kaufen, nutzen Ihnen eigene Rechtsstandpunkte nichts. Wenn es schiefgeht, müssen Sie Ihre Ansprüche im Ausland durchsetzen. Das ist undurch-

sichtig, teuer und kann Jahre dauern. Deshalb: Vorher aufpassen und hingucken! Im Zweifel beschäftigen Sie einen mit der Materie vertrauten Anwalt, und zwar «bevor das Kind in den Brunnen fällt». Damit sparen Sie für den Einsatz einiger hundert Euro womöglich Tausende oder Zigtausende und allerhand Ärger.

Aufpassen und die fraglichen Punkte anhand der Checkliste in der Heftmitte nicht nur ansprechen, sondern vertraglich ausschließen!

Damit Sie als Käufer erst gar nicht in ein rechtliches Bermudadreieck geraten, lassen Sie sich die bezahlten Liegeplatzrechnungen zeigen (oder besser nach Einsicht in die Originale Fotokopien aushändigen). Bei einem Anflug von Zweifeln klären Sie vor Ort mit der Marina, dem Vermieter des Bootsstellplatzes, ob Sie nach der Übernahme ungehindert über das Boot verfügen, sprich damit ablegen können. Das ist gerade bei einem Boot, das seit einer Weile irgendwo im Ausland an Land steht, wichtig.

WAS KOSTET DAS BOOT ÜBER DEN KAUF HINAUS?

Ebenso wie das Baumaterial entscheiden Größe, Verdrängung und Ausstattung über die laufenden Kosten. Ein aufwendig mit allen erdenklichen Extras ausgerüstetes Boot macht zunächst einmal viel her. All diese Sachen lenken aber auch von der Nutzung ab. Viele Boote sind überausgerüstet, mit komplizierter, störanfälliger Technik überladen.

Der Liegeplatz eines großen Bootes ist deutlich teurer, Kranen und Transport sind aufwendiger. Das Gewicht entscheidet über die Motorisierung, den Spritverbrauch, die Ausrüstung, die Möglichkeit, ein Boot zu slippen oder per Kran aus dem Wasser zu heben. Auch der Aufwand, es über Land zu transportieren, sei es auf einem Trailer (mit dem geeignet großen = teuren Zugfahrzeug), Lkw oder Tieflader vom Yachtspediteur, hängt vom Gewicht ab. Es sollte zum persönlichen Budget passen. **Mit einem kleinen Boot fährt man in vieler Hinsicht besser als mit einem großen. Es ist unterm Strich günstiger und lässt mehr Zeit zur Nutzung.**

Versicherung, Liegeplatz, Wartung

Der Kauf eines Bootes ist der erste Schritt, dem rasch weitere folgen: Es muss versichert werden. Haftpflicht ist obligatorisch, meist wird das Boot auch kaskoversichert. Es braucht ganzjährig einen Liegeplatz, in nördlichen Gefilden einen Platz für die Saison und einen Stellplatz in einem Winterlager (in einer Halle oder draußen). Je nach Revier sollte die Frage, ob man für das Boot überhaupt einen Platz bekommt, vor der Anschaffung des Bootes geklärt sein.

An gefragten Gewässern, wie großstadtnahen Seen, sind Liegeplätze Mangelware. Es gibt entsprechend lange Wartezeiten. Dort kauft man das Boot passend zum verfügbaren Liegeplatz. Beim Segelboot gibt es gerade an Seen Längenbeschränkungen und Tiefganglimits. Wer die Mitgliedschaft in einem Verein erwägt, sondiert vorher, welche Bootstypen dort gern gesehen sind. Das verkürzt die Wartezeit im Idealfall. Es wird aber auch erwartet, dass man am Clubleben teilnimmt und sich auf die Gepflogenheiten einlässt. In jedem Verein gibt es Befindlichkeiten, Hierarchien und Seilschaften. Hinzu kommen jährlich zu leistende Gemeinschaftsdienste (Pflege der Anlagen

des Clubs). Auch das gehört zu den Weiterungen des Themas Bootskauf.



Liegeplatz vorhanden? Oder doch besser ein trailerbares Boot kaufen?

Unverbindlich, praktisch ohne Verpflichtungen, aber auch anonymer, ist der kommunale Hafen oder eine kommerzielle Marina. Das ist jedoch deutlich teurer. Auch hier gilt die Zeit- und Kosten-schere.

Wer sich für ein kleines, trailerbares Boot entscheidet, hat diese Verpflichtungen nicht. Er braucht nur einen Zugang zum Revier (eine öffentlich erreichbare Rampe), schiebt das Boot ins Wasser und legt

ab. Die Woche über und im Winter steht das Boot auf dem Anhänger zu Hause in der Garage, im Garten oder irgendwo in der Nachbarschaft.

Wer kümmert sich ums Boot?

Eine größere Motor- oder Segelyacht, die an einem entfernten Revier stationiert ist, muss ganzjährig betreut werden. Die Festmacher sind zu kontrollieren, die Bilge sollte ab und zu ausgepumpt werden. Die Maschine muss regelmäßig eine Weile laufen und die Batterien sind zu laden. Jemand muss das zuverlässig machen. Der Eigner sollte es überwachen, sprich gelegentlich nachfragen. Bootsmotoren stehen sich kaputt, eine dauerhaft stillgelegte Batterie ebenso.

Faustformel: Die Unterhaltskosten

Es gibt eine Faustformel, wonach die jährlichen Kosten für den Unterhalt eines Bootes bei zehn Prozent des Neupreises liegen. Das ist eine Worst-Case-Rechnung. Sie trifft zu, wenn man alles am Boot (für teures Geld) machen lässt. Bei neuen oder annähernd werftneuen Booten ist jedoch im ersten Jahrzehnt wenig zu tun. Wer handwerklich geschickt oder fleißig ist, kann auch beim betagten Boot auf Dauer deutlich unter diesen zehn Prozent

bleiben. Dennoch müssen Sie sich darüber im Klaren sein, dass ein Boot jedes Jahr Geld kostet.

DIE FORMALITÄTEN

Entspricht das Boot den staatlichen oder regionalen Vorschriften? Erfüllt es die europaweit gültigen CE-Normen? Hier ist besonders bei Importen von Übersee oder dortigen Werftbauten aufzupassen. Darüber hinaus gibt es von Land zu Land oder regional unterschiedliche Vorschriften hinsichtlich der Motorisierung, Abgasnormen und des Fäkalientanks. Die weltweit strengsten Vorschriften gibt es am Bodensee. Wenn Sie dort ein Boot mit einer Einbaumaschine betreiben wollen, heißt es aufpassen. Das geht bis zum Material für das Gehäuse des Dieselvorfilters. Dieses darf kurioserweise nicht aus Glas sein. Metall ist Vorschrift. Es ist eine Frage weniger Handgriffe, den Filter zu wechseln. Aber wehe, wenn die Maschine an sich nicht zugelassen ist. Dann gibt es Ärger und wird teuer.

Fäkalientank

Für Boote, die vor 1980 gebaut wurden, besteht in der Bundesrepublik keine Pflicht zum Einbau eines Fäkalientanks. Manchmal lohnt es sich daher, ge-

nau in die Papiere zu schauen und zu prüfen, wann das Boot gebaut und wann es in Betrieb genommen wurde. Das sind zwei verschiedene Termine.

CE-Zertifizierung

Ein Thema für sich ist die 1998 mit der sogenannten Sportbootrichtlinie 94/25/EG eingeführte CE-Zertifizierung. Obwohl diese Richtlinie vier Kategorien von «A» für Hochsee bis «D» für geschützte Gewässer unterscheidet, sind erfahrene Nautiker sich einig, dass diese Norm über die tatsächliche Eignung von Booten für verschiedene Gewässer wenig aussagt. Es ist wichtig zu wissen, dass diese Norm entstand, um den Handel und Revierwechsel von Sportbooten innerhalb der EU zu erleichtern. Über die Güte und Seetauglichkeit sagt die Norm wenig aus.

