

SANKARA – Pressekit

Öffentliche Dokumentation eines Haftpflichtschadens und des offenen Streits über die Entschädigungshöhe

Stand: 13. August 2026

Version: 10.5.0

Fallkennung: SANKARA-2026-01-09

Pressekontakt: Stefan · help@themaiffiles.fr

Kurzfassung

Am 9. Januar 2026 drückte NAUSICAA die deutlich kleinere SANKARA im Hafen von Argostoli gegen die Kaimauer. Für mich traf der Aufprall mehr als ein Boot: SANKARA war mein einziges Zuhause und der Mittelpunkt meines Lebens. MAIF bearbeitet den Fall unter der Haftpflichtdeckung ihres Versicherten und hat ein Entschädigungsangebot abgegeben. Gestritten wird nicht mehr über den Kollisionsablauf, sondern über die Höhe und Herleitung der Entschädigung.

Der Gutachter setzte den angeblichen Vorunfallwert mit 1.000 bis 2.000 Euro an. Meine Versandmail zeigt beide Seiten des Kaufvertrags; der Gutachter beschreibt die ihm vorliegende Fassung dagegen als abgeschnitten und ohne Käufer-, Verkäufer- oder Bootsdaten. Wo diese Lücke entstand, lässt sich aus der öffentlichen Akte nicht feststellen.

Eine Besichtigung vor dem Unfall ist nicht dokumentiert. Für die Abwertung wurden unter anderem Fotos des bereits beschädigten Boots herangezogen. Dem gegenüber stehen eine datierte Aufnahme vom Vortag, Kauf- und Eigentumsunterlagen sowie weitere Falldokumente. Konkrete Vergleichsboote oder Marktangebote nennt die öffentliche Akte nicht.

Kerndaten

Position	Angabe
Geschädigtes Boot	SANKARA
Anderes Boot im dokumentierten Kollisionsablauf	NAUSICAA
Versicherer	MAIF
Unfallort	Argostoli, Kefalonia, Griechenland
Unfalldatum	9. Januar 2026
Kaufdatum	1. Juni 2024
Belegter Kaufpreis	13.600 Euro
Reparaturkalkulation	rund 23.000 Euro
Vom Gutachter genannter Vorunfallwert	1.000 bis 2.000 Euro
Angebot von MAIF	2.000 Euro
Mein Vergleichsvorschlag	15.500 Euro

Der Kaufpreis ist nicht automatisch mit dem rechtlich geschuldeten Wiederbeschaffungswert gleichzusetzen. Mein Vergleichsvorschlag bestand aus 12.000 Euro für das Boot und 3.500 Euro für Entfernung beziehungsweise Folgekosten; er ist eine Vergleichsposition und keine gerichtliche Schadensfeststellung.

Kurzüberblick: meine Schilderung und das dokumentierte Angebot

Links steht, was ich seit der Kollision nach eigener Darstellung erlebe. Rechts steht, was MAIF schriftlich angeboten hat. Meine Schilderung ist keine gerichtliche Feststellung; das Angebot ist durch die veröffentlichte Korrespondenz belegt.

