



NEU
2022

HAUSBOOTTECHNIK

Ein Ratgeber

Thomas Logisch

Hausboottechnik

[Einleitung](#)

[Über den Autor](#)

[Danksagung](#)

[Mein Hausboot ist \(k\)ein Boot – ohne gesetzliche Grundlagen geht es nicht](#)

[Dein Weg zum eigenen Hausboot](#)

[Meldegesetz](#)

[Finanzierungsmöglichkeiten](#)

[Die \(unmögliche\) Liegeplatzsuche](#)

[Bau und Planung](#)

[Hausboottechnik – was man \(nicht\) unbedingt braucht](#)

[Versorgung an Bord: Strom, Wärme, Wasser, Abwasser](#)

[Muss mein Hausboot winterfest sein?](#)

[Zusätzliche Ausrüstung an Bord](#)

[Deine Checkliste auf dem Weg an Bord](#)

[Kids an Bord](#)

[Glaube kann Berge versetzen](#)

[Impressum](#)

Einleitung

Für viele scheint es eine einfache Entscheidung zu sein den eigenen Lebensstil zu ändern und von nun auf dem Wasser, statt an Land leben zu wollen. Allerdings ist ein Hausboot nicht einfach nur eine Wohnung auf dem Wasser. Daher wollen wir mit diesem Ratgeber darauf aufmerksam machen, was es schon bei der Planung zu beachten gibt, mit Mythen und Missverständnissen aufräumen sowie hilfreiche Tipps geben, um das Leben auf dem Hausboot zu vereinfachen.

Wir haben in den letzten Jahren an über 300 Hausbootprojekten mitgearbeitet, Ausrüstung geliefert, montiert, uns in ausführlichen Kundengesprächen die Probleme verschiedenster Projektphasen angehört, Lösungen erarbeitet, beraten, beraten, beraten und begleitet. Es gibt fast nichts, das wir nicht irgendwo schon einmal gesehen oder gehört haben. Diese Erfahrung kombiniert mit unserer über 25-jährigen Erfahrung in der Wassersportszene als Yachteigner, Yachtmakler und Experte für die technische Ausrüstung insbesondere von Langfahrtyachten, behaupten wir einfach mal mit breiter Brust: wir kennen alle Do's und Dont's. Diese Erkenntnisse möchten wir nun teilen, um auch dir auf deinem Weg zum Traumhausboot helfend zur Seite zu stehen und dich hoffentlich vor dem ein oder anderen Fehler bewahren.

Unter anderem werden wir deshalb in diesem Ratgeber insbesondere auf die Besonderheiten sowohl der gesetzlichen Grundlagen als auch technischer Vorgaben zu Wasser eingehen. Wir bieten jedoch weder eine Rechts- noch Steuerberatung, noch können wir garantieren, dass die Tipps in jedem einzelnen Fall auch wirklich umsetzbar sind. Für individuelle Beratungen und Einschätzungen empfehlen wir dir den direkten Kontakt zu uns.

Die genannten wenigen Produktmarken sind in jedem Fall Eigenmarken der jeweiligen Produzenten, die mit uns in keinerlei Geschäftsbeziehung stehen noch besteht irgendein Werbevertrag. Es gibt unzählige verschiedene Ausrüster, daher nennen wir Marken nur in den seltenen Fällen, bei denen wir

für unsere Ansprüche vergleichsweise gute Erfahrungen gemacht haben und entsprechende Ausrüstung in unseren Projekten verwenden.

Wir wünschen dir viel Spaß und insbesondere viele hilfreiche Erkenntnisse beim Lesen.

Sollten Fragen offenbleiben oder solltest du weitere Unterstützung oder Beratung bei deinem Projekt wünschen, kontaktiere uns gern: info@tomlogisch.com



www.berlin-hausboote.de

Über den Autor



www.tomlogisch.com

Mit der geballten Erfahrung aus über 25 Jahren, selbst leidenschaftlicher Segler, Gründer eines Yachtchartergeschäfts, Schiffsmakler und einer der wohl bekanntesten Allround-Yachtausrüster für Hausboote und Langfahrtyachten in der Szene und dem Wissen daraus ist Thomas Logisch das Herz des Unternehmens tom logisch GmbH.

Danksagung

Wir sind erstmals 2015 mit der Hausbootszene in Kontakt gekommen und haben viele unterschiedliche Eigner kennengelernt, die oftmals über die Jahre zu guten Freunden wurden und uns oft weiterempfohlen haben. Klar haben uns unsere Ausrüstungskenntnisse aus dem Segelyachtbereich weitergeholfen, aber das Leben auf einem Binnenschiff stellt doch andere Anforderungen, auch wenn die Technik oftmals ähnlich ist.

