

NEUBACHER-Info № 11-2026



# NEUBACHER

Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH

Mehr als nur gut versichert!

## Frage einen Anwalt

– Seite 2

## Elektrolyseschäden

– Seite 6

## Obliegenheiten

– Seite 14

## Sicher & Entspannt auf dem Wasser

– Seite 16





## Frage einen Rechtsanwalt

### Deckungssummen für Bergungskosten und Entsorgungskosten in der Kaskoversicherung



Axel Kujawa

Fachanwalt für  
Versicherungsrecht  
**Schwerpunkt Boots-  
und Yachtrecht**

Unter den Linden 21,  
10117 Berlin,  
Telefon:  
+49 (0) 30 20 92 40 35



Sachschäden im Wassersport, insbesondere Sinkschäden, gehen oft einher mit hohen Bergungskosten. Ist das Boot auf Tiefe gegangen, ist in der Regel auch der Totalschadensfall eingetreten, so dass zusätzlich Entsorgungskosten entstehen. In jüngerer Zeit machen diese Positionen vermehrt Probleme, weil unzureichende Deckungssummen vereinbart sind.

In der klassischen Wassersportversicherung sind zumeist hohe, in der Regel siebenstellige Summen für Heben, Entfernen, Bergen, Entsorgen von Wracks vereinbart. Dies zumeist unabhängig vom Wert des versicherten Wasserfahrzeugs und von den sonstigen vereinbarten Versicherungssummen.

Davon ist bei Abschluss eines Versicherungsvertrags aber nicht bzw. nicht mehr auszugehen.

**Eignern ist dringend anzuraten, diesen Punkt bei Antragstellung anzusprechen, im Beratungsprotokoll vermerken zu lassen und in den ausgestellten**

**Vertragsunterlagen (auch bei bereits bestehenden Verträgen) zu prüfen.**

#### Ein aktuelles Beispiel aus der anwaltlichen Praxis:

Ein Eigner hat seinen alten Motorkutter mit "Vollkaskodeckung" und einer Versicherungssumme von 35.000,- € versichert.

#### In den Bedingungen heißt es:

*Zusätzlich (...) ersetzt der Versicherer Aufwendungen für die Bergung, Beseitigung und Entsorgung des versicherten Wasserfahrzeugs oder Wracks bis zu 500.000 EUR, maximal jedoch bis zu 100% der Versicherungssumme.*

Mag eine halbe Million Euro noch recht viel klingen, wird die Deckungslücke deutlich, wenn auf die Versicherungssumme abgestellt wird und danach

gerade einmal weitere 35.000,- € für Bergung und Entsorgung zur Verfügung stehen.

In dem Fall wurde nach einem Sturmschaden durch die Hafenbehörde die Bergung des 8 Tonnen schweren Kutters veranlasst und dafür über 70.000,- € in Rechnung gestellt. Die Entsorgungskosten schätzt die Behörde auf deutlich über 100.000,-€, weil die Zerlegung durch ein zertifiziertes Unternehmen vor Ort erfolgen muss. Vorab muss ein Entsorgungsplan durch ein geeignetes Ingenieurbüro erstellt werden, etc. pp.

Stellt der Versicherer aus Allgefahrenversicherung dann nur 35.000,- € zur Verfügung, ist das eher nicht, was sich der Eigner bei Abschluss des Vertrags vorgestellt hat.

### Ein weiteres aktuelles Beispiel aus unserer anwaltlichen Praxis:

Ein Kajütboot ist mit einer Versicherungssumme von 13.000,- € versichert. In den Bedingungen ist geregelt:

*Die Kosten für Rettung, Heben, Bergen, Entfernen (...) ersetzt der Versicherer zusätzlich bis zu 200% der Versicherungssumme.*

Hier stehen also 26.000,- € zur Verfügung, die allerdings nicht einmal ausreichen, um das inzwischen am Liegeplatz auf 4m Tiefe gesunkene Sportboot zu heben. Für die Entsorgung steht überhaupt keine Entschädigungsleistung mehr bereit.

Das ließe sich so fortsetzen, an weiteren Beispielen mangelt es leider nicht.

Ob oder ob nicht derartige Regelungen mit dem Vertragsversprechen auf Allgefahrendeckung überhaupt vereinbar sind, ob es sich möglicherweise um überraschende Klauseln handelt oder ob die Regelungen aus anderen Gründen unwirksam sind, soll hier außen vor bleiben.

Im Schadenfall möchte sich niemand mit solchen Fragen auseinandersetzen müssen. Gerade die Bergung von Wracks muss schnell und unproblematisch erfolgen. Umso wichtiger ist, im Vorhinein sicherzustellen, dass ausreichend hohe Summen vereinbart sind.

24.07.2025, A. Kujawa

#### Nachdruck mit freundlicher Genehmigung von:

Rechtsanwalt Axel Kujawa;  
 Fachanwalt für Versicherungsrecht  
 Schwerpunkt Boots- und Yachtrecht  
 Telefon: +49 30 20 92 40 35  
 E-Mail: mail@rechtvoraus.de  
 Unter den Linden 21, 10117 Berlin



unsplash.com / Thom Milkovic



## Über uns - NEUBACHER Boots- Yacht- Schiffsversicherungsmakler GmbH

Ein kurzer Einblick in unser Unternehmen, unsere Werte und unsere Leidenschaft für den Wassersport

### Wir sind für Sie da

Mo – Do von 8:30 Uhr  
bis 17 Uhr  
Fr von 8 bis 16 Uhr  
Samstag: nach  
Vereinbarung  
Tel. 0385 / 52 19 10 00

**Unsere Schadenhotline  
ist zusätzlich rund um  
die Uhr erreichbar.**

Unser Unternehmen wurde unter Beteiligung des jetzigen Hauptgesellschafters und Geschäftsführers, dem Versicherungskaufmann Jörg Neubacher im Jahre 1992 gegründet. Seit 2005 befinden sich alle Geschäftsanteile im Familienbesitz.

Hauptgeschäftszweck ist das individuelle und optimale versichern von Booten, Yachten, Schiffen und sonstige maritimen Anlagen oder Gerät.

Für unseren Erfolg, die fachliche Kompetenz, Spezialisierung und Zuverlässigkeit steht unser Firmenname: NEUBACHER Boots- Yacht- Schiffsversicherungsmakler GmbH.

Die Unternehmensfarben grün und rot sowie unser Logo der Leuchtturm stehen für ein Stück Sicherheit sowie den richtigen Kurs, auf See als auch an Land. Unsere Geschäftsführung und unsere Mitarbeiter stehen für eine partnerschaftliche, vertrauensvolle sowie verlässliche Zusammenarbeit. Jedem Kollegen unserer Firma ist bewusst, dass der Erfolg allein

in der Zufriedenheit unserer Kunden begründet ist. Die durch uns und unsere Kunden ausgewählten Versicherer betrachten wir als gemeinsame Partner. Denn sie sind es letztendlich, die den Versicherungsschutz zur Verfügung stellen und den Schaden bezahlen.