Doch es spielt wie bei Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Straße keine Rolle, ob die Norm sinnvoll ist oder nicht. An der CE-Zertifizierung führt kein Weg vorbei. Besonders in Frankreich und Spanien wird auf die Einhaltung der CE-Norm geachtet. Jeder Hafenmeister oder Beamte einer Klarierbehörde kann nach den Papieren fragen und

das Boot gegebenenfalls stilllegen. Dann droht dem Eigner eine empfindliche Strafe. Als Käufer sollten Sie sich darüber im Klaren sein, dass das in Betracht gezogene Boot der CE-Norm entsprechen muss. Jedenfalls dann, wenn das Boot nach dem 16. Juni 1998 in Europa gebaut wurde. Außerdem wird man das Boot ja eines Tages einmal wieder verkaufen. Für in die EU eingeführte Gebrauchtboote galt und gilt der Juni 2006 als Termin. Bis dahin ging es ohne CE-Konformität.

Boote aus Übersee

Deshalb kommen beispielsweise in Übersee, wie den USA, gebaute Boote neueren Datums für den Kauf und Betrieb in europäischen Gewässern nicht in Betracht, soweit sie nicht CE-zertifiziert sind.

Es geht um die Lärmbelästigung, den Abgasausstoß und die Seetüchtigkeit. Die CE-Norm ist im Wesentlichen eine Vereinheitlichung von Bau- und Ausrüstungsvorschriften bei Sportbooten zwischen 2,5 und 24 Metern Länge. Man erkennt das am sichtbar angebrachten CE-Kennzeichen. Nur mit dieser fest am Boot angebrachten Plakette darf ein Boot in der EU verkauft werden.

Aber Vorsicht: Manchmal wird dabei gemogelt, auch bei Motorbooten bekannter Marken. Es gibt einige Boote mit gefälschten Dokumenten.

Die CE-Plakette

Die CE-Plakette gibt auch Auskunft über das vorge-sehene Fahrtgebiet:

- **Kategorie «A»:** Eine Yacht muss mit Wellen über 4 Meter und Windstärken über 8 Beaufort zurechtkommen (Hochsee).
- **Kategorie «B»:** Gilt für eine Wellenhöhe bis 4 Meter und Windstärken bis zu 8 Beaufort.
- **Kategorie «C»:** Für Küstengewässer, das heisst maximal 2 Meter hohe Wellen und Windstärken bis zu 6 Beaufort.
- **Kategorie «D»:** Für geschützte Gewässer, mit bis zu 30cm Wellenhöhe und Windstärken bis zu 4 Beaufort.

Achten Sie bei der Besichtigung des Bootes auch auf die Konformitätserklärung. Dieses Dokument gehört zur Plakette und sollte (für den Fall einer Kontrolle) zumindest als Kopie in der Mappe mit den Schiffspapieren griffbereit sein. Auch ein Betriebshandbuch in der Sprache des Landes, in

welches das Boot ausgeliefert wurde, sollte vorhanden sein.

Sollte das Boot außerhalb der EU gebaut worden sein, müssen die Werft oder der Importeur mit einer sogenannten Konformitätserklärung nachweisen, dass das Boot den Anforderungen der europäischen Sportbootrichtlinie entspricht. Das ist meistens machbar, aber die gründliche Lektüre der Bestimmungen und Überprüfung am Objekt ist - gerade bei Motorbooten - aufwendig, weshalb sich diese Zertifizierungsbürokratie nachträglich nur bei hochwertigen Booten lohnt, sofern keine Umbauten vorzunehmen sind. Spezialisten lassen sich diese unbeliebte Arbeit gut bezahlen.

Nehmen Sie diese Norm als Formalie, die wenig über die tatsächliche Eignung des Bootes aussagt. Wie gut es nämlich gebaut ist, ob und wie es über die Jahre gepflegt wurde, ob sicherheitsrelevante Arbeiten gemacht wurden, all das sagt diese Norm leider nicht aus.

Weitere Informationen zur CE-Zertifizierung gibt es beim «International Marine Certification Institute» (www.imci.org) in Brüssel.

Die Mehrwertsteuer

Ein wichtiges und auf den ersten Blick undurchsichtiges, im Grunde aber einfaches Thema ist die Mehrwertsteuer.

«Wassersportfahrzeuge, die innerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und von dort ansässigen Bewohnern genutzt werden, müssen sich im steuerrechtlich freien Verkehr befinden. Das heißt: Die Mehrwertsteuer muss in einem der EU-Mitgliedstaaten entrichtet worden sein». So steht es in den Zollbestimmungen der Europäischen Union. Obwohl dieser Hinweis auch für den Nichtjuristen verständlich und eindeutig ist, braucht er folgende Ergänzung: Irgendeine mündliche oder nebulöse Erklärung des Verkäufers, wonach die Mehrwertsteuer von einem Voreigner des Bootes oder ihm selbst mal bezahlt worden ist, genügt nicht. Sie muss mit einer Rechnung für das Boot, aus welcher der Nettobetrag für das Boot und die darauf zu entrichtende Mehrwertsteuer ausgewiesen sind, dokumentiert sein; zweitens mit dem Nachweis der Zahlung, entweder an die Werft, den Händler oder bei der Einfuhr des Bootes an das zuständige Finanzamt, bzw. die Steuergasse. Am besten beweisbar ist das mit einer lesbaren Foto-

kopie des Überweisungsbeleges. **Damit sind Sie als Käufer des Bootes auf der sicheren Seite. Fehlen diese Unterlagen, sind Sie es nicht.**



Nur mit den Bootspapieren sind Sie als Käufer auf der sicheren Seite.

Vorsicht Kontrolle

Dann schwebt über Ihnen als Eigner des gebraucht gekauften Bootes das Damoklesschwert einer Kontrolle. Diese kann jederzeit stattfinden. Jemand vom Zoll oder einer ausländischen Behörde kann Sie unterwegs anhalten und Ihre Papiere überprüfen. Man hat diese Unterlagen dann praktischerweise in der Mappe mit den Schiffspapieren, Zulassungen und dem Führerschein.

Ist das nicht der Fall, gibt es Ärger und der Törn oder Urlaub ist zu Ende. Außerdem müssen Sie die nicht nachgewiesene Mehrwertsteuer dann bezahlen: In vielen Ländern beträgt die zusätzlich zu entrichtende Mehrwertsteuer heute annähernd ein Fünftel, in Dänemark oder Schweden ein Viertel des Nettopreises für das Boot. Je nach Objekt und Budget geht es also um eine Menge Geld.

Wenn Sie sich nicht mit diesem Thema befassen möchten, lassen Sie die Angelegenheit vom Steuerberater Ihres Vertrauens (kostenpflichtig) ausleuchten. Bei Unsicherheiten können Sie auch den Zoll oder das zuständige Finanzamt fragen. Dann kostet es nichts, könnte aber weitere Fragen auslösen. Zum Beispiel, wo Sie trotz geringer Steuerzahlungen eigentlich das Geld für das kostspielige Boot herhaben.

Beim neuen Boot ist die Mehrwertsteuer dort zu bezahlen, wo es «Teil des Wirtschaftsverkehrs» wird. Das ist der Ort, an welchen die Yacht ausgeliefert wird, der offizielle Heimathafen oder der Liegeplatz des Bootes. Beim Gebrauchtboot ist die Sache etwas unübersichtlicher, besonders dann, wenn das Boot bereits mehrere Eigner hatte. Da

BOOTS KAUF

muss dann der erwähnte Nachweis (Rechnung und/oder Überweisungsbeleg) her.

Hat der Verkäufer des Bootes diese Unterlagen nicht, gibt es drei Möglichkeiten: Sie kaufen das Boot nicht, oder es muss über den Preis gesprochen werden, da Sie die offensichtlich nicht entrichtete Mehrwertsteuer selbst zahlen müssen. Vielleicht ist Ihnen der Nettopreis des Bootes zuzüglich Mehrwertsteuer aber auch wert.

Mehrwertsteuer inklusive

Einen ersten Hinweis auf die mehrwertsteuerlichen Verhältnisse bieten Ihnen die folgenden Angaben im Inserat: «Inkl. MwSt.» heißt, die Mehrwertsteuer ist im genannten Preis enthalten. Händler oder private Eigner bieten ihre Boote üblicherweise so an, wobei Sie als Käufer sich natürlich wie beschrieben vor Vertragsabschluss oder einer Anzahlung nachweisen lassen müssen, dass die Mehrwertsteuer auch tatsächlich bezahlt wurde. Das ist gerade bei Booten wichtig, die ihren Liegeplatz außerhalb der EU haben oder hatten.