Was seitdem mein Leben bestimmt	Dokumentiertes Angebot von MAIF
SANKARA war mehr als ein Boot: mein einziges Zuhause und der Mittelpunkt meines Lebens. Einen gleichwertigen Ersatzwohnraum habe ich nicht.	MAIF bestreitet die Haftung dem Grunde nach nicht und bearbeitet den Schaden unter der Haftpflichtdeckung ihres Versicherten.
Die Reparaturkalkulation liegt bei rund 23.000 Euro. Für mich stehen damit auch meine Mobilität und mein Leben an Bord auf unbestimmte Zeit still.	Der übermittelte Gutachtertext nennt 1.000 bis 2.000 Euro als „Vorunfallwert“. Er beruht auf einer als abgeschnitten beschriebenen Kaufunterlage und auf nach der Kollision ausgewertetem Material.
Seit Monaten muss ich SANKARA nach eigener Darstellung etwa jeden zweiten Tag auspumpen und überwachen, damit sich der Zustand nicht verschlechtert oder das Boot sinkt.	MAIF bietet 2.000 Euro gegen Unterzeichnung an.
Vor der Kollision arbeitete ich als Segellehrer und Berufsskipper; für Überführungen reiste ich zu Booten meiner Auftraggeber. Wegen der ständigen Sicherung von SANKARA konnte ich diese Einsätze nach meiner Darstellung nicht mehr wahrnehmen, die Verträge wurden gekündigt und mein Einkommen brach weg. E14 protokolliert nur meine Einkommensangabe; Ursache und Höhe des Verlusts belegt es nicht unabhängig.	Mein Vergleichsvorschlag über 15.500 Euro – 12.000 Euro für das Boot und 3.500 Euro für Entfernung beziehungsweise Folgekosten – wurde abgelehnt; MAIF hielt an 2.000 Euro fest.
Auskranken, Liegeplatz, Sicherung, mögliche Entfernung oder Entsorgung, fachliche und rechtliche Hilfe sowie die laufende Kommunikation gehören für mich inzwischen zu den Folgen.	Das veröffentlichte Angebot bezieht Verlust des Wohnraums, Nutzungsausfall, den geltend gemachten Einkommensausfall nach Kündigung meiner Überführungs-, Segellehrer- und Berufsskipper-Verträge, Pump- und Sicherungsaufwand, gesundheitliche Folgen, Entfernungskosten und Verwaltungsaufwand nicht gesondert.
Die von mir vorgelegten medizinischen Unterlagen nennen Mangelernährung und Nierenprobleme. Ich führe die Verschlechterung auf Wohnungsnot, Arbeitsverlust und den langen Streit zurück; ein medizinischer Ursachenzusammenhang ist damit nicht festgestellt.	Die öffentliche Korrespondenz enthält hierzu keine eigenständige
Wichtig: Die linke Spalte ist meine Schilderung, kein gerichtliches Ergebnis. Jede Folge müsste im Streitfall gesondert belegt, rechtlich zugerechnet und bewertet werden.	

Jede geltend gemachte Folge müsste in einem Streitverfahren gesondert belegt, rechtlich zugerechnet und nach dem anwendbaren Recht bewertet werden.

Der Kern des Streits

1. Haftung und Entschädigung sind getrennte Fragen

MAIF nahm den Anspruch im Rahmen der Haftpflichtdeckung ihres Versicherten auf. Der Gutachtertext bezeichnet die Schäden als mit dem Aufprall von NAUSICAA gegen SANKARA und die Kaimauer vereinbar. MAIF bot 2.000 Euro an. Diese Dokumente zeigen: Nicht die Haftung dem Grunde nach, sondern die Höhe der Entschädigung und die Bewertungsmethode sind noch streitig.

2. Dokumentierte Diskrepanz beim Kaufvertrag

Die Versandmail zeigt beide Vertragsseiten als Anlagen. Der Gutachter beschreibt die ihm zur Verfügung stehende Version als abgeschnitten. Nach seinem Text fehlten Käufer-, Verkäufer- und Bootsdaten. Die öffentliche Akte belegt die Diskrepanz, aber nicht, an welcher Stelle sie entstand. Eine Verantwortungszuweisung wird deshalb nicht vorgenommen.

3. Vorunfallwert aus Material nach der Kollision

Bewertet werden musste der Zustand unmittelbar vor dem Aufprall. Der Gutachter hatte SANKARA vor dem Unfall nicht körperlich besichtigt. Sein dokumentenbasierter Text stützt die Abwertung dennoch auf das Erscheinungsbild in Fotos, die das Boot nach der Kollision zeigen. Ich beanstande, dass damit aus einem Nachher-Zustand auf den Vorher-Wert zurückgerechnet wurde.