Dennoch vergessen Sie nie, dass wir in erster Linie die Wahrer der Interessen unserer Kunden sind. Um es mit einem abgewandelten Spruch aus der Fernsehwerbung zu sagen:

**„Wir lieben Boote, Yachten und Schiffe“**

Wir sind Mitglied im:



# Rechtsberatung durch einen Anwalt

Ein zusätzlicher Service unseres Unternehmens.

## Anwaltliche Beratung Versicherungsrecht

Die NEUBACHER Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH unterhält eine Kooperation mit, der auf **Versicherungsrecht spezialisierten**, in Hamburg ansässigen Kanzlei:

**Michaelis Rechtsanwältin**  
**Glockengießerwall 2**  
**20095 Hamburg**

Im Leistungsfall/ Schadenfall können NEUBACHER Mandanten eine kostenfreie telefonische Beratung durch Fachanwältin für Versicherungsrecht in Anspruch nehmen.

Bitte auf NEUBACHER Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH verweisen.

## Anwaltliche Beratung mit Schwerpunkt Boots- Schiffs- und Yachtrecht

Wir unterhalten hierzu eine Kooperation, mit der auf Boots- Schiffs- und Yachtrecht spezialisierten, in Berlin ansässigen Fachanwaltskanzlei für Versicherungsrecht, Schwerpunkt Boots- und Yachtrecht

**Axel Kujawa**  
**Unter den Linden 21**  
**10117 Berlin**

Bei Bedarf kann unser Mandant auch hier eine kostenfreie telefonische Erstberatung durch Rechtsanwalt Axel Kujawa in Anspruch nehmen, wenn es um Fragen rund um Boots- und Yachtrecht geht.

Bitte auf NEUBACHER Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH verweisen.

Weitere Informationen erhalten Sie unter:  
[www.neubacher-marine.de](http://www.neubacher-marine.de)



**NEUBACHER**  
**Boots- & Yachtversicherung**  
Mehr als nur gut versichert!



**Tel.: 0385 / 52 19 1000**

**info@neubacher-marine.de**

**www.neubacher-marine.de**

**August- Bebel- Str. 10 • 19055 Schwerin**

# Elektrolyseschäden

## Schadensursache

Die eingehende Untersuchung des Aluminiumboots (Anm.: Es handelt sich beim Rumpfmateriale um eine Aluminium-Magnesium-Legierung) ergab, dass die Korrosionsschäden durch die Bildung einer galvanischen Zelle verursacht wurden. Dabei fungierte das Aluminiumboot als Anode, während der Stahlpfehl zur Kathode wurde. Da die Aluminium-Magnesium-Legierung in der Spannungsreihe der Elemente niedriger als Stahl angesiedelt ist.

Die erwähnte Stahlkette, die zwischen dem Boot und dem Steg angebracht war, hatte hierbei als Leiter für den Elektronentransport des galvanischen Elementes gedient. Der Versicherungsnehmer erklärte, dass am Boot und auch am Pfehl die Kette mittels eines Schlosses befestigt war. Somit war eine leitende Verbindung geschaffen worden. Es wird gutachterlich darauf hingewiesen, dass gummierte Ketten oder Ketten mit einer Schlauchummantelung nur einseitig mittels Schloss gesichert werden sollten, da die Ummantelung dann als Isolierung dient.

Lithium	-3,01 V
Magnesium	-2,38 V
Aluminium	-1,66 V
Titan	-1,63 V
Chrom	-0,91 V
Zink	-0,76 V
Eisen	-0,44 V
Nickel	-0,23 V
Zinn	-0,14 V
Blei	-0,13 V
V2A	-0,05 V
Wasserstoff	0
V4A	+0,2 V
Messing	+0,26 V
Kupfer	+0,34 V
Silber	+0,36 V
Bronze	+0,8 V
Gold	+1,42 V



### Elektronenfluß

Abb. Nr. 02 Spannungsreihe der Elemente

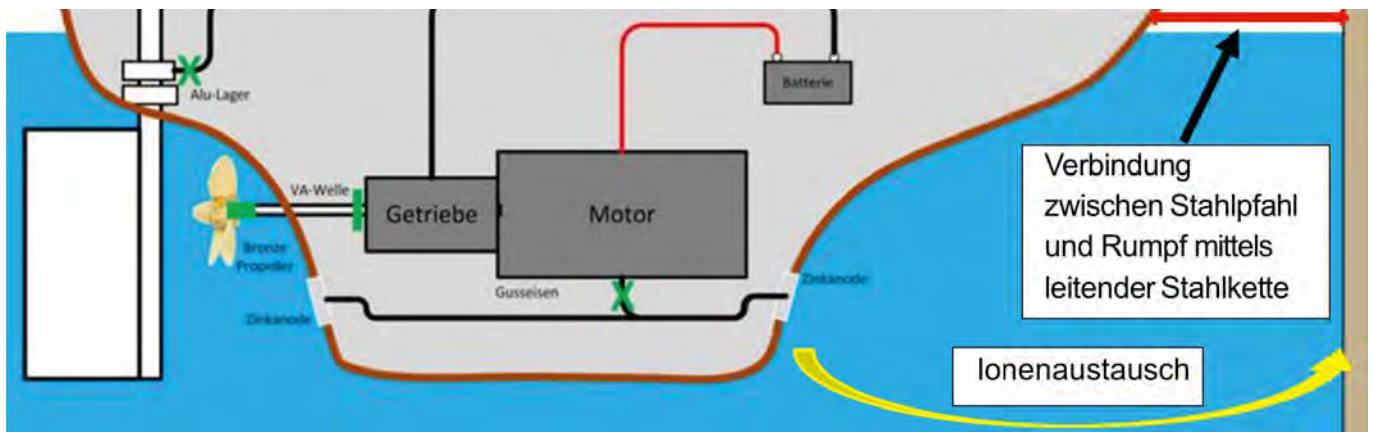


Abb. Nr. 03 galvanische Zelle zwischen dem Stahlpfehl und dem unedleren Aluminiumboot, welche mittels Stahlkette leitend verbunden wurden.

Der Bootseigner erklärte zudem, dass die Opferanoden des Bootes zum Zeitpunkt der Besichtigung bereits ausgetauscht worden waren, dass diese extrem "aufgeblüht" gewesen seien. Auch dies belegt das große elektrochemische Potential sowie die starke Korrosionsaktivität. Das Boot stellte in Bezug auf die Opferanoden eine Parallelschaltung dar, was dazu führte, dass

auch andere Teile des Bootes durch Korrosion angegriffen wurden. Aufgrund der Verwendung minderwertigerer Aluminiumlegierungen in bestimmten Bauteilen, wie z.B. den Sprayrails, lag hier ein erhöhter Potentialunterschied und somit eine erhöhte Korrosionsrate vor.