Wir haben zahlreiche verschiedene Hausbootprojekte kennengelernt und begleitet. Vom kleinen Wochenendschiff bis zum Luxusappartement auf dem Wasser für mehrere Millionen Bauwert war alles dabei. Es ist uns daher unmöglich, jedem Einzelnen zu danken, und wir wollen auch niemanden vergessen. Wir möchten einfach ein großes DANKESCHÄN AN EUCH ALLE aussprechen: DANKE für eure jahrelange Treue, DANKE für das entgegengebracht Vertrauen, DANKE für die vielen Weiterempfehlungen, DANKE für die zahlreichen nützlichen Erkenntnisse bei euch an Bord!!

DANKE, dass wir euch auf eurer Reise begleiten durften und dürfen – nur durch eure Fragen, Projekte und letztendlich tiefen Einblicke in eure Leben und die damit einhergehenden Herausforderungen ist unsere Entwicklung, unser Wachstum und letztlich dieser Ratgeber möglich geworden.

Mein Hausboot ist (k)ein Boot – ohne gesetzliche Grundlagen geht es nicht

Zuallererst möchten wir, dass du dich mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen vertraut machst. Uns ist bewusst, dass das wahrlich nicht der mildeste Einstieg in das Thema ist. Uns ist jedoch wichtig, dass du die Grundlagen kennst, da aus deren Unkenntnis die meisten Fehler und Probleme entstehen und entsprechende behördliche - oftmals auch teure - Konsequenzen haben können.



Die CE Sportbootrichtlinie

Die Sportbootrichtlinie ist eine europaweit gültige Norm für den Bau von Freizeityachten und Wassermotorrädern, und gilt damit entsprechend auch für Hausboote. Diese sind dem Grunde nach Motoryachten, da es den Begriff Hausboot offiziell nicht gibt. Zwar versuchen seit Jahren, verschiedene Interessengruppen eine eigene, nur für Hausboote gültige Zertifizierung durchzusetzen, das scheitert unserer Meinung nach jedoch schon daran, wie ein Hausboot zu deklarieren und zu unterscheiden wäre. Nur der quaderförmige Aufbau kann es wohl kaum sein. Die aktuelle Version der Richtlinie ist einfach im Internet zu finden. Als zukünftiger Bootseigner bist du gut beraten, diese einmal durchzulesen. So vermeidet sich jeglicher Streit darüber, was erlaubt ist und was nicht. Wir haben auch die Erfahrung gemacht, dass nicht alle Werften CE-konform bauen. Das heißt nicht, dass deren Schiffe schlechter sind, aber ein Inverkehrbringen von nichtkonformen Schiffen ist ein jederzeit und ohne festgelegten zeitlichen Abstand vom Kauf verfolgbarer Verstoß gegen die Richtlinien, und der Werftgeschäftsführer haftet hierbei oftmals auch privat. Zahlreiche Rechtsfälle beweisen, dass eine Rückabwicklung eines Kaufvertrages allein wegen des Fehlens eines Handbuches für den Schiffsführer möglich ist und der Kunde sich zwar eine Nutzungszeit anrechnen lassen muss, aber er in einer sehr sicheren Position sitzt – so sich eine Verfolgung lohnt, was bei ausländischen Werften schwierig bis nutzlos werden kann. Mit Übergabe der Yacht muss das Zertifikat im Original und unterzeichnet vorliegen, die Rumpfnummer und das Baujahr muss klar ersichtlich sein.

Für den Einstieg klingt das vielleicht etwas bedrohlich. Ist es aber nicht. Uns ist nur wichtig, dass du weißt, worauf zu achten ist. Beim Kauf eines Autos, gehen wir automatisch davon aus, dass dieses allen gesetzlichen Bestimmungen genügt und wir keine Gefahr laufen, Probleme mit dem Gesetz zu bekommen,

weil z.B. Normen nicht eingehalten werden. Da ein Hausboot viel individueller ist und du es nach Übernahme auch gerne behalten und dich nicht um eine Rückabwicklung kümmern möchtest, ist es eben wichtig im Vorfeld diese Punkte zu berücksichtigen.