4. Vorher-Unterlagen und offene Prüffragen

Eine Aufnahme mit Zeitstempel vom 8. Januar 2026, 13:07 Uhr, zeigt SANKARA einen Tag vor der Kollision. Zum weiteren Bestand gehören Kauf-, Eigentums-, Wartungs- und Ausstattungsunterlagen. Die öffentliche Akte dokumentiert keine nachvollziehbare Liste konkreter Vergleichsboote oder Marktangebote, mit denen diese Informationen bei der Wertbestimmung abgeglichen worden wären.

Was die öffentliche Akte belegt – und was nicht

Belegt sind die veröffentlichte Korrespondenz, die darin dokumentierten Übertragungen, der von MAIF übermittelte Gutachtertext, das Angebot über 2.000 Euro, meine Einwände und mein Vergleichsvorschlag, die datierte Vorher-Aufnahme sowie die veröffentlichten Foto- und Dokumentensätze.

Als meine Position gekennzeichnet bleiben insbesondere meine weitergehenden Vorwürfe, meine Bewertung der wirtschaftlichen und persönlichen Folgen und meine Forderung nach einer unabhängigen Neubewertung. Eine Eingabe bei einer Behörde ist keine behördliche Feststellung. Die am 4. Juni 2026 bei einer Gemeinde aufgenommene Erklärung protokolliert meine Angaben zu meiner persönlichen und wirtschaftlichen Lage; sie bestätigt nicht eigenständig Unfallursache, Haftung oder sämtliche Folgen.

Gesundheitliche Angaben und Beweisgrenze

Die von mir vorgelegten medizinischen Unterlagen nennen Mangelernährung und Nierenprobleme. Ich führe die Verschlechterung auf die fortdauernde Wohnungsnot, den Verlust meiner beruflichen Aufträge und den offenen Regulierungsstreit zurück. Die Unterlagen belegen die medizinischen Befunde; einen ursächlichen Zusammenhang mit der Kollision oder ihrer Regulierung stellt dieses Pressekit nicht als medizinisch bewiesen dar. Wegen der Gesundheits- und Identitätsdaten bleiben die Unterlagen privat.

SANKARA vor der Kollision

Neun zusätzliche Fotografien habe ich als Aufnahmen aus der Zeit vor der Kollision in die öffentliche Akte aufgenommen. Sie zeigen SANKARA unter Segeln, am Liegeplatz, im Cockpit und im Innenraum und dokumentieren damit den allgemeinen Vorzustand und die tatsächliche Nutzung als Wohn- und Reiseboot.

Die genauen Aufnahmedaten dieser neun Dateien sind öffentlich nicht verifiziert. Die Bilder begründen deshalb nicht automatisch den rechtlich maßgeblichen Marktwert am 9. Januar 2026. Für den unmittelbaren Vorzustand bleibt die mit 8. Januar 2026, 13:07 Uhr, datierte Aufnahme in E13 das stärkste öffentliche Bilddokument.

Ausgewählte Dateien:

- before-04-berth-profile.webp – Gesamtansicht am Liegeplatz
- before-06-under-sail-offshore.webp – SANKARA unter Segeln
- before-01-interior.webp – Innenraum und Wohnbereich
- before-09-cockpit.webp – Cockpit und Steuerstand

Die Aufnahmen wurden mir für diese Falldokumentation bereitgestellt. Daraus folgt keine allgemeine Lizenz zur externen Weiterverwendung; Bildrechte und Quellenangabe sind vor einer Nutzung gesondert zu klären.

Noch nicht öffentlich belegt: erster Vor-Ort-Gutachter

Nach meiner Darstellung hatte zuvor ein anderer Gutachter SANKARA vor Ort untersucht und den Kaufpreis in einem nichtöffentlichen Vorabbericht als plausibel eingeschätzt. Danach beauftragte die Versicherung einen anderen Gutachter. Der Vorabbericht liegt der öffentlichen Akte noch nicht vor; Wortlaut, Herkunft und Beweiswert können daher derzeit nicht unabhängig geprüft werden. Ich bemühe mich um das Dokument und werde es nach Eingang, Prüfung und erforderlicher Schwärzung veröffentlichen.