## Kosten

Das Aluminiumboot wurde mit einer Wandstärke von 4 mm gebaut. Infolge der Korrosion ist partiell von bis zu einem Drittel Materialverlust am Rumpf auszugehen. Eine Reparatur durch punktuelles Aufschweißen und Schleifen ist möglich, jedoch in der Sache nicht zielführend, da hierdurch Wärme in die Rumpf- beplattung eingebracht werden würde und der Aufwand zeitlich sehr aufwendig wäre. Ebenso wäre eine Reparatur der Sprayrails, beispielsweise durch das Abtrennen der alten und einer Neu- installation derselben, möglich. Auch diese Reparaturvariante wird gutachterlich aufgrund des Aufwandes und des Wärmeein- trages nicht empfohlen. Dies auch unter dem Hintergrund, dass diese nicht zum Schwimmkörper gehören.

Vielmehr empfiehlt der unterzeichnende Sachverständige, da noch eine ausreichende Restplattenstärke vorliegt, dass die Korrosionsstellen ausgeschliffen und ggf. der Rumpf mit einem Epoxy für Aluminium beschichtet wird. Tiefgehende, ausge- schliffene Stellen könnten vorher auch mit einem Spachtel (z.B. mit einem Produkt der Fa. Belzona) aufgefüllt werden.

### Hinweis:

**Es wird gutachterlich empfohlen, dass der Bootseigner, sofern er das Boot überwiegend im Süßwasser betreibt, Opferanoden aus Magnesium an Motor und Rumpf montiert.**





## Schadenschilderung

Am XXXXXXXX erfolgte eine Schadenmeldung des Eigners beim Versicherer. Der VN hat einen Wassereinbruch am Schiff und bei der anschließenden Auskranung im eigenen Bootshaus erhebliche Elektrolyseschäden festgestellt.

Da er während der Auskranung einen Kurzschluss beim Anschlagen der Hebeseile an dem Stahlrumpf erkannte, war ihm bewusst, dass offensichtlich ein elektrischer Fehler im Bordsystem vorliegt. Er ging zunächst davon aus, dass dieser Fehler von ihm selbst verursacht wurde, als er ca. 5 Tage vor dem Bemerkten des Schadens den Stecker des Landanschlusses bordseitig repariert hatte.

Die Elektrolyseschäden am Schiffsrumpf sind erheblich. Die Schäden erstrecken sich punktuell über den gesamten Schiffsrumpf,

im Unterwasserbereich, mit augenscheinlich schwerpunktmäßiger Materialabtragung im Heckbereich.

Die Propeller sind offensichtlich stark angegriffen (*siehe Fotos*) sowie Störungen in der elektrischen Anlage des Schiffes.

### Schadenursache:

Das beim Ablegen das versehentlich „herausgerissene“ Landanschlusskabel und eine fehlerhafte Reparatur (Fehlpolung) konnten nicht bestätigt werden. Die Ursache war ein Kurzschluss im Lichtmaschinenanschlusskasten der Backbordmaschine. Hier kam es zu einer Verschmelzung des Kabels mit der Außenwand des Kastens (*Foto anbei*). So konnte der Strom auf den Rumpf übergehen. Nach fast 50 Jahren einwandfreier Funktion kann als Ursache eine nicht sachgemäße Durchführung von sehr kurz zuvor getätigten Schweißarbeiten am Rumpf in Frage kommen. Wird das Stromnetz nicht korrekt vom Rumpf getrennt, kann es durch die hohen Ströme beim Schweißen zu großer Hitze und einem Lichtbogen gekommen sein, welcher die sichtbare Verschmelzung hervorrief. Begünstigt wurde dies u.U. durch eine verschlissene Isolierung des Anschlusses.

**Gesamtschadenhöhe ca. 32.000,00€**





## GFK-Boote und ihre Schäden

Glasfaserverstärkte Kunststoffboote (GFK-Boote) sind heute aus dem Wassersport nicht mehr wegzudenken. Sie gelten als robust, langlebig und vergleichsweise pflegeleicht – doch auch sie bleiben nicht vor Schäden verschont. Als Bootsbaumeister, der sich auf Reparaturen und den Neubau solcher Boote spezialisiert hat, sehe ich täglich die unterschiedlichsten Schadensbilder. Besonders im Versicherungsfall ist es wichtig, die Ursachen richtig einzuschätzen und die fachgerechte Reparatur einzuleiten.

Im Folgenden erhalten Sie einen Überblick über typische Schäden an GFK-Booten – und erfahren, worauf es bei der Reparatur ankommt.

### Lackiert oder Gelcoat? – Der erste Unterschied zählt

Bevor wir über Schäden sprechen, ist es wichtig, zwischen zwei Arten der äußeren Oberfläche zu unterscheiden:

- **Gelcoat:** Bei den meisten GFK-Booten wird die erste Schicht in der Form mit einem farbigen Gelcoat aufgebaut. Diese 0,4 bis 0,6 mm starke Schicht schützt das darunterliegende Laminat und verleiht dem Boot Farbe und Glanz.
- **Lack:** Hier ist das Gelcoat meist weiß oder neutral, und das Boot wurde nach dem Entformen mit einem Zwei-Komponenten-Lack beschichtet. Häufig werden ältere Boote, deren Gelcoat stark verwittert ist, auf diese Weise neu lackiert.

### Warum das wichtig ist:

Die Art der Oberfläche beeinflusst die Reparatur maßgeblich. Während Gelcoat punktuell ausgebessert werden kann, erfordert ein Lackschaden oft eine großflächige Neubeschichtung, um Farbunterschiede zu vermeiden.

### Typische Schäden bei GFK-Booten

#### 1. Kratzer und kleinere Schrammen

Sie entstehen meist beim Anlegen, durch Fenderabrieb, leichte Kollisionen mit dem Steg oder beim Transport. Solche oberflächlichen Schäden beeinträchtigen die Struktur nicht, sollten aber ausgebessert werden, um eine Wasseraufnahme durch Mikrorisse zu verhindern. Bei Gelcoat erfolgt die Reparatur durch farblich angepasstes Gelcoat oder durch Schleifen und Polieren. Bei Lack wird meist lokal angeschliffen und anschließend mit passendem Lack ausgebessert.

#### 2. Tiefergehende Schrammen und Kerben

Geht die Beschädigung bis ins Laminat, wird es ernst. Erkennbar sind diese Schäden oft an weißen Bruchlinien. Hier muss das Laminat lokal freigelegt und mit Harz sowie Faserverstärkung wieder aufgebaut werden.

#### 3. Strukturelle Schäden

Nach einem Aufprall mit einer Spundwand, Kaimauer, Grundberührung oder einem anderen Boot treten häufig größere Schä-

den auf: Delamination, gebrochene Spanten oder Löcher. Eine genaue Schadensanalyse ist hier unverzichtbar. Die Reparatur muss die strukturelle Integrität vollständig wiederherstellen.

#### 4. Laminatbruch oder Delamination

Diese Schäden können durch harte Schläge, aber auch durch langanhaltende Überlastung entstehen. Das Laminat löst sich dabei in Schichten oder bricht in sich zusammen.



Die Reparatur erfordert meist das Entfernen der beschädigten Bereiche und den Neuaufbau mit Glasmatten/gelege/gewebe und Harz – exakt angepasst an die ursprüngliche Struktur.