IMO MARPOL HELCOM – die Umweltschutzauflagen für Sportboote

Wenn auch der Yachtbesitz in Deutschland wenig reglementiert scheint (es gibt weder Steuern noch eine Versicherungspflicht), muss man sich an einige wenige Regelungen halten, die insbesondere die Reinhaltung von Gewässern betreffen. Zunächst gelten an allen Küsten die Regelungen der weltweiten IMO-Verordnung (International Maritime Organization). Da aber Hausboote in der Regel binnen und küstennah unterwegs sind, gelten die Verordnungen der CE-Richtlinie über das Auffangen von WC-Abwässern sowie das Einleitungsverbot derselben in Nord- und Ostsee. Diese sind Schutzgebiete und daher spielt der Gewässerschutz eine große Rolle. Zudem gehört zum Leben an Bord auch das Baden rund ums Schiff – wer will das in den Abwässern seiner Nachbarn tun? Daher sollte man schon in eigenem Interesse sein Abwasser sammeln und der Landentsorgung zuführen. Problematisch ist leider, dass diese nicht immer vorhanden ist. Einfacher geht es da mit Bordkläranlagen, die insbesondere auf dauerhaft bewohnten Schiffen eine wesentliche Erleichterung darstellen.

Weiterhin gibt es Gewässer mit komplettem Einleitungsverbot, wie zum Beispiel dem Bodensee, und auch jeder Hafenbetreiber kann und wird über sein Hausrecht die Einleitung verbieten. Geregelt in der CE-Richtlinie sind übrigens nur die WC-Abwässer (das sog. Schwarzwasser). Abwässer aus Dusche, Küche und Co. (das sog. Grauwasser) findet keine Erwähnung, obwohl das Abwasser aus Wasch- und Spülmaschinen genauso gewässerschädlich sein kann. Wo es vom Platz und Budget her möglich ist, ist es daher besser, über eine bordeigene Lösung nachzudenken. Das erhöht übrigens auch den Wiederverkaufswert.

Führerscheinregelungen

Sicher hat jeder schon von der führerscheinfreien Motorisierung bis 15 PS auf den meisten deutschen Gewässern gehört. Ein großes Hausboot, selbst mit sogenannten Schubpropellern, bedarf für eine zügige Fahrt und bei mehr Wind oftmals aufgrund seiner Rumpfform einer stärkeren Motorleistung und du solltest dich nicht wegen eines nichtvorhandenen Bootsführerscheins davon abhalten lassen, dein Schiff sicher auszustatten. Auf den Binnenwasserstraßen herrscht reger Verkehr und da kann es sehr nützlich sein, entsprechend zügig mitfahren oder ausweichen zu können. Dazu kommt die extreme Windanfälligkeit der Schiffe, die das Manövrieren mit schwachem Antrieb erheblich erschweren. Für die meisten Käufer dürfte der einfachste aller Führerscheine ausreichen: der Sportbootführerschein Binnen und Maschine. Diesen kann man bei jeder Bootsfahrschule in wenigen Tagen plus einigen Manövertrainings erlangen. Du solltest trotzdem auf einen Ausbilder achten, der einen wirklich üben lässt, denn schließlich willst du nicht die erste Erfahrung bei Wind und Wetter mit deinem eigenen Schiff machen, sondern idealerweise schon vorher einmal ein Gefühl dafür bekommen haben, wie so ein Schiff reagiert und es sich im Medium Wasser navigiert. Die richtige Erfahrung kommt dann dennoch erst beim ständigen Fahren mit dem eigenen Schiff, da jedes Boot etwas anders reagiert. Viele Werften und Charterbetriebe helfen aber auch hier mit einem erfahrenen Skipper für die ersten Manöver aus.

Sportbootvermietordnung

Jetzt kommt unser Lieblingsthema: Nicht nur, dass wir als Gründer und Eigner eines Charterbetriebes alle damit zusammenhängenden Vorschriften genau kennen und auch eine Ausbildungsyacht mit See BG Abnahme und Skippern besessen haben, sondern weil wir immer wieder erstaunt sind, wie mit diesem Thema umgegangen wird.

Sicher würde kaum jemand auf die Idee kommen, ein Hotel zu eröffnen, ohne jemals in diesem Bereich gearbeitet zu haben. Mal abgesehen von den immer vielfältigeren Vermietmöglichkeiten der eigenen Wohnung über Onlineportale,