Chronologie – 24 Punkte

Nr.	Datum	Status	Vorgang	Beleg
1	1. Juni 2024	dokumentiert	Ich kaufe SANKARA für 13.600 Euro. Vollständige Eigentums- und Identitätsunterlagen bleiben privat.	privates Archiv
2	8. Januar 2026	dokumentiert	Eine Aufnahme mit Zeitstempel 13:07 Uhr zeigt SANKARA einen Tag vor der Kollision.	E13
3	9. Januar 2026	dokumentiert	NAUSICAA drückt SANKARA im Hafen von Argostoli gegen die Kaimauer; der Gutachtertext beschreibt die Schäden später als mit diesem Ablauf vereinbar.	Fotos, E06
4	25. Januar 2026	dokumentiert	MAIF übernimmt die Bearbeitung des Anspruchs unter der Haftpflichtdeckung ihres Versicherten.	E01
5	29. Januar 2026	dokumentiert	Eine erste Übertragung umfasst acht Dateien und rund 300 MB; der Download von Unfallvideos und Unterlagen wird bestätigt.	E02
6	30. Januar 2026	dokumentiert	MAIF bestätigt nach IT-Prüfung den Erhalt der Videos und fordert weitere Unterlagen an.	E02
7	2. Februar 2026	dokumentiert	Eine zweite Übertragung umfasst 41 Dateien und rund 90 MB.	E02
8	30. März 2026	dokumentiert	Die an MAIF gesandte E-Mail zeigt Reparaturkalkulation, beide Seiten des Kaufvertrags und ein weiteres Bootsdokument als Anlagen.	E03
9	9. April 2026	dokumentiert	MAIF nennt den beauftragten maritimen Gutachter; der erste direkte Kontakt ist dokumentiert.	E04
10	13. April 2026	dokumentiert	Der Gutachter bittet erneut um die Videos, da MAIF sie ihm nach seiner Mitteilung nicht habe übermitteln können; ich sende sie direkt.	E04
11	14.–15. April 2026	dokumentiert	47 Dateien mit rund 200 MB werden erneut übertragen; Download und Vorschau durch den Empfänger werden bestätigt.	E04
12	6. Mai 2026	dokumentiert	MAIF erklärt, noch auf den Gutachterbericht zu warten.	E05
13	12. Mai 2026	dokumentiert	Der Gutachter bestätigt den Kollisionszusammenhang, beschreibt den ihm vorliegenden Kaufbeleg als abgeschnitten, stützt die Abwertung auf Nachher-Fotos und nennt 1.000 bis 2.000 Euro; MAIF bietet 2.000 Euro.	E06
14	19. Mai 2026	Meine Position	Ich schlage eine Einigung über 15.500 Euro vor: 12.000 Euro für das Boot und 3.500 Euro für Entfernung beziehungsweise Folgekosten.	E07
15	22. Mai 2026	Meine Position	Ich beanstande die Diskrepanz beim Kaufvertrag, die Rückrechnung aus Nachher-Fotos und das Fehlen transparenter Marktvergleiche.	E07
16	27. Mai 2026	dokumentiert	MAIF bestreitet die Haftung nicht, lehnt den Vergleichsvorschlag ab und hält unter Verweis auf den angenommenen Wert an 2.000 Euro fest.	E07
17	4. Juni 2026	protokolliert	Meine persönliche und wirtschaftliche Lage wird behördlich protokolliert. Die Erklärung dokumentiert meine Angaben, nicht eine eigenständige Behördenfeststellung zum Unfall.	E14
18	15. Juni 2026	dokumentiert	Unterlagen werden an griechische Stellen übermittelt; private Identitäts- und Registerdokumente werden nicht veröffentlicht.	E08
19	10. Juli 2026	dokumentiert	Ein maritimes Expertennetzwerk teilt mit, ohne formelle Intervention des Versicherers könne die technische Untersuchung nicht vertieft werden.	E09
20	13.–17. Juli 2026	weiter offen	MAIF kündigt nach erneuter Eskalation eine detaillierte Prüfung und Antwort an; meine schweren Vorwürfe bleiben ausdrücklich als solche gekennzeichnet.	E10
21	14. Juli 2026	dokumentiert	Ich reiche eine Eingabe bei der französischen Aufsicht ein. Die Eingangsbestätigung entscheidet den individuellen Streit nicht.	E11
22	27. Juli 2026	Meine Position	Ich lege meine methodischen Einwände erneut dar und verlange eine unabhängige Neubewertung.	E12
23	28. Juli 2026	dokumentiert	SANKARA wird zur weiteren Dokumentation aus dem Wasser gehoben; die Fotos ersetzen kein unabhängiges Gutachten.	Fotos
24	8.–9. August 2026	Meine Position	Ich veröffentliche meinen Hilferuf und übersende ihn den Beteiligten. Das Video ist meine Darstellung.	öffentliches Video