Mehrwertsteuer ausweisbar

Der Hinweis «Mehrwertsteuer ausweisbar» ist ein

Indiz dafür, dass der Verkäufer eine Firma ist. Auch hier sollte die MwSt. erstens bezahlt und dies zweitens schwarz auf weiß bewiesen sein.

EU-versteuert

«EU-versteuert» heißt im Prinzip das Gleiche, nämlich dass das Boot - ganz gleich von wo es kommt - in der Europäischen Union versteuert wurde.

Mehrwertsteuer exklusive

«Exkl. MwSt.» bedeutet, dass der Verkaufspreis Netto angegeben und die Mehrwertsteuer von Ihnen als Käufer zusätzlich zu entrichten ist.

BOOTS KAUF

BOOT GRÜNDLICH ANGUCKEN UND PROBE- FAHREN

Im Idealfall haben Sie sich vorbereitet, Informationen beschafft, verschiedene Bootstypen oder Fabrikate miteinander verglichen. Sie haben mit Bootseignern und nautisch erfahrenen Bekannten sowie mit Freunden gesprochen. Sie wissen also, wo Sie gründlich hinschauen werden.

Chartern Sie!

Am besten Sie machen sich mit dem Bootstyp während eines Urlaubs - gemeinsam mit Ihrer Familie oder Freunden - vertraut. Überhaupt ist es clever, Ihren Partner bei solch einer Anschaffung von Anfang an «ins Boot zu holen». Chartern Sie! Bei Großserien-Erzeugnissen gibt es wahrscheinlich ein Schwesterschiff, das Sie auf diese Weise kennenlernen können. Auch mancher Exot lässt sich mieten und ausprobieren. So finden Sie heraus, ob Ihnen das Boot zusagt und ob Sie damit klarkommen.

DIE BESICHTIGUNG

Zurück zum Termin: Am besten wäre es, wenn Sie sich das Objekt zunächst von außen in Ruhe und möglichst allein, ohne Anpreisungen und Bemerkungen des Verkäufers oder Händlers, anschauen können. **Der clevere Interessent bringt den Liegeplatz, bzw. den Standort des Bootes in Erfahrung und verschafft sich vorab (beispielsweise am Abend vor dem Termin) einen Eindruck.** Das geht, wenn das Boot in einem Hafen liegt oder sich an sonst einem zugänglichen Stellplatz befindet. Achten Sie auf gute Lichtverhältnisse und bringen Sie jemanden mit. Vier Augen sehen mehr als zwei.

Sie werden das Boot nur kaufen, wenn es Ihnen gefällt und Sie sich mit ihm «anfreunden». Ganz einfach, weil Sie viele Stunden, Tage oder Wochen Ihrer kostbaren Freizeit damit verbringen werden. Sie müssen sich dem Boot anvertrauen. Wenn Sie sich mit dem Boot bekannt machen, brauchen Sie niemanden, der andauernd redet und Erklärungen abgibt. Wenn Sie sich das Boot allein und in Ruhe ansehen, entdecken Sie Kleinigkeiten, die viel über das Objekt aussagen: Scheuerstellen, Rostspuren, Hinweise auf Leckagen. Vielleicht sehen Sie auch durch

den derzeitigen Pflegezustand hindurch und erkennen, was sich aus dem betagten Boot machen lässt.

Nehmen Sie sich beim offiziellen Termin zur Besichtigung und Probefahrt des Bootes Zeit.

Wenn die alleinige Besichtigung vorab zunächst nicht möglich ist, holen Sie sie einfach nach. Kommen Sie nach dem offiziellen Termin mit dem Verkäufer oder Händler einfach wieder.

Lassen Sie sich nicht drängen. Für den ersten Eindruck wird eine Stunde an Bord genügen, bei wirklichem Interesse nicht.



Schauen Sie sich das Boot bei der Besichtigung gründlich an.

- Ist das Boot aufgeräumt und zumindest halbwegs sauber und gepflegt?
- Schauen Sie genau hin und sehen Sie sich alle Details an! Wie z.B. die Elektrik, die Pumpen, die Maschine, die Gasinstallation, die Winschen, die Ankerwinschen etc. Funktioniert alles?
- Wurde die Technik gewartet?
- Ist essenzielles, für die Sicherheit wichtiges Zubehör halbwegs aktuell?
- Gibt es Unterlagen zum Boot, Betriebsanleitungen und Wartungspläne?
- Springt der Motor gut an?

Schauen Sie sich bei dieser Gelegenheit auch den Eigner an. Bereits an der Art und Weise wie er das Boot zeigt, erkennen Sie seinen technischen Hintergrund. Ebenso, ob sich der Eigner über die Nutzung hinaus, um das Boot gekümmert hat.

Die Probefahrt

Achten Sie bei der Probefahrt darauf, wie sich das Boot unter Maschine manövrieren lässt:

- Wie dreht es und wie kursstabil ist das Motorboot bei langsamer Fahrt?

BOOTSKAUF

- Wie gut lässt es sich aufstoppen?
- Der Blick auf den Tourenzähler (oder noch besser auf das selbst mitgebrachte Hand-GPS) und die Logge an Bord verraten, ob das Boot die erwartete Reisegeschwindigkeit bei wirtschaftlicher Fahrweise erreicht. Auch Vollgas sollte bei einer halbwegs warmgelaufenen Maschine ausprobiert werden.
- Erreicht das voll beladene (betankte) Boot überhaupt die genannte Reisegeschwindigkeit und den Top Speed? Oder bleibt es mit dröhnender Maschine mit himmelwärts zeigendem Vorschiff im Verdrängermodus «hängen»?
- Läuft die Maschine nach dem Anlassen im Standgas einwandfrei oder wurde die Tourenzahl hochgedreht, weil sie sonst ausgehen würde?
- Auch ein Blick auf die Farbe des Abgases (neutral, weiß oder grau) verrät viel.
- Wurde die Maschine sachgemäß eingewintert und für längere Liegezeiten vorbereitet (Frischwasserspülung und Frostschutz des äußeren Seewasserkreislaufs)?
- Wurden Motor- und Getriebeöl regelmäßig gewechselt? Ist das dokumentiert?

- Hat der Eigner diese Arbeiten machen lassen oder selbst gemacht?
- Gibt es eine Liste mit Verschleißteilen (Keilriemen, Öle, Kraftstoff- und Ölfilter)?
- Wie sehen die Opferanoden am Motor, am Getriebe und am Boot aus?

Beim Motorboot ist der Betriebsstundenzähler obligatorisch, bei der Segelyacht älteren Baujahres mit Einbaummaschine ist diese zur Wartung des Motors unverzichtbare Kleinigkeit leider nicht üblich.

Es geht für Sie als Interessent nicht darum, den Zustand eines Bootes herunterzureden, sondern darum, ihn zu verstehen.

Bei der Motoryacht sind Zustand und Leistung der Maschine essenziell. Bei der Segelyacht mit einer Einbaummaschine als Hilfsmotor ist zuverlässiges Anspringen wichtig, weil die Maschine bei Hafenanövern oder in Notfällen spontan gebraucht wird und einwandfrei laufen muss. Der Kauf und Einbau einer neuen Maschine wäre eine teure Angelegenheit.

Damit sich bei der Bootsbesichtigung und Probefahrt kein falscher Ton einschleicht und ein unangenehmer Eindruck entsteht: Es geht für Sie als Interessent nicht darum, den Zustand eines Bootes herunterzureden, sondern darum, ihn zu verstehen. Erst dann lässt sich einschätzen ob es überhaupt für den Kauf in Frage kommt und was gegebenenfalls später daran zu tun ist.