#### 5. Herstellungsbedingte Schäden

Auch bei der Produktion können Fehler entstehen, zum Beispiel:

- Luftblasen unter dem Gelcoat, die später aufplatzen
  - Haarrisse durch Spannungen, fehlerhafte Aushärtung oder ein zu dick aufgetragenes Gelcoat
  - Fehlstellen im Laminat oder eine zu geringe Harzaufnahme
- Solche Schäden zeigen sich oft erst nach Jahren. Je nach Schaden reicht manchmal eine punktuelle Reparatur.

## Worauf es bei der Reparatur wirklich ankommt

Ein entscheidender Punkt ist die Bauweise des Bootes. Je nach Herstellungsverfahren unterscheiden sich die nötigen Arbeitsschritte und Materialien erheblich.

#### 6. Handlaminat

→ Hier lassen sich Schäden am einfachsten reparieren. Die Schichten aus Glasfaser und Harz können manuell rekonstruiert werden. Wichtig sind die richtige Schichtstärke und ein sauberer Übergang zum bestehenden Laminat. Sowie der Einsatz der richtigen Glasfasermatten, Gewebe oder Gelege.

#### 7. Vakuuminfusion

→ Bei modernen Booten wird häufig das Vakuuminfusionsverfahren eingesetzt, bei dem Harz unter Vakuum in die Fasern eingezogen wird. Reparaturen sind hier aufwändiger, da Harzverteilung und Faseranteile anders ausfallen.

#### 8. Sandwich-Bauweise

→ Viele Decks und moderne Rümpfe bestehen aus einem Sandwich-Kern (z. B. Schaum oder Balsa) zwischen zwei Laminatlagen. Schäden in solchen Strukturen sind besonders kritisch, weil sich der Kern mit Wasser vollsaugen kann. In diesem Fall muss der beschädigte Bereich geöffnet, der nasse Kern ersetzt und anschließend neu laminiert werden.

## Fazit: Schäden erkennen – und richtig handeln

Ob Segelyacht oder Motorboot – kleine Kratzer mögen harmlos wirken, doch manchmal steckt mehr dahinter. Für Bootseigner ist es daher wichtig, Schäden frühzeitig erkennen und professionell beurteilen zu lassen. Denn auch Versicherungen unterscheiden genau zwischen einfachen Schönheitsfehlern und strukturellen Schäden, die die Sicherheit und Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen können.

**Mein Tipp:** Suchen Sie bei Schäden am GFK-Boot immer frühzeitig den Kontakt zu einem qualifizierten Fachbetrieb – im besten Fall mit Erfahrung in der jeweiligen Bauweise. Und arbeiten Sie im Schadenfall eng mit Ihrer Versicherung zusammen. Das spart Zeit, Geld und vor allem Nerven.

#### Mit freundlicher Genehmigung durch:

Rajo Boote GmbH  
Forster Weg 38  
41849 Wassenberg  
Geschäftsführer: Leon Joecken,  
Boots- und Schiffsbaumeister



# Auszug aus einem Schadengutachten einer Motoryacht

## Schadenursache: Frost

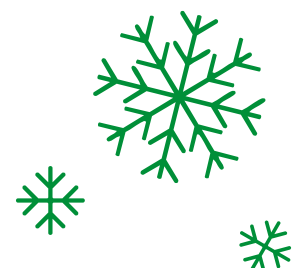
### Der Schaden:

Bei den Rissen handelt es sich eindeutig um sog. Frostrisse. In Folge von Restwassermengen im Motorkühlsystem kam es bei Temperaturen unterhalb des Gefrierpunktes zur Eisbildung und damit zur Volumenausdehnung des zu Eis gewordenen Wasser. Infolge des dadurch entstandenen Drucks erfolgte im direkten kausalen Zusammenhang die Rissbildung an den dünnen Stegen zwischen den Kühlkanälen und Zylindern der Motorblöcke. Die Schadenursache ist somit eindeutig auf Eisbildung im Motorinneren als Folge von Restwasser im Motorkühlsystem bei Temperaturen unterhalb des Gefrierpunktes zurückzuführen. Durch die aufgebrochenen Risse gelangte dann nachfolgend (bei wärmeren Temperaturen) Kühlwasser in die betroffenen Zylinder und von dort weiter ins Schmierölssystem. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass diese Benzinmotoren des gegenständlichen Typs erheblich geringere Zylinderdrücke als Dieselmotoren aufweisen, was auf eine geringe Kolbenringdichtigkeit zurückzuführen ist. Hierdurch wird der Wasserfluss vom Riss bis ins Motorschmieröl „vereinfacht“. In Bezug auf das Einwintern der gegenständlichen Motoryacht erklärte der Eigner, dass er bedingt durch die fehlenden Möglichkeiten im Hafen zu slippen, die Yacht im Wasser habe überwintern lassen. Das Einwintern habe der Eigner selbst übernommen. Zum Schutz vor Frost habe er in der Bilge einen elektrisch versorgten Frostwächter in Form eines Gebläses installiert. Es wird gutachterlich konstatiert, dass mangelnde Vorsorge beim Einwintern der schadengegenständlichen Yacht durch den Eigner zu den Schäden geführt hatte. Der Eigner hatte es versäumt, die Seekühlwassersysteme der Motoren ausreichend mit Frostschutzlösung durchzuspülen bzw. das Bootsinnere ausreichend zu beheizen. Es wird gutachterlich darauf hingewiesen, dass die Fremdbeheizung auch eine für kalte Wintertage ausreichende Leistung benötigt, ein hohes Ausfallrisiko besitzt und daher insbesondere bei Frost einer erhöhten Überwachung bedarf. Die kältesten Tage im Winter 2022/2023 lagen im gegenständlichen Gebiet bei bis zu  $-12^{\circ}\text{C}$ . Die Kosten für die Beseitigung der Frostschäden beider Antriebsmotoren der MY „XXXXXXX“ kalkulieren sich auf: **43.865,24 €** (brutto) (in Worten: **dreiundvierzigtausendachtthundertfünfundsechzig Euro** und vierundzwanzig Cent).



**Gesamtschadenkosten abgerechnet über NEUBACHER Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH in Höhe von: 50.067,63 EURO**

Hätte ihr Versicherer den Schaden auch bezahlt, schauen sie in die Versicherungsbedingungen! Der nächste Winter kommt bestimmt, Frostschäden an Yachtmotoren.