Öffentliche Belegsätze – 15 Belegsätze, 80 Seiten

Beleg	Datum	Inhalt	Seiten
E01	25. Januar 2026	Haftplichtbearbeitung durch MAIF	4
E02	29. Januar 2026	Übertragung von Videos, Fotos und Unterlagen	6
E03	30. März 2026	Versandmail mit Reparaturangebot, beiden Kaufvertragsseiten und Bootsunterlagen	1
E04	9. April 2026	Gutachterkontakt und erneute Medienübertragung	13
E05	6. Mai 2026	Warten auf den Gutachterbericht	2
E06	12. Mai 2026	Haftungsanalyse, abgeschnittener Kaufbeleg, Bewertungsmethode und 2.000-Euro-Angebot	3
E07	19. Mai 2026	Widerspruch gegen Dokumentendiskrepanz und Bewertung; Festhalten an 2.000 Euro	10
E08	15. Juni 2026	Übermittlung an griechische Stellen	2
E09	10. Juli 2026	Rückmeldung aus dem maritimen Expertennetzwerk	2
E10	13. Juli 2026	Von MAIF angekündigte erneute Prüfung	7
E11	14. Juli 2026	Eingabe bei der französischen Versicherungsaufsicht und Eingangsbestätigung	9
E12	27. Juli 2026	Meine technische Kritik an Dokumentengrundlage und Rückrechnung	12
E13	8. Januar 2026	Datierte Vorher-Aufnahme vom 8. Januar 2026, 13:07 Uhr	4
E14	4. Juni 2026	Behördlich protokollierte Erklärung zu meiner Situation	1
E15	15. Juni 2026	Geschwärzte Register- und technische Auszüge zu NAUSICAA	4
Gesamt		15 Belegsätze	80

Die vollständige deutschsprachige Belegakte ist in der Website unter [de/akte/](#) abrufbar.

Umfang des veröffentlichten Bestands

Kategorie	Anzahl
Geprüfte Quelldateien	148
Öffentliche Derivate	144
Geschwärzte Dokumentseiten	80
Veröffentlichte Fotos	64
Davon SANKARA	46
Davon NAUSICAA	18
Bewusst nicht veröffentlichte private Quellen	4
Öffentliche Belegsätze	15

Die vier nicht veröffentlichten Dateien sind drei Abbildungen eines Ausweisdokuments und eine Aufnahme medizinischer Unterlagen. Die medizinische Aufnahme wird nur in der privaten Quellenprüfung berücksichtigt; die Website veröffentlicht weder Rohunterlagen noch Messwerte, Behandlungsdaten oder Identifikatoren. Die öffentlichen Dokumentseiten sind dauerhaft gerastert und geschwärzt; Originaldateien sowie EXIF- und GPS-Metadaten werden nicht öffentlich bereitgestellt.