würde sicher auch kaum jemand seine Wohnung an Urlauber vermieten. Beim Schiff sieht das anders aus und dafür gibt es einen einzigen Grund: der Gedanke, zusätzlich Profit zu machen und somit die Kosten zu reduzieren. In Kombination mit gefährlichem Halbwissen, ist ein Schiffbruch im Wortsinn vorprogrammiert. Und so entsteht das Ganze: Jedem Bootsbesitzer wird recht schnell klar, dass das schwimmende Schätzchen neben jeder Menge Zeit auch jede Menge Geld benötigt, egal ob es genutzt wird oder nicht. Warum dann nicht die freien, ungenutzten Tage das eigene Schiff Geld verdienen lassen? Zumal man dann die gesamte bezahlte Mehrwertsteuer zurückbekäme. Bis hierhin alles fast richtig und nachvollziehbar. Das Verchartern von Hausbooten ist schließlich derzeit gerade überall ein sehr lukratives Einnahmemodell - WENN man die Spielregeln kennt. Und hier wird leider oftmals zu nachlässig gehandelt und sich nicht ausreichend informiert. Oftmals wird einfach auf die Vercharteroption beim Schiffskauf hingewiesen, man könne aber keine detaillierten Auskünfte geben – das dürfe nur der Steuerberater. Tatsächlich ist Steuerberatung den Angehörigen dieser Berufsgruppe vorbehalten. Aber Halbwissen zu verbreiten sollte auch unterbleiben. Es ist in Deutschland sehr einfach, ein Unternehmen zu gründen, oftmals ohne Notar als Einzelfirma oder GbR, und so bekommt man dann irgendwann nach ein paar Wochen seine Steuernummer. Schon wird der Bootskauf eingereicht und die gezahlte Mehrwertsteuer erstattet, was vielerorts völlig problemlos, weil automatisiert abläuft. Daraus schließen nun manche Yachteigner, dass dieses Unternehmen nun vom Finanzamt anerkannt sei. Allerdings prüft das Finanzamt meist erst nach 3 bis 4 Jahren erstmals die Einnahmensituation. Wenn diese sich dann nicht so erfreulich entwickelt hat wie angedacht, kann das ganze Unternehmen schnell als Liebhaberei abgetan werden und man muss seine Steuervorteile inklusive Zinsen zurückzahlen. Diese Zahlung wird sofort fällig, ohne viel Zeit für Überlegungen und Widersprüche zu haben. Auch wenn man diese einlegt, muss man fast immer erstmal direkt zahlen, um eine Pfändung zu vermeiden. Wer dann nur ein Schiff besitzt hat sehr schlechte Karten, die Liebhaberei zu widerlegen. Dass das Ganze trotzdem eine gute Idee und sehr lukrativ sein kann, beschreiben wir im Kapitel Kaufchartermodelle. Hier kommt es uns erst einmal darauf an, die rechtlichen Grundlagen zu beleuchten, und diese sind eindeutig: wer sein Schiff verchartert, benötigt dafür eine Genehmigung. Jeder Überlassung gegen Bezahlung oder Gegenleistung ist eine genehmigungspflichtige Vercharterung, wobei die Familienmitglieder, die mal

gegen eine Kiste Wein das Hausboot am Wochenende nutzen, dieses natürlich tun können, ohne dass man eine Chartererlaubnis benötigt. Die eigene Versicherung sollte jedoch wissen, dass nun ein anderer als der Versicherungsnehmer das Schiff skipper. Das ist oftmals kein Problem, so man es VORHER anmeldet. Hier sollte man sehr penibel sein, da sonst eine Schadenübernahme verweigert werden kann.

Wer jedoch sein Schiff offiziell gegen Bezahlung Fremden überlassen möchte, benötigt schon in eigenem Interesse eine Genehmigung des örtlich zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamtes. Auch der Liegeplatzvermieter hat hier ein Wörtchen mitzureden, da er in vielen Fällen die Miete für die gewerbliche Nutzung erhöhen oder eine Vermietung untersagen kann. Du fragst dich, wie das sein kann? Nun, der Hafenbesitzer bzw. -betreiber hat ein Hausrecht und kann entsprechend dafür sorgen wollen, dass der Hafen nur von immer gleichen Personen genutzt wird. Denn Gäste bringen Unruhe in den Hafen, kennen unter Umständen die Verhaltensregeln nicht und sorgen für Unmut bei anderen Bootsbesitzern, die sich erholen wollen. Bei der derzeitigen angespannten Liegeplatzsituation sollte man lieber keine Kündigung riskieren, zumal diese durchaus fristlos erfolgen kann. Einen Mieterschutzverein oder ähnliches gibt es hier nicht.

Solltest du also den Gedanken haben, dein Hausboot auch zu vermieten, solltest du unbedingt vorher alle Details mit deinem Hafenbetreiber klären und eventuell sogar schriftlich festhalten, damit es später nicht zu Missverständnissen darüber kommen kann, was abgesprochen und erlaubt wurde und was nicht.

Hinzu kommt bei der Vermietung eine Mindestausrüstung an vorgeschriebenen Rettungsmitteln an Bord, egal ob das Schiff fährt oder nicht. ACHTUNG: Für deren Fehlen und Folgen daraus haftet man unter Umständen persönlich.

Weiterhin muss die geplante Vercharterung mit der Versicherung besprochen werden und eine entsprechende Vorgehensweise festgelegt werden, wie die Schiffe übergeben und zurückgenommen werden, welche Kautions hinterlegen ist, wie man sich vor Unterschlagung und Zerstörung schützt und