# Yachttransporte & Bootsservice Jörg Gest – Sicherer Transport für Yachten

## Firmenvorstellung



Yachttransporte & Bootsservice Jörg Gest ist ein auf Yacht- und Bootstransporte spezialisiertes Unternehmen mit Sitz an der Müritz. Seit über 20 Jahren sorgt Jörg Gest mit seinem Team dafür, dass Segel- und Motoryachten sicher und pünktlich ihr Ziel erreichen. Dank dieser langjährigen Erfahrung hat sich die Firma als kompetenter Full-Service-Dienstleister etabliert: Von der Routenplanung über das Einholen aller Genehmigungen bis zur Organisation von Begleitfahrzeugen bietet Yachttransporte & Bootsservice Jörg Gest alle Leistungen aus einer Hand. Ein moderner Fuhrpark mit Spezial-LKW und Tieflader-Anhängern ermöglicht den sicheren Transport auch von großen Yachten. Dabei legt das Unternehmen großen Wert auf sorgfältige Vorbereitung und eine fachgerechte Ausführung. Ob eine Yacht innerhalb Deutschlands zur Werft gebracht werden soll oder europaweit zu einem Hafen oder einer Bootsausstellung – jeder Transport wird individuell geplant und professionell abgewickelt. Die Erfahrung aus unzähligen Transporten darunter auch Überführungen neuer Yachten zu internationalen Messen gewährleistet einen reibungslosen Ablauf und höchste Sicherheit für das Boot. Auf Werbung oder reißerische Versprechen verzichtet das Unternehmen bewusst; stattdessen stehen sachliche Beratung und zuverlässiger Service im Vordergrund.

## Leistungsübersicht

Yachtbesitzer und Händler profitieren von einem breiten Leistungsspektrum rund um den Yachttransport. Die Firma Jörg Gest übernimmt dabei alle notwendigen Schritte und bietet zahlreiche Zusatzservices an:

- **Straßentransport per LKW:** Nationaler und internationaler Yachttransport auf dem Landweg mit Spezial-LKW und Trailern, inklusive Streckenplanung. Auch Überführungen auf dem Wasserweg können organisiert werden, falls ein Boot über Seewege oder Binnengewässer an seinen Bestimmungsort gebracht werden soll.
- **Genehmigungen und Formalitäten:** Das Einholen von eventuell erforderlichen Sondergenehmigungen (z.B. bei Überbreite oder Überhöhe der Yacht) wird komplett übernommen. Ebenso kümmert sich das Unternehmen um Zollformalitäten, falls die Yacht ins Ausland transportiert wird.
- **Sichere Verladung:** Die Verladung und Entladung der Yacht erfolgt fachgerecht mit geeigneten Krananlagen oder Travelliften. Das Unternehmen organisiert bei Bedarf Krandienst und sorgt dafür, dass der Rumpf auf dem Trailer optimal aufliegt und gesichert ist.

**Demontage und Zubehörtransport:** Masten, Kiele oder auch eine Flybridge können separat transportiert werden, um Höhe und Breite zu reduzieren.

**Zusatzservices:** Auf Wunsch können Zwischenlagerungen organisiert werden, ebenso wie die Reinigung der Yacht oder vorbereitende Arbeiten wie der Bau von Lagerböcken.

Seefracht- und Einschweiß-Services sind nicht Teil des Leistungskatalogs und werden bewusst nicht angeboten.

Voraussetzungen für einen sicheren Yachttransport  
Sorgfältige Planung und Vorbereitung sind entscheidend, damit ein Yachttransport sicher und ohne Zwischenfälle verläuft. Zunächst müssen die exakten Maße der Yacht ermittelt werden – insbesondere Länge über Alles (LüA), Breite über Alles (BüA) sowie die Transporthöhe inklusive Aufbauten. Diese Daten sind wichtig, um die Route, das passende Zugfahrzeug und den Trailer festzulegen.

In Deutschland gilt eine maximale Breite von 2,55 m für Fahrzeuge und deren Ladung. Alles darüber hinaus gilt als Überbreite und erfordert eine Ausnahmegenehmigung. Für Yachten bis etwa 3,0 m Breite können diese oft pauschal erteilt werden, darüber hinaus ist meist eine Einzelfallgenehmigung notwendig. Auch die Transporthöhe ist relevant: Sie sollte 4,0 m möglichst nicht überschreiten, um problemlos unter Brücken hindurchzufahren. Bei größeren Yachten ist zudem das Gewicht entscheidend: PKW-Trailer sind meist nur bis 3,5 t Gesamtgewicht geeignet; größere Boote erfordern daher den Einsatz eines LKW und fallen unter die Regelungen für Schwertransporte. Zusätzlich müssen die Lade- und Entladeorte für den Transport geeignet sein. Das bedeutet: ausreichender Platz für Rangiermanöver sowie geeignete Kran- oder Slipanlagen. Oft müssen bei größeren Booten Aufbauten wie Masten oder Flybridges abgenommen werden, um Transporthöhe und -breite zu reduzieren. Lose Teile sollten entfernt oder gesichert werden, um Beschädigungen während der Fahrt zu vermeiden.

Praxistipps für den Eigen-Transport mit Trailer

Für kleinere Boote und Traileryachten ist es üblich, dass der Eigner den Transport selbst übernimmt. Dabei ist besondere Sorgfalt geboten. Folgende Tipps helfen:

**Trailer und Zugfahrzeug vorbereiten:** Reifendruck, Bremsen, Beleuchtung und Kupplung überprüfen.

**Schwerpunkt und Stützlast:** Der Schwerpunkt des Bootes sollte leicht vor der Achse des Trailers liegen. Die Stützlast darf nicht überschritten werden, sollte aber ausreichend hoch für eine stabile Fahrt sein.

**Richtiges Verzurren:** Das Boot mit mehreren Spanngurten am Trailer fixieren und die Gurte nach einigen Kilometern Fahrt erneut kontrollieren.

**Lose Teile entfernen oder sichern:** Polster, Luken, Antennen und andere bewegliche Teile entfernen oder sicher fixieren.

**Persening und Plane:** Nur gut befestigte Abdeckungen verwenden. Schlechte Befestigungen können sich während der Fahrt lösen und Schäden verursachen.

**Auflageflächen polstern:** Der Rumpf sollte gleichmäßig und weich gelagert sein, um Druckstellen und Kratzer zu vermeiden.

**Fahrweise:** Mit Anhänger vorausschauend und defensiv fahren, längere Bremswege und Kurvenradien beachten.

Auch wenn ein Eigen-Transport bei kleineren Booten möglich ist, stößt er bei größeren Yachten schnell an Grenzen. Ab einer Breite von 2,55 m oder einem Gewicht von mehr als 3,5 t ist die Beauftragung eines professionellen Yachttransporteurs die sicherste Wahl.

Mit freundlicher Genehmigung durch:

Jörg Gest

Telefon 01511 9344538

E-Mail: yachttransporte-mueritz@email.de

Goethe Str. 33, Waren-Müritz



# Woran wir auch in diesem Jahr erinnern möchten!

Um den Versicherungsschutz nicht zu gefährden, müssen im Schadenfall und während der Vertragslaufzeit einige gesetzlich geregelte Anforderungen beachtet werden, an die wir hiermit erinnern möchten.



unsplash.com / Damir Yakupov

## Obliegenheiten

### Kasko:

#### § 11 Obliegenheiten im Versicherungsfall

1. Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, jeden Schaden dem Versicherer unverzüglich zu melden. Außerdem ist im Fall von Brand- und Explosionsschäden, Diebstahl, Einbruchdiebstahl, Raub, Piraterie, Unterschlagung und betrügerischer Aneignung unverzüglich bei der nächsten Polizeidienststelle Anzeige zu erstatten.

2. Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, aus eigener Initiative alle billigerweise zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, die zur Abwendung und Minderung des Schadens als geeignet in Betracht kommen. Wenn der Versicherer hierzu Weisungen gibt, hat der Versicherungsnehmer diese Weisungen zu befolgen.

3. Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, dem Versicherer ausführliche und wahrheitsgemäße Schadenberichte zu erstatten und dem

Versicherer auf dessen Verlangen jede Auskunft zu erteilen, die aus Sicht des Versicherers zur Feststellung des Versicherungsfalls und der Leistungspflicht erforderlich ist. Belege hat der Versicherungsnehmer auf Anforderung des Versicherers beizubringen, soweit die Beschaffung zumutbar ist.

4. Wird eine der in Nr. 1 bis Nr. 3 genannten Obliegenheiten vorsätzlich verletzt, ist der Versicherer von der Leistung frei. Bei grob fahrlässiger Verletzung ist der Versicherer berechtigt, seine Leistung zu kürzen. Die Kürzung richtet sich nach der Schwere der Schuld.

### Haftpflicht:

#### § 6 Obliegenheiten im Versicherungsfall

1. Versicherungsfall ist das Schadenereignis, das einen unter diese Versicherung fallenden Haftpflichtanspruch zur Folge haben könnte.

2. Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, jeden Versicherungsfall dem Versicherer unverzüglich anzuzeigen.

3. Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, aus eigener Initiative alle zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen, die zur Abwendung und Minderung des Schadens als geeignet in Betracht kommen. Wenn der Versicherer hierzu Weisungen gibt, hat der Versicherungsnehmer diese Weisungen zu befolgen.

4. Der Versicherungsnehmer ist verpflichtet, dem Versicherer ausführliche und wahrheitsgemäße Schadenberichte zu erstatten und dem Versicherer auf dessen Verlangen jede Auskunft zu erteilen, die aus Sicht des Versicherers zur Feststellung des Versicherungsfalles und der Leistungspflicht erforderlich ist. Belege hat der Versicherungsnehmer auf Anforderung des Versicherers beizubringen, soweit die Beschaffung zumutbar ist.

5. Kommt es zum Prozess über den Haftpflichtanspruch, so hat der Versicherungsnehmer die Prozessführung dem Versicherer zu überlassen.

6. Wird eine der in Nr. 2 bis Nr. 5 genannten Obliegenheiten verletzt, ist der Versicherer nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen (insbesondere §§ 28, 82 VVG) von der Verpflichtung zur Leistung frei.

#### **Ebenfalls sehr wichtig:**

Um den Versicherungsschutz nicht zu gefährden sind alle Angaben im Antrag und bei einem eingetretenen Schadenfall wahrheitsgemäß zu machen.

Veränderungen während der Vertragslaufzeit zu allen im Antrag gemachten Angaben sind durch Sie als Kunden unverzüglich **in schriftlicher Form** anzuzeigen. Z.B. neuer Außenbordmotor, neuer Liegeplatz, Änderung der Fahrtgebiete usw.

#### **Sichern Sie Ihr Eigentum:**

Prüfen Sie ob alle Sicherungsmaßnahmen, gemäß § 7 der Kaskobedingungen, ob diese auch erfüllt sind, z. B. Sicherung AB-Motor, Trailer oder loser Gegenstände an Deck..

#### **Im Schadenfall:**

Sie erreichen uns dann, wenn Sie uns am meisten brauchen, das ganze Jahr rund um die Uhr, egal ob Wochenende oder Weihnachten.

In **dringenden** Schaden angelegenheiten sind wir für Sie 365 Tage im Jahr und 24h am Tag erreichbar.

„Normale“ Schäden melden Sie bitte zu unseren Büroöffnungszeiten oder per Mail.

**Noch eine Bitte**, versuchen Sie die Schadenunterlagen möglichst vollständig, nach den Anforderungen des Versicherers einzureichen. Sie erleichtern damit die Arbeit der Schadenabteilung und sorgen für eine zügige Bearbeitung sowie Abwicklung des Schadens.

**Mail:** havarie@neubacher-marine.de

**Schadentelefon-0049385521910110**

## Bootsverkauf



Zur Abmeldung beim Versicherer benötigen wir eine Kopie des Kaufvertrages bzw. den Namen und die Anschrift des Erwerbers.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 96 VVG (Versicherungsvertragsgesetz) geht die Kaskoversicherung auf den Erwerber der Yacht über.

Die bislang bestehende Haftpflichtversicherung endet mit dem Verkauf.

### **Wichtig zu wissen:**

#### **§ 97VVG (Versicherungsvertragsgesetz)**

##### **Anzeige der Veräußerung**

(1) Die Veräußerung ist dem Versicherer vom Veräußerer oder Erwerber unverzüglich anzuzeigen.

(2) Ist die Anzeige unterblieben, ist der Versicherer nicht zur Leistung verpflichtet, wenn der Versicherungsfall später als einen Monat nach dem Zeitpunkt eintritt, zu dem die Anzeige dem Versicherer hätte zugehen müssen, und der Versicherer den mit dem Veräußerer bestehenden Vertrag mit dem Erwerber nicht geschlossen hätte.

**Ggf. kann es eine Nebenpflichtverletzung des Verkäufers sein, der im Zweifel zum Schadensersatz verpflichtet wird, wenn der Versicherer leistungsfrei sein sollte.**

# Sicher & Entspannt auf dem Wasser

Mit diesen Tipps kommen Sie gut durch die Saison

## VERHALTEN AUF DEM WASSER – GANZ EINFACH GEMACHT

- ✓ *Rechts vor links – wie auf der Straße, gilt auf dem Wasser genauso*
- ✓ *Motorboote weichen Segelbooten aus*
- ✓ *Immer langsam im Hafen – Rücksicht zählt*
- ✓ *Keine Wellen machen beim Vorbeifahren an anderen Booten*
- ✓ *Nicht einfach irgendwo ankern – Naturschutzgebiete beachten*

**TIPP:**  
**Freundlichkeit & klare Kommunikation machen 90 % aller Probleme überflüssig**

## WAS GEHÖRT AN BORD ? DIE GRUNDAUSSTATTUNG

- ✓ *Schwimmwesten für alle Personen an Bord*
- ✓ *Erste-Hilfe-Set*
- ✓ *Festmacher & Fender*
- ✓ *Bootshaken*
- ✓ *Feuerlöscher*
- ✓ *Navigationsbeleuchtung / Signalhorn*
- ✓ *Anker & Leine*
- ✓ *Ersatzkanister / Werkzeug / Pumpe*

*Tipp: In Deutschland gesetzlich vorgeschrieben: Rettungsmittel, Verbandskasten & Feuerlöscher – check regelmäßig!*

## WETTER VERSTEHEN – SICHERHEIT GEHT VOR

- ✓ *Apps wie Windy, DWD oder Navily für Wind & Wetterinfos*
- ✓ *Vorher Windrichtung, Böen, Wellenhöhe & Regenradar checken*
- ✓ *Bei unsicherem Wetter lieber im Hafen bleiben*
- ✓ *Wolken beobachten: Türmchen? Gewitter im Anmarsch!*