ALLGEMEINER ZUSTAND

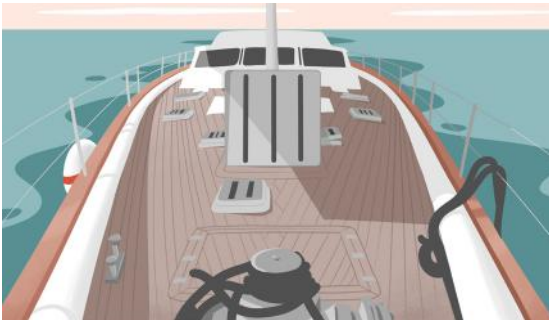
Der Motor

Pfiffige Händler oder Verkäufer lassen den Motor vor der Präsentation des Bootes warmlaufen. Das ist geschickt, bietet Ihnen als Käufer aber keine Erkenntnis, ob er auch kalt, nach längerer Standzeit einwandfrei anspringt. Deshalb sollten Sie am besten vor dem Start den Deckel zum Motorraum öffnen und fühlen, ob die Maschine warm oder kalt ist. Bei der Gelegenheit werfen Sie auch einen Blick in den Motorraum. Er sagt viel über den Pflegezustand. Auch bei einer gebrauchten oder betagten Maschine kann man ordentlich verlegte Kabel anstelle eines Wusts chaotisch verlegter Strippen erwarten, einen halbwegs sauberen Motorraum ebenso. Spuren entwichenen Kühlwassers, von

Diesel oder Motoröl weisen auf zu behebbende Probleme hin. Bei betagten Booten, die überwiegend in fernen Revieren betrieben wurden, wird man dies akzeptieren, sofern die Maschine einwandfrei läuft.

Teakdeck

Viele Boote, gerade mittlere bis große Segelyachten, haben ein Teakdeck. Aber nur ein halbwegs sauberes, gepflegtes Teakdeck ist wirklich eine



Nur ein gepflegtes Teakdeck ist eine Zierde.

Zierde. In dauerfeuchten nordischen Revieren, wo es viel regnet, verfault das Holz und es bildet sich Schimmel. In südlichen Revieren tut man sich mit einem Teakdeck ebenfalls keinen Gefallen, weil sich die Planken derart aufheizen, dass man nicht mehr

barfuß über das Boot laufen kann und es unter Deck unnötig warm wird. Überlegen Sie sich daher, ob Sie sich mit einem Teakdeck wirklich einen Gefallen tun, so schön ein frisch verlegtes oder permanent von einer Plane abgedecktes Teakdeck auch aussieht. Hinzu kommen die erheblichen Kosten einer Sanierung.

Schauen Sie sich das Teakdeck genau an:

- Wie alt ist es?
- Wurde es schon einmal erneuert?
- Wie dick ist es?
- Sind die Teakstäbe verschraubt oder verklebt?
- Sitzen die Querholzdübel zum Schließen der Bohrungen noch alle fest?
- Wie sehen die Fugen aus?
- Gibt es auf einem trocknenden Teakdeck dunkle Flecken?

Es gibt mittlerweile auch bei Markenbooten namhafter Werften erschütternde Beispiele für schlechte handwerkliche Arbeit. Das beginnt schon bei gewölbten linsenförmigen statt flachen Schraubenköpfen.

Die Suppe löffelt der Eigner eines gebrauchten Bootes nach 10-15 Jahren dann mit einer aufwendigen Sanierung aus: Entfernung des alten Belags und kostspielige Verlegung eines neuen Teakdecks. Dann kommen, je nach Decksfläche, Größe des Bootes und abhängig vom Aufwand für die Entfernung der Beschläge, einige Tausend Euro zusammen.

Unterwasserschiff

Ein Gebrauchtwagen lässt sich in der nächstbesten Werkstatt auf die Hebebühne fahren und von unten anschauen. Beim fahrbereit im Hafen liegenden Boot ist das kurzfristig unmöglich oder teuer. Es muss ein Krantermin vereinbart und das Boot herausgehoben werden. Dennoch sollten Sie als Interessent das Unterwasserschiff anschauen.

Natürlich lässt sich der Zustand einer großen Yacht unten herum zunächst einmal durch Abtauchen überprüfen:

- Wie sehen bei der Motoryacht der Steven, Kiel, die Propellerwelle und Wellenbock oder der Z-Antrieb, der Propeller und das Ruderblatt aus?

- Gibt es Macken infolge einer Grundberührung?

Einen ersten Eindruck vom Kiel, speziell der Kielvorderkante einer Segelyacht, seiner Antriebseinheit und des Ruderblatts bekommt man so auch. Nun ist es nicht jedermanns Sache, im dreckig-trüben Hafenwasser oder bei den schlechten Lichtverhältnissen einer voll belegten Marina baden zu gehen. Auch ein geübter Schnorchler wird in der kurzen Zeit, die ihm unter dem Boot zur Verfügung steht, wenig erkennen. Am Landstellplatz im Freien oder in einer Halle geht das besser. Sollten Sie ein Boot im Wasser besichtigen, Probe fahren und ernsthaftes Interesse am Kauf haben: **Am Aufwand zum Herausheben des Bootes führt kein Weg vorbei.** Die Struktur (Kielaufhängung) einer modernen Segelyacht kann durch eine heftige Grundberührung gravierend beschädigt worden sein. Deshalb müssen Sie dieser Frage unbedingt nachgehen.

Osmose

Ein endlos und gern am Tresen diskutiertes Thema ist bei Kunststoffbooten die Osmose. Gibt es an der Außenhaut des Unterwasserschiffs Bläschen, hat das Boot wahrscheinlich Osmose. Es kann sich aber

auch um einen unebenen Antifouling-Anstrich im «Raufaserlook» mit übermaltem Schmutz (und nie angeschliffenen Vor- und Altanstrichen) handeln.

Um sicherzugehen, stechen Sie einige Bläschen mit einem spitzen Gegenstand (Schlüssel, kleiner Schraubenzieher) an. Der säuerliche Geruch der entweichenden Flüssigkeit ist ein sicheres Indiz für Osiose.

Stand das Boot längere Zeit an Land und der Rumpf ist getrocknet, haben sich auch die Bläschen zurückgebildet und sind unter dem Antifouling-Anstrich nicht oder kaum mehr zu sehen. Machen Sie den Schleiftest mit einem kleinen handelsüblichen Schleifklotz und etwas grobem Sandpapier. Damit legen Sie den Rumpf gezielt an einigen Stellen bis zum Gelcoat hin frei und sehen, ob die wassersperrende Deckschicht des Rumpfes Risse und kleine Öffnungen hat.

Grundsätzlich sollten Sie wissen, dass nahezu jedes Kunststofflaminat (abhängig von seiner Zusammensetzung, dem verwendeten Harz, der Verarbeitung und Liegezeit im Wasser) irgendwann einmal Wasser zieht. Aber keine Panik: **Das ist vom**

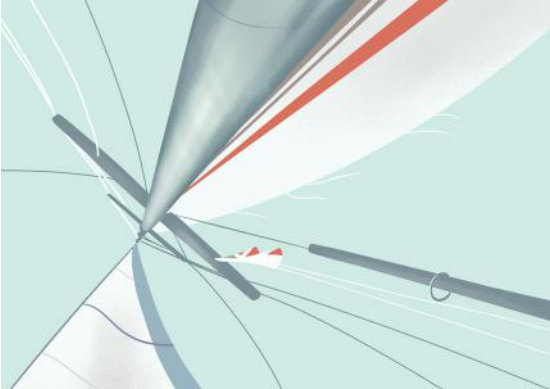
handwerklich geschickten Do-it-yourselfer oder einem Fachbetrieb reparabel. Man kann das Gelcoat mit einem speziellen Hobel, durch Sandstrahlen oder Schleifen entfernen, die angegriffenen Flächen reinigen, reparieren und dauerhaft mit einer neu aufgetragenen Sperrschicht versiegeln.

Die meisten Boote sind diesen Aufwand wert. Im Zweifel lesen Sie sich im Internet oder anhand von Broschüren der Farbenhersteller in dieses Thema ein. Nehmen Sie ein Feuchtigkeitsmessgerät mit oder ziehen Sie einen möglichst neutralen Fachmann hinzu (nicht die nächstbeste Werft oder einen verbandelten Osmosesanierungsbetrieb). Vom Thema Osmose lassen sich viele Bootseigner und Interessenten verunsichern.

Takelage

Schauen Sie sich bei der Segelyacht das Rigg und die Segel gründlich an. Die Takelage und Garderobe sind der eigentliche Antrieb der Segelyacht.

- Wie alt und in welchem Zustand sind die Segel?
- Wie alt ist das sogenannte «stehende Gut», bestehend aus Wanten und Stagen?



Alle 15.000 Seemeilen sollten die Wanten und Stagen ersetzt werden.

Bei der seegehenden Yacht sind sie nach gängiger Faustformel alle 15.000 Seemeilen oder 25 Jahre zu ersetzen. Wenigen Bootseignern sind diese Austauschintervalle überhaupt bekannt. Kaum jemand kümmert sich darum.

- Wie sieht das laufende Gut aus, in welchem Zustand befinden sich Fallen, Trimmleinen und Schoten?
- Wie sehen die Beschläge an Deck aus, die Winschen, Umlenker, die Blöcke, Taljen und Klemmen?

Gründlich sollte natürlich auch die Vorsegelrollanlage angeschaut werden. Sie ist ein Sonne und Seewasser ausgesetztes, reichlich beanspruchtes und sicherheitsrelevantes Zubehör.

- Ist die Rollanlage schwergängig?
- Wann ja, warum?

Was ist von Zustandsbeschreibungen zu halten?

Die meisten Eigner preisen ihr Boot als «tipptopp» oder «gepflegt» an. Das ist verständlich. Der eine hat über Jahre Zeit und Geld in sein Boot gesteckt und möchte diese Liebesmühe nun beim Verkauf materialisieren. Der andere steigt einfach mit einer vollmundigen Beschreibung hoch ein und es ist leider wenig dahinter. Die Boote sind so verschieden wie ihre Eigner.

Vollmundige und selbstbewusste Beschreibungen sind für den Interessenten, der das Boot im Internet anhand weniger Fotos in geringer Auflösung eher schlecht als recht anschauen kann, deshalb zunächst einmal gar nichts. Solche Beschreibungen bleiben so lange Schall und Rauch, bis Sie sich an Bord davon überzeugen konnten.

Vorsicht ist bei Beschreibungen wie «Klassiker» oder «charmant» geboten. Sie gelten als Synonyme für «alt», «vergammelt» und «richtig viel daran zu tun».

Ein Boot, das seit einer Weile nur wenige Wochen jährlich in einem schönen, aber entfernten Revier genutzt wurde, kann gar nicht tipptopp sein. Da ist automatisch ein Wartungsstau aufgelaufen.

Es sei denn, der Eigner war oder ist so solvent, dass er das Boot vor Ort pflegen und reparieren lassen konnte. Doch ist das leider kein Garant dafür, dass die Arbeiten auch so gut ausgeführt wurden, wie sie teuer waren. Es gibt leider grausame Beispiele für «außen hui, innen pfui».

Eine detaillierte Beschreibung, was im Lauf der Jahre am Boot alles getan wurde, ist schön, sollte jedoch genau gelesen werden.

- Wann wurde das Boot älteren Baujahres zuletzt umfassend überholt?
- Wurden dabei wesentliche Arbeiten gemacht oder waren die Maßnahmen eher kosmetischer Natur?

Bevor Sie nun den Aufwand einer Flugreise zum Boot in einem entfernten Revier auf sich nehmen, lassen Sie sich möglichst viele Bilder schicken. Die Fotos sollten aktuell sein, in einer Auflösung, die Einzelheiten erkennen und sich am Rechner großziehen lassen.

Lassen Sie sich das Boot überführen

Wenn für Sie klar ist, dass Sie das Boot nicht am derzeitigen Revier nutzen werden, rechnen Sie den finanziellen Aufwand der Überführung gleich zum Kaufpreis dazu und bedenken Sie dabei auch Ihren zeitlichen Einsatz.

Die Annahme, dass ein gebraucht gekauftes, Ihnen mit seiner Technik unbekanntes Boot mehr oder minder seeklar ist, ist Wunschdenken.

Das gilt vor allem dann, wenn es längere Zeit nicht genutzt wurde. Der geschickte Käufer lässt das Boot daher zum Hafen seiner Wahl überführen. Wenn der Verkäufer behauptet, ein seeklares Boot anzubieten, dürfte das für ihn kein Problem sein. **Eine Überführung ist für Sie als Käufer nicht der geeignete Anlass, sich mit einem fremden Boot vertraut zu machen.**

Sollten Sie den Eindruck haben, dass der Verkäufer das Boot für Sie nicht überführen kann, oder zu keiner entsprechenden Vereinbarung gelangen, müssen Sie entscheiden, ob das Boot Ihnen dieses Abenteuer wert ist. Leider erfahren Sie erst bei der Übernahme des Bootes und den Vorbereitungen zur Reise, was auf Sie zukommt. Planen Sie daher Zeit ein, um sich mit dem Boot vertraut und es seeklar zu machen.

Als Realist rechnen Sie mit Überraschungen. Meist sind es Bagatellen, wie ein genau passendes Zubehör (etwa der geeignete Keilriemen für die Lichtmaschine oder ein lädiertes Impeller), der ein Boot an der Abreise hindert. Ein fehlendes Ersatzteil der Bordtoilette beispielsweise schränkt den Komfort gravierend ein. Technisches Geschick und Improvisationsgabe entscheiden, ob überhaupt zur Überführung abgelegt werden kann und auch darüber, ob sie klappt. Meist findet sie beruflich oder familiär bedingt in einem Zeitfenster statt. Das bedeutet Stress, und den haben Sie vermutlich schon im Beruf.

Beabsichtigen Sie, das Boot von einem entfernten Revier per Dockschiff oder auf dem Landweg transportieren zu lassen, holen Sie vorab ein Angebot ein. Vergessen Sie Überlandtransporte in Italien. Kein Yachtspediteur aus dem Ausland übernimmt solche Aufträge. Das liegt an den willkürlichen Praktiken seitens der dortigen Polizei. Die Abholung des Bootes in Spanien oder Frankreich ist vergleichsweise unproblematisch. Voraussetzung dafür sind aber einwandfreie Papiere. Das Umschreiben der erforderlichen Zertifikate oder - bei deutschen Seeschiffen ab 15m Länge über alles - die vorgeschriebene Eintragung ins deutsche Seeschiffsregister dauern Wochen. Diese Zeit müssen Sie auch mit einplanen.

Fazit

Boote sind komplizierte, aus vielen Gewerken bestehende Gebilde. Dieter Bohlen hat einmal behauptet, Boote seien immer kaputt. Es ist menschlich, dass mal etwas vergessen wird. Wenn Sie sich mit Booten oder Technik nicht auskennen, nehmen Sie jemanden mit. **Glauben Sie nur, was sie sehen.**

BOOTSKAUF

Wenn Ihnen etwas nicht gefällt oder etwas erkennbar vernachlässigt ist, teilen Sie dies dem Verkäufer oder Händler nicht gleich 1:1 mit, sondern registrieren Sie es als Teil eines Eindrucks, den Sie sich an Bord bei der Besichtigung und Probefahrt verschaffen. Treten Sie bei der Besichtigung und Probefahrt nicht als Besserwisser auf.

Wenn Ihnen das Boot unter dem Strich wegen zu vielen Dingen, die von Ihnen in Ordnung zu bringen wären, nicht zusagt, bleibt es bei der Besichtigung.

Natürlich hat die vertiefte Beschäftigung mit dem Boot oder die wiederholte Besichtigung auch einen Nachteil. Sie signalisiert dem Verkäufer oder Händler Interesse. Entsprechend unnachgiebig wird er bei der Verhandlung des Preises und den Konditionen des Kaufes sein.

HAFTUNG FÜR ETWAIGE MÄNGEL

Auch wenn Sie einen guten Eindruck vom Boot und Verkäufer haben, bleibt natürlich immer das Risiko verborgener Mängel, eines unbemerkt gebliebenen Wartungsstaus oder eines unentdeckten Schadens. Nun gehört das zum Kauf eines gebrauchten Bootes, welches Sie ja entsprechend günstig erwerben, dazu. Planen Sie von vornherein ein Budget für solche Eventualitäten ein. Solche Überraschungen lassen sich nämlich nicht ausschliessen.