## ABLEGEN & ANLEGEN – OHNE STRESS

### Anlegen:

- ✓ *Immer gegen den Wind oder die Strömung anlegen, wenn möglich*
- ✓ *Leinen & Fender vorher vorbereiten*
- ✓ *Langsam und kontrolliert fahren – lieber korrigieren als "einparken mit Schwung"*

### Ablegen im Hafen:

- ✓ *Fender & Leinen sortieren, Reihenfolge vorher klären*
- ✓ *Blick auf Windrichtung & Nachbarboote*
- ✓ *Immer zuerst den Wind "lesen" – er entscheidet über den Manöververlauf*

Mit freundlicher Genehmigung durch: Marina Vulkan Werft, Adolf-Damaschke Straße 56/58, 14542 Werder/Havel



Bild: ©Adobe Stock - bogdan vacarciuc

## Besser Sie sind mit NEUBACHER versichert!

Ausschlüsse in der Boots- Yachtkaskoversicherung, die Sie nicht akzeptieren sollten!

In den Werbeaussagen einiger Anbieter und Vermittler lesen Sie, was alles versichert sein soll. Aussagen widersprechen sich zum Teil mit den zugrunde liegenden Versicherungsbedingungen.

Was nicht versichert ist, wird meist verschwiegen.

Wir nennen Ihnen einen Teil des „sogenannte Kleingedruckten“ oder die „Hintertürchen“ in den Kaskoversicherungs-

bedingungen diverser Mitbewerber. **Genannte Ausschlüsse, Obliegenheiten und Einschränkungen beim Kaskoversicherungsschutz werden Sie bei NEUBACHER so nicht finden!**



### Gestöbert bei Mitbewerbern:

Ausgeschlossen sind ohne Rücksicht auf mitwirkende Ursachen Schäden durch:

**1. Fahruntüchtigkeit des Fahrzeugs, sofern diese bei Antritt der Fahrt vorlag und der Fahrzeugführer davon Kenntnis hatte oder gehabt haben musste.**

**2. Bruch von Zubehörteilen durch Überbeanspruchung**

→ Könnte z.B. für einen Segler teuer werden

**3. Mangelnde Vertäuung**

→ was passiert wenn Dritte die Leinen umlegen?



© Adobe Stock - David Brown (generiert mit KI)

#### 4. Mangelnde Wartung und Bearbeitung

→ Z.B. Wassereinbruch über poröse Dichtungsmanschetten des Z- oder Saildrive-Antrieb, ich würde sagen ganz schlechte Karten im Schadenfall.

#### 5. Ungeziefer, Ratten oder Mäuse

→ In der KFZ-Versicherung fast schon Standard, beispielsweise das der Marderbiss mitversichert ist.

#### 6. Frost, Eis, Schnee

→ Wer seine Yacht über Winter im Wasser lässt, sollte auf Mitversicherung dieser Gefahren achten.

Alle Jahre wieder, trotz größter Sorgfalt wurde der Motor bei der Winterfestmachung nicht vollständig entwässert. Der

im Frühjahr festgestellte Motorschaden ist bei diesem Ausschluss nicht mitversichert.

#### 7. Regen

→ Bei Starkregen sinkt ein offenes Motorboot, weil Regenwasser auf Grund Verschmutzungen des Lenzschlauches nicht ablaufen kann.

→ Witterungsbedingt oder alterungsbedingt entsteht während des Winterlagers ein Loch in der Persenning. Durch eindringendes Regenwasser kommt es zu Schäden an der Inneneinrichtung, Elektrik und der Maschinenanlage der Yacht.

→ Das am David hängende Beiboot läuft voll Regenwasser, David knickt ab?

#### 8. Rost

→ Wenn die Yacht ggf. schon etwas älter ist und ein Ventil oder Bordverschluss trotz Wartung und Pflege durchgerostet und niemand hat das bemerkt. Muss der Eigner wohl alle Kosten im Zusammenhang mit dem Sinkschaden aus eigener Tasche zahlen.

#### 9. Unbemanntes Stillliegen vor offener Küste

→ Wenn das Boot auch nur gelegentlich an der Mooring Boje liegt, sollte dieser Ausschluss nicht in den Bedingungen stehen.

#### 10. Bei Lagerung an Land kein ausreichender Schutz gegen Diebstahl und Einbruchdiebstahl sowie mut- und böswilliger Beschädigungen fremder Personen vorgenommen wurde. Als ausreichend gilt die Lagerung auf einem allseits umfriedeten, abgeschlossenen Platz oder in einem abgeschlossenen Gebäude.

→ Ein Vereinskamerad vergisst am Abend das Tor abzuschließen, am nächsten Morgen fehlt der Z-Antrieb, AB Motor usw. am auf dem Vereinsgelände abgestellten Motorboot?

→ Auf dem Trailer im Carport oder am Straßenrand usw.- kein Versicherungsschutz!

#### 11. Einfaches Verlieren oder Überbordfallen loser Zubehörteile, von beweglichem Inventar, Effekten oder des Außenbordmotors.

→ Steiner Fernglas usw. immer gut festhalten!

#### 12. Ausgeschlossen sind Schäden an der Maschinenanlage, der elektrisch oder durch Motor betriebenen technischen Ausrüstung; den persönlichen Effekten; dem Trailer, wenn sie nicht durch Unfall des Fahrzeuges, Brand, Blitzschlag, Explosion, höhere Gewalt, Raub oder Diebstahl, mut- oder





→ Besitzen Sie alle Handbücher und haben Sie und der Voreigner alle Wartungsvorschriften befolgt?

**17. Während des Betriebes alle Kontroll- und Navigationsinstrumente in angemessenen Zeitabständen zu beobachten, insbesondere um Grundberührungen und Überhitzungsschäden an der Maschine zu vermeiden**

→ Bei diesen und anderen Formulierungen sind den Fantasien der Schadenbearbeiter des Versicherers oder einiger „Gutachter/ Sachverständigen“ keine Grenzen gesetzt.

Die genannten Beispiele stellen keine Vollzähligkeit der existierenden Einschränkungen und versteckten Obliegenheiten in den Kaskobedingungen einiger Anbieter dar.

Es gibt keinen 100-prozentigen Versicherungsschutz, man sollte jedoch versuchen, diesem Ziel möglichst nahe zu kommen und Sie können jetzt nicht mehr sagen, Sie hätten es nicht gewusst!

**Nicht erwähnen müssen wir wohl, dass es diese Art von Ausschlüssen in den NEUBACHER Kaskoversicherungsbedingungen nicht gibt.**

**böswillige Handlungen betriebsfremder Personen verursacht worden sind, Schmorschäden sind keine Brandschäden und ein Seeventil kann auch bei guter Pflege undicht werden usw., ist das dann bei diesen Einzelaufzählungen mitversichert?**

→ Oder dieser Ausschluss:

**Betriebsschäden an maschinellen Einrichtungen;**

**Diese Betriebsschäden sind dann auch an der Maschinenanlage ausgeschlossen: Brand, Sengen, Schmoren, Kurzschluss, Über-Unterspannungsschäden, Wassereinbruch und Sinkschäden;**

→ Ausschlüsse Elektro- oder Hybridboot-Klausel- Brand aufgrund von Tiefentladung.