Es wird immer mal ein Zubehör geben, welches nach einer Weile den Dienst quittiert, gereinigt, repariert oder ersetzt werden muss. Ärgerlich wird es dann, wenn es sich um ein schlecht gewartetes oder notdürftig repariertes Teil handelt, das längst marode war und von dessen mangelhaftem Zustand der Verkäufer und auch Sie als Käufer hätten wissen müssen.



Auch bei einem guten Eindruck, ist ein schriftlicher Vertrag unerlässlich.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Als cleverer Käufer werden Sie versuchen, das Boot ohne expliziten Haftungsausschluss zu kaufen. Dann können Sie beim Erwerb von einem privaten Eigner, innerhalb von zwei Jahren ab Kauf des Bootes, gegenüber dem Verkäufer Mängel geltend machen.

Sollte sich der Verkäufer darauf pauschal nicht einlassen, können Sie eine Haftung für bestimmte, Ihnen beim Boot neuralgisch erscheinende Punkte (beim Motorboot beispielsweise die Maschine,

beim Kunststoffboot das Thema Osmose) erwarten. Als Kompromiss kann eine gedeckelte Kostenbeteiligung bis zu einem bestimmten Betrag vereinbart werden. Oder es wird eben am Preis für das Boot «gefeilt».



Die Gestaltung des Kaufvertrages kann weitreichende Folgen haben.

Auch wenn der Haftungsausschluss wirksam, d.h. formal richtig zwischen dem Verkäufer und Ihnen als Käufer vereinbart wurde, gibt es von diesem Grundsatz Ausnahmen, zum Beispiel wenn der Verkäufer dem Käufer einen Mangel am Boot arglistig verschweigt. **Dann haftet der Verkäufer, obwohl ein Gewährleistungsausschluss im Kaufvertrag vereinbart war.** Diese «Arglistigkeit» muss der Käufer dem Verkäufer aber nachweisen.

Anders ist es, wenn Sie ein gebrauchtes Boot vom Händler kaufen. Dann lässt sich nach deutschem Recht die Gewährleistung nicht ausschließen und lediglich von zwei Jahren auf ein Jahr verkürzen.

Die Beispiele zeigen: Die Gestaltung des Kaufvertrages kann weitreichende Folgen haben.

Im Grunde ist der Kauf eines Bootes als kostspieligem «Spielzeug» für die Freizeit eine emotionale, begeisternde Sache: Sie entscheiden sich für Abgeschiedenheit, Freiheit, Sehnsucht, vielleicht auch ein tolles, repräsentatives Objekt. Mit dem Kauf eines gebrauchten Bootes verwirklichen Sie einen lang gehegten Traum. Wenn Sie bei den entscheidenden Punkten einen kühlen Kopf bewahren, anhand der Erläuterungen in diesem Booklet und auch anhand der Checklisten überlegt, Schritt für Schritt vorgehen und bei Unsicherheiten einen Fachmann - sei es einen handwerklich erfahrenen Freund oder Bekannten, einen Gutachter oder erforderlichenfalls einen fachlich bewanderten Juristen - beiziehen, werden Sie viele schöne Stunden und Tage, Wochen oder vielleicht sogar Monate an Bord Ihres Bootes verbringen können.

DAS BOOT IHRER TRÄUME

Sie haben das Boot Ihrer Träume entdeckt? Das ist schön, aber auch gefährlich. Wenn Sie schon länger nach einer bestimmten Range, einem Typ, Fabrikat oder Baujahr suchen, dann ist das wunderbar. Denn dann sind Sie vorbereitet und werden wissen, worauf Sie achten, wo Sie genauer hinschauen müssen.

Ein mängelfreies Boot gibt es nicht. Die Frage ist nur, welche Gebrauchsspuren und Mängel es hat und ob der Preis die Nachteile aufwiegt. Dazu müssen Sie sich das Boot genau anschauen.

Deshalb ist die Liebe auf den ersten Blick so gefährlich, wenn Sie im Internet, in einem Verkaufsportal, in einem Hafen oder Bootslager ein Boot entdecken, das Sie spontan begeistert und das auch noch zu haben ist. Besonders groß ist die Versuchung bei einem Klassiker, einem edlen Holzboot oder einer Boots-Bekanntschaft, deren Linien Ihnen auf Anhieb gefallen. **Da hat sich schon mancher Liebhaber die Realität zurechtgebogen.** Das kann gut gehen. Es gibt überzeugende Beispiele dafür, wie



Bei diesem Anblick gerät man leicht ins träumen.

handwerklich geschickte Eigner mit schmalen Geldbeutel ein schönes Boot mit beharrlicher Eigenleistung über Jahre oder Jahrzehnte nutzen, es erhalten, pflegen und sehr gut damit fahren.

Der Kauf eines Bootes ist zwar eine emotionale Entscheidung. Sie sollte dennoch mit Verstand getroffen werden.

Sollten Sie von so einem Boot «erwischt» werden, nehmen Sie am besten jemanden mit Ahnung und

Erfahrung mit, dem Sie vertrauen und der Sie bei der Entscheidung mit gezielten Fragen begleitet. Bringen Sie so viel Verstand und Fachwissen mit, wie Ihnen zu Gebote steht oder «greifbar» ist.

Letztlich ist der Kauf eines Bootes eine irrationale, sprich unvernünftige Sache. Es gibt aus gutem Grund die Weisheit: **«Finger weg von allem, was schwimmt, wiehert oder fliegt.»** Boote, Pferde oder Flugzeuge binden dauerhaft Geld und Zeit. Andererseits ist die Beschäftigung mit einem Boot ein wunderbares Pläsier. Sie können damit herrliche Stunden, Tage oder Wochen verbringen.



Erholung pur, das Boot Ihrer Träume

Wie andere Sportarten erzwingt der Wassersport eine Auszeit vom Arbeitsleben. Ein Boot verlangt Konzentration. Deshalb erholt man sich an Bord schnell und gründlich. Wer einen anspruchsvollen Beruf ausübt, braucht ein Pendant dazu. Er geht aus gutem Grund aufs Wasser. Deshalb gibt es so viele Boote - und so viele, die vom eigenen schwimmenden Untersatz träumen. **So betrachtet ist die unvernünftige Entscheidung für ein Boot eine gute.**

CHECKLISTE

FRAGEN VORAB

- o Preis inkl. MwSt./EU-versteuert?
- o CE-Zertifizierung?
- o Ist die Maschine am vorgesehenen Revier zugelassen?
- o Bootstyp, Eckdaten, Material?
- o Für wie viele Personen geeignet?
- o Trailer/Lagergestell vorhanden?
- o Grund des Bootsverkaufs?
- o Standort des Bootes (Salz- oder Süßwasser)?
- o Transportkosten?
- o Wie viele Vorbesitzer gab es?
- o Kontaktdaten (Telefonnummer)?
- o Sind Bilder vom Boot aktuell (außen/innen)?
- o Ist eine Probefahrt möglich und wann?

ZUR BESICHTIGUNG/ÜBERGABE MITNEHMEN

- o Personalausweis/Reisepass und Bootsführerschein
- o ggf. Kaufvertrag (ordnungsgemäße Vorlage) in zweifacher Ausfertigung

- o ggf. Kaufsumme in bar
- o Kamera oder Fotohandy
- o Taschenlampe
- o ggf. GPS, um die Geschwindigkeit zu prüfen
- o ggf. Feuchtemessgerät
- o gängiges Werkzeug, Papiertücher, kleines durchsichtiges Gefäß zur Entnahme und Sichtprüfung einer Ölprobe
- o CD/ iPod zum Testen der Musikanlage

DIE BESICHTIGUNG

Generelles

- o Allgemeiner Zustand?
- o Ist das Boot aufgeräumt und sauber?
- o Zustand Klappverdeck und Persenning?
- o Rostspuren vorhanden?
- o Anzeichen von Fraß (Elektrolyse) bei Alu-Stahlverbindungen?
- o Muffiger Geruch unter Deck?
- o Ist das Unterwasserschiff zu besichtigen (ggf. Krantermin vereinbaren)?
- o Hat das Boot den allerorts vorgeschriebenen Fäkalientank?
- o Kunststoff: Risse? Blasen im Gelcoat? Hinweise auf Osmose?

- o Holz: Gibt es dunkle Flecken?
Sind Plankengänge/Nähte sichtbar?
- o Stahl: Rostspuren? Pusteln?
- o Schlauchboot nur aufgepumpt anschauen!
Ist es dicht oder verliert es Luft? Wie ist der Zustand der Holzteile und der aufvulkanisierten Flächen?
- o Wie viele Betriebsstunden hat der Motor?

Kiel

- o Gibt es Spuren einer Grundberührung?
Macken? Rost? Beulen?
- o Zustand der Kielbolzen? Sind sie angezogen?
- o Wie sieht die Peripherie der Kielaufhängung aus? Risse oder Verstärkungen an Bodenwangen, Stringern oder der Bodengruppe?
- o Zustand des Übergangs vom Rumpf zum Kiel außen? Fuge, Rostspuren, abgeplatzter Spachtel?

Motor/Tank

- o Gibt es maßgebliche Instrumente zur Maschine (auch Betriebsstundenzähler? Funktionieren sie?)
- o Äußerlicher Zustand der Maschine? Hinweise auf austretendes Wasser? Ölverlust?

- o Ist der Motorraum sauber?
- o Ist die Maschine kalt oder wurde sie zur Vorführung warmgefahren?
- o Sind die üblichen Wartungen dokumentiert (Rechnungen oder andere Belege)?
- o Springt die Maschine im kalten Zustand an?
- o Löschen die Warnlampen für Öl und Lichtmaschine gleich nach dem Start ab?
- o Wie qualmt die Maschine?
 - weiß = Wasserdampf
 - schwarz = schlechte Verbrennung
 - blau = Motoröl wird mit verbrannt
- o Bleiben Kühlwasser- und Öltemperatur auch bei strammer Fahrt durchweg im grünen Bereich?
- o Erreicht das normal beladene Boot bei warmgefahrenere Maschine die erwartete Geschwindigkeit?
- o Wurden wesentlichen Arbeiten gemacht?
 - Beim Diesel z.B. die Einspritzpumpe und die Düsen gewartet/überholt.
- o Riecht es im Boot nach Treibstoff?
- o Alter, Zustand und Sitz der Kraftstoffleitungen?
- o Gibt es einen Absperrhahn in der Spritleitung?
- o Gibt es einen ordentlichen und zugänglichen Kraftstofffilter?

- o Entlüftung des Motorraums beim Benziner (Ventilator)?
- o Pegel- und Zustand des Motoröls?

Antrieb

- o Zustand des Propellers (äußerliche Schäden)? Zustand der Welle (Korrosion)? Zustand der Anoden?
- o Ist die Welle dicht oder gibt es Hinweise auf eine Leckage?
- o Pegel- und Zustand des Getriebeöls?
- o Ist die Schaltung leichtgängig? Wann wurde sie zuletzt angesehen/geschmiert?

Z-Antrieb/Außenborder

- o Zustand von Propeller (Macken)? Zustand von Anode?
- o Getriebeöl prüfen:
milchiges Öl = Wasser in der Schmierung
- o Zustand der Gummiteile: Sind die Faltenbälge spröde oder gerissen?
- o Ist die Schaltung leichtgängig, hakelig oder labberig?
- o Sind die Trimmklappen leichtgängig?

Saildrive

- o Zustand des falt-, Drehflügel- oder Klapppropellers: leichtgängig, ausgeschlagen, gewartet? Zustand der dazugehörenden Anode?
- o Wann wurde die Dichtmanschette zuletzt gewechselt? Gibt es einen Nachweis dazu? Zustand des Klemmrings (Korrosion)?
- o Pegel- und Zustand des Getriebeöls?
milchig = Wasser im Öl
- o Wie ist der äußerliche Zustand des Aluminiumgehäuses im Motorraum und außenbords? Hinweise auf Lochfraß/Elektrolyse?

Lenkung/Ruderanlage

- o Leichtgängige Kurswechsel bei Fahrt?
Ist bei Geschwindigkeit zu prüfen, weil das Ruderblatt, der Z-Antrieb oder Außenborder erst dann Widerstand hat.
- o Wie ist der Zustand der Seil-/Bowdenzüge, Umlenkrollen und Quadranten?
- o Wie ist das direkte Steuergefühl?

Elektrik

- o Funktionieren sämtliche Lampen und Positionslaternen?
- o Funktionieren die installierten Pumpen, Scheinwerfer, Lüfter/Gebläse/Heizung, Scheibenwischer?
- o Wie ist der Zustand der Schalttafel, Stecker und des Sicherungskastens (geöffnet)?
- o Hat jeder Verbraucher eine beschriftete Sicherung?
- o Gibt es einen aktuellen Kabelplan?
- o Ist die Batterie ordnungsgemäß untergebracht (= kippsicher und belüftet) und mit einem Hauptschalter versehen?
- o Passt die Batteriekapazität zu den Verbrauchern? Gibt es eine Übersicht dazu?
- o Ist der Landanschluss ordentlich eingebaut und mit FI-Schutzschaltern versehen? Sind sie von einem Fachmann abgenommen?
- o Ladegerät vorhanden?
- o Alter und Zustand der Batterie? Rascher Spannungsverlust kündigt anstehenden Austausch an.

Stehendes Gut/Beschläge/Rigg

- o Wie alt ist das stehende Gut? Wanten und Stagen sind nach 25.000 sm oder 15 Jahren zu ersetzen.
- o Zustand der Drähte direkt über den Pressungen?
- o Zustand/Leichtgängigkeit der Umlenkrollen und Klemmen?
- o Zustand des laufenden Guts (Fallen)? Gibt es «Fleischerhaken» in den Drähten?
- o Drehen die Winschen leichtgängig? Wann wurde das Innenleben zuletzt gereinigt und gefettet?
- o Sind unverzichtbare Toggles (Gelenkstücke) zwischen Wanten/Stagen und Püttingen eingebaut?
- o Zustand/Funktion der Segelrollanlage?
- o Zustand der Trimmhilfen: d.h. Vorsegel-Holepunkte, Schotschienen, Traveller, Baumniederholer und Großschot?
- o Zustand von Mast, Baum, Spinnakerbaum und Beschlägen (Elektrolyse)?
- o Zustand/Funktion der Mast-Verkabelung?
- o Alter und Zustand der Segel: Was von der Garderobe ist brauchbar? Was wäre zu ersetzen?
- o Funktioniert die Reffeinrichtung?

An und unter Deck

- o Zustand des Teakdecks?
- o Ist der Ankerkasten groß genug und entwässert?
- o Länge und Zustand der Kette (Rost)?
- o Funktioniert der Ankerspill (Bremse, Motor, Bedienpanel) einwandfrei?
- o Ist eine Bade-/Rettungsleiter vorhanden? Korrosion? Ragt sie tief genug ins Wasser?
- o Wie ist der Zustand der Bilge? Geruchsfrei, sauber und trocken?
- o Zustand des Bug- und Heckkorbs? Zustand der Relingstützen und -drähte? Verbogen, Dellen oder Rostspuren?
- o Zustand/Funktion Bugstrahlruder?
- o Zustand von Fenstern, Bullaugen, Skylights, Luken und der dazugehörenden Dichtungen?
- o Zustand der Polster für die Plicht und Sonnenliegen an Deck?
- o Zustand der Polster und Rückenlehnen in den Kajüten? Risse, Löcher oder Klämmnis durch Salzwasserkontakt (v.a. an den Rück- und Unterseiten) sind ein Indiz für undichte Fenster und Beschläge.
- o Verfärbte Holzoberflächen? Sie sind ein Hinweis auf Undichtigkeiten. Bei Leckagen

älteren Datums hat sich das Bootsbausperrholz aufgelöst. Wasserspuren/Salzkristalle unter Fenstern oder Beschlägen führen (soweit nicht abgewischt) zu den Ursachen.