**13. Nicht versichert sind Schäden an persönlichen Effekten und Bootstrahlern nach soweit sie nicht durch Unfall des Fahrzeugs, höhere Gewalt wie Sturm, Blitzschlag, Erdbeben, Brand oder Explosion verursacht worden oder durch Diebstahl abhandengekommen sind.**

→ Ups, bei Schäden am Motor, Trailer und Effekten auf einmal keine Allgäherendeckung mehr? Gefahren sind einzeln aufgezählt?

**14. Schäden, die verursacht wurden oder entstanden sind, während oder weil der Versicherte eine der behördlichen Bestimmungen nicht einhält,**

→ Wer kennt schon alle behördlichen Bestimmungen im In- u. Ausland?

**15. Wenn ein Staat oder zuständige Behörde auf Grund gesetzlicher Bestimmungen nach einem Versicherungsfall des versicherten Schiffes die Hebung des Wracks und/oder Aufräumung für Rechnung des Versicherten veranlasst, so haftet der Versicherer...**

→ Sind laut Vertrag alle Wrackbeseitigungskosten und das in jedem Fall versichert? Auch wenn keine Behörde, mitversichert weil es sich um eine Private/ Vereins Marina handelt?

**16. Das Fahrzeug, die Maschinenanlage und das Zubehör regelmäßig, mindestens in denen vom Hersteller empfohlenen Intervallen, zu warten,**

Internet: [www.neubacher-marine.de](http://www.neubacher-marine.de) Mail: [info@neubacher-marine.de](mailto:info@neubacher-marine.de) Tel. 0385/52 19 1000



**Impressum**

Herausgeber: NEUBACHER Boots-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH, August-Bebel-Straße 10, 19055 Schwerin, Tel. 0385 52 19 1000, Fax. 0385 52 19 10 111, [www.neubacher-marine.de](http://www.neubacher-marine.de), Redaktion: Jörg Neubacher (V.i.S.d.P.), Registrierungs-Nr. D-JOC9-OU3R7-70, Satz: tokati GmbH | Druck: flyeralarm GmbH | Dezember 2025

# Versicherungen für Boots- und Yachtbesitzer

Ein Überblick über die Versicherungsprodukte, die wir zurzeit für privat genutzte Sportboote anbieten können. Den genauen Versicherungsumfang finden Sie in unseren Versicherungsbedingungen – oder rufen Sie uns einfach an.

## + Sportboothaftpflichtversicherung

Für Schäden, die Sie einem Dritten zufügen.

## + Sportbootkaskoversicherung

Ersetzt Schäden am eigenen Boot. Optional: Premiumschutz mit vielen Erweiterungen zum Versicherungsumfang; Erweiterter Premiumschutz mit Maschinenversicherung Plus für Kolbenfresser & Co.

## + Sportbootinsassenunfallversicherung

Leistet bei Unfallschäden der eigenen Crew.

## + Yachtrechtsschutz

Schützt Sie finanziell bei Rechtsstreitigkeiten rund um Ihr Wasserfahrzeug.

## + Charterversicherungen

- Charterreiserücktrittversicherung
- Charterkautionsversicherung
- Skipper-Haftpflichtversicherung
- Insassenunfallversicherung

*Damit Sie auch auf Ihrem Charterboot gut versichert sind.*

## + Jetski

Kasko- und Haftpflichtversicherungen für Wassermotorräder.

## + Floating Home Versicherungen

Kasko- und Haftpflichtversicherungen für schwimmende Häuser.

### Rechtliches:

Eine Gewerbeerlaubnis nach § 34d Abs.1 GewO als Versicherungsmakler wurde erteilt für:

(1) NEUBACHER Boot-Yacht-Schiffsversicherungsmakler GmbH; August Bebel Str. 10; 19055 Schwerin.

(2) Es bestehen keine Beteiligungen an oder von Versicherern oder deren Muttergesellschaften.

(3) Wir haben eine gesetzeskonforme Vermögensschadenhaftpflicht der IHK nachgewiesen.

(4) Die Registrierung ist über die IHK Schwerin erfolgt. Registriernummer: D-J0C9-OU3R7-70

(5) Eintragungen können im Vermittlerregister überprüft werden unter: [www.vermittlerregister.info](http://www.vermittlerregister.info) oder unter Telefon: (0 180) 60 05 85 0

(Festpreis 0,20 €/Anruf; Mobilfunkpreise maximal 0,60 €/Anruf) oder bei der DIHK e.V. Breite Straße 29 10178 Berlin, Telefon: (030) 20308-0, Internet: [www.dihk.de](http://www.dihk.de), als registerführende gemeinsame Stelle nach § 11a GewO jederzeit veranlassen.

(6) Beratung und Vergütung: Wir bieten im Zuge der Vermittlung eine Beratung gemäß den gesetzlichen Vorgaben an und erhalten für die erfolgreiche Vermittlung eines Versicherungsvertrages eine Provision vom Produktanbieter. Diese Provision ist somit nicht separat von Ihnen an uns zu bezahlen, sondern bereits in der Versicherungsprämie enthalten. Weitere Vergütungen für die Vermittlung von Versicherungsprodukten erhalten wir nicht.

(7) Sofern Sie mit unseren Dienstleistungen einmal nicht zufrieden sein sollten, können Sie folgende Stellen als außergerichtliche Schlichtungsstellen gemäß § 214 VVG und zur Teilnahme am Streitbeilegungsverfahren gemäß § 36 Verbraucherstreitbeilegungsgesetz anrufen:

- Versicherungsombudsman e.V., Postfach 080 632, 10006 Berlin
- Ombudsman Private Kranken- und Pflegeversicherung, Postfach 06 02 22, 10052 Berlin

**Online-Streitbeilegung** gemäß Art. 14 Abs. 1 Verordnung über Online-Streitbeilegung in Verbraucherangelegenheiten (ODR-VO)

Die Europäische Kommission stellt eine Plattform zur Online-Streitbeilegung (OS-Plattform) bereit, die Verbraucher unter <https://webgate.ec.europa.eu/odr/main/> finden. Verbraucher haben die Möglichkeit, diese Plattform für außergerichtliche Beilegung ihrer Streitigkeiten über vertragliche Verpflichtungen zu nutzen.

[info@neubacher-marine.de](mailto:info@neubacher-marine.de)

### Berufsrechtliche Regelungen:

- § 34d Gewerbeordnung
- §§ 59-68 VVG
- VersVermV

Die berufsrechtlichen Regelungen können über die vom Bundesministerium der Justiz und von der juris GmbH betriebene Homepage [www.gesetze-im-internet.de](http://www.gesetze-im-internet.de) eingesehen und abgerufen werden.

NEUBACHER  
Hilfe & Erstmeldung  
im Schadenfall  
+49 385 521 910 110