- o Sind alle Handläufe an/unter Deck stabil?
- o Zustand/fester Sitz der Klampen und Poller zum Vertäuen des Bootes? Blick auf die Montage und Zugentlastung unter Deck prüfen.
- o Zustand der Innenverkleidung/Schale? Gibt es Wasserspuren oder Schmutz?
- o Zustand/Funktion aller eingebauten Instrumente, insbesondere Logge und Echolot?
- o Zustand/Funktion von Kühlbox, Herd und Pantrypumpen?
- o Lassen sich Türen, Schubladen, Schränke auch im fahrenden Boot bewegen? Diese sind durch die Schräglage des (Segel-)Bootes unterschiedlich belastet.
- o Wie umfangreich und brauchbar ist das Bordwerkzeug?
- o Toilettenraum: funktionieren WC/Pumpe, Waschbecken und Dusche? Ist alles dicht? Wie alt ist der Toilettenschlauch? Ein riechender WC-Schlauch lässt sich meist problemlos ersetzen.

- o Ist die Dokumentation zum Boot aktuell und komplett (CE-Konformitätserklärung, Manuals, etc.)?

Probefahrt Motorboot

- o Vor dem Ablegen: Testen Sie das Boot unbedingt mit vollen Tanks. Sind die Wasser- und Kraftstofftanks voll?
- o Kursstabilität und Manövriereigenschaften bei langsamer Fahrt?
- o Kursstabilität bei ungünstigen Bedingungen/schräg ankommenden Wellen?
- o Fahrverhalten und Längstrimm bis zur Gleitfahrt, abhängig zur Drehzahl und Motorbeanspruchung, beobachten: Erreicht das Boot (ohne/mit geringem Trimmklappeneinsatz) zügig die Gleitfahrt, ist alles okay. Verharrt der Gleiter lange in der Bug-aufwärts-Position oder bleibt es in der Verdrängerfahrt, ist das Boot zu schwach motorisiert.
- o Fahren Sie mit dem Gleiter enge Kurven und Kreise. Zieht der Propeller dabei Luft (hochjubelnde Maschine)?
- o Prüfen Sie das Rauwasserverhalten, hilfsweise mit Passage des eigenen Wellenschlags (enge

Kreise), und die Kursstabilität. Weiches oder hartes Einsetzen bei hohem Tempo? Wie trocken oder nass ist die Fahrt?

Probesegelein

- o Ist die Bilge trocken? Ggf. auspumpen!
- o Probeschlag: Ist bei mittlerem bis kräftigem Wind am aufschlussreichsten, weil das Boot erst dann beansprucht wird.
- o Liegt es hart am Wind halbwegs neutral bis hin zu moderater Luvgerigkeit auf dem Ruder?
- o Ist das Ruder leichtgängig/hat es Spiel?
- o Lassen sich Türen, Schränke, Schubläden öffnen oder verzieht sich das Interieur?
- o Quietscht oder knarzt das Interieur im Seegang?
- o Macht das Boot seltsame Geräusche? Wo kommen Sie her?
- o Bleibt das Boot unter Deck trocken?
- o Ist die Bilge nach dem Probeschlag noch trocken? Ggf. nach dem Probeschlag das Boot zusätzlich mit einem Wasserschlauch anspritzen und schauen, ob und wo es regnet.
- o Wie versiert geht der Verkäufer mit dem Boot um?

Trailer

- o Passt das Boot zum Trailer? Wie ist das zulässige Gesamtgewicht? Im Zweifel mit dem Gespann zu einer LKW-Waage fahren, da einige Boote deutlich schwerer sind als angegeben.
- o Vorschriftsmäßiger Zustand (Beleuchtung, Reflektordreiecke, Unterlegkeile)?
- o Betriebserlaubnis und Fahrzeugschein: Letzter TÜV? Aktuelle Plakette?
- o Alter/Zustand von Bereifung/Ersatzrad?
- o Zustand/Handhabung des Spornrads (Schnellverstellung und Kurbel)?
- o Greift die Handbremse?
- o Funktionieren Elektrik und Beleuchtung?
- o Zustand des Kabels und Steckers? Scheuerstellen, Schmutz oder Korrosion?
- o Zustand/Funktion von Winsch und Draht zum Aufsclippen?
- o Funktion von Auflaufbremse und Rückfahrautomatik?
- o Sind die Rollen und Auflagen leichtgängig?
- o Sind die Spanngurte vorhanden und in Ordnung?
- o Darf der Hänger ins Meer (wassertaugliche Radnaben)?
- o Zustand der Radlager (geräusch- & spielarm)?

Sicherheit und Papiere

- o Sind alle Schlüssel (Anlasser, Eingang, Backskisten, Vor- und Achterpiek, Außerborderschloss) vorhanden?
- o Sind Originalrechnungen mit übereinstimmenden Rumpf-/Seriennummern und MwSt.-Nachweis vorhanden?
- o CE-Konformitätserklärung:
Welche Kategorie? A-D?
- o Sind die genannten Betriebsstunden des Motors plausibel? Passen sie zu den Wartungsnachweisen?
- o Ist die Gasanlage vorschriftsmäßig (entlüftet) eingebaut und abgenommen? Testate anschauen! Alter und Zustand der Schläuche, Ventile und des Druckminderers/Fernschalters?
- o Betriebsanleitungen für Boot, Motor und Zubehör komplett?
- o Zulassungsschein für das Boot vorhanden?
- o Versicherungsunterlagen vorhanden?
- o Fahrzeugpapiere zum Trailer vorhanden?
- o Sonstiger Originallieferumfang für Boot, Motor und Zubehör dabei?

Checkliste Kaufvertrag

- o Sind die Namen mit Vornamen und die Kontaktdaten beider Parteien vollständig?
- o Sind alle Bezeichnungen wie Bootstyp, Segelnummer, Motor- und Getriebenummer aufgeführt?
- o Spezifikation des Bootes aufgeführt?
- o Detaillierte Zubehörliste vorhanden?
- o Eigentumsvorbehalt bis zur vollen Bezahlung geregelt?
- o Sind Gewährleistungsausschluss/-beschränkung formal richtig?
- o Wurde die Umsatzsteuer bezahlt? Wann? Nachweis vorhanden?
- o Ist die Übergabe klar geregelt (sog. Gefahrübergang = Versicherungspflicht)?

Übergabeprotokoll

- o Das Übergabeprotokoll zu Hause vorbereiten, es nimmt auf den Kaufvertrag Bezug. Befindet sich das Boot im vertraglich vereinbarten Zustand? Ist das zum Verkauf angebotene Zubehör komplett an Bord? Sind die Papiere da? Wenn nein, ist dies Punkt für Punkt im Übergabeprotokoll zu vermerken. Das Protokoll muss zwingend datiert und von beiden Parteien unterschrieben sein!

ÜBER DEN AUTOR

Der Hamburger Journalist **Erdmann Braschos** (www.braschos.de) berichtet seit Ende der Achtzigerjahre in namhaften Medien aus der maritimen Welt. Braschos kennt das Metier von der Jolle bis zu



sehr großen Yachten und verkaufte in den Neunzigerjahren vorübergehend selbst Boote. Durch den langjährigen Betrieb eines eigenen Schiffes (www.swedesail.de) ist er mit dem Betrieb, der Pflege

und dem Werterhalt vertraut. So berät Braschos Käufer und Bootseigner. Er schreibt Artikel, Bücher, Broschüren, Blogs wie www.boat24.com und textet Websites. Mit «Riva Tritone 258» veröffentlichte er ein bemerkenswertes Buch über das letzte Exemplar dieses legendären Riva-Motorbootes.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Das Booklet wurde mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt. Dennoch übernehmen Autor und Verlag keine Gewähr für die bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

IMPRESSUM

Postanschrift

Marine Classified Media AG
Langstrasse 151
8004 Zürich
Schweiz

Handelsregistereintrag

Eingetragener Firmenname: Marine Classified Media AG
Geschäftsführer: Martin Dotti, Andy Stahel
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: EU040019682
Handelsregisteramt: Handelsregister des Kantons Zürich (CH-020.3.044.415-6)