Vier veröffentlichte Vergleichsentscheidungen

Die Entscheidungen betreffen andere Sachverhalte. Sie beweisen weder eine einheitliche Unternehmenspraxis noch den Ausgang des SANKARA-Falls. Sie zeigen lediglich Fälle, in denen Gerichte von einer durch MAIF vertretenen Bewertung oder Ablehnungsposition abwichen.

- 1. Cour d'appel de Douai, 30. April 2026, RG 24/05490.** MAIF verteidigte bei einem unverschuldeten Totalschaden 200 Euro beziehungsweise 150 Euro bei Behalten des Fahrzeugs. Das Gericht bezeichnete die Bewertung als ungewöhnlich niedrig und sprach 1.200 Euro Sachschaden sowie 1.201,20 Euro Nutzungsausfall zu. [Entscheidung](#)
- 2. Tribunal judiciaire d'Ajaccio, 2. Februar 2026, RG 23/00708.** Bei einem gesunkenen Motorboot verweigerte MAIF die Regulierung, obwohl das eigene Gutachten 16.500 Euro Wert und 3.660 Euro Beseitigungskosten auswies. Das Gericht sprach 19.980 Euro zuzüglich weiterer Kosten zu. [Entscheidung](#)
- 3. Cour d'appel de Lyon, 17. Mai 2023, RG 21/00645.** Nach einer Bootskollision und dem späteren Sinken sah das Gericht die Grundlage für einen vollständigen Leistungsausschluss nicht als nachgewiesen an und sprach 13.100,50 Euro für Boot und Inventar zu. [Entscheidung](#)

4. **Tribunal judiciaire de Grenoble, 8. September 2025, RG 24/03754.** Nach einem Fahrzeugbrand standen 2.800 Euro aus einem MAIF-Gutachten einer gerichtlichen Bewertung von 6.400 Euro gegenüber. Das Gericht folgte der Bewertung anhand konkreter Vergleichsangebote, Ausstattung und Laufleistung; hinzu kamen weitere Positionen. [Entscheidung](#)

Pressebilder und vorgeschlagene Bildunterschriften

Die Website enthält 64 veröffentlichte Fotos: 46 von SANKARA und 18 von NAUSICAA. Für eine redaktionelle Auswahl eignen sich insbesondere:

1. **SANKARA einen Tag vor der Kollision.** Datierte Aufnahme vom 8. Januar 2026, 13:07 Uhr; sie dokumentiert den unmittelbaren äußeren Zustand vor dem Ereignis. Datei: [sankara-before-2026-01-08.webp](#)
2. **SANKARA vor der Kollision am Liegeplatz.** Gesamtansicht mit gesetztem Großsegel; das genaue Aufnahmedatum ist öffentlich nicht verifiziert. Datei: [before-04-berth-profile.webp](#)
3. **SANKARA vor der Kollision unter Segeln.** Die Aufnahme dokumentiert die tatsächliche Nutzung als Segelboot; das genaue Aufnahmedatum ist öffentlich nicht verifiziert. Datei: [before-06-under-sail-offshore.webp](#)
4. **SANKARA als Wohnboot.** Innenraum und Wohnbereich vor der Kollision; das genaue Aufnahmedatum ist öffentlich nicht verifiziert. Datei: [before-01-interior.webp](#)
5. **SANKARA nach der Kollision.** Gesamtansicht im Wasser am 14. April 2026; Name und roter Rumpfstreifen sind sichtbar. Datei: [IMG_5005.webp](#)
6. **NAUSICAA am Unfalltag.** Heckansicht am Liegeplatz am 9. Januar 2026; Name, Heimathafen, Heckfenster und Größenverhältnis sind erkennbar. Eine unbeteiligte Person wurde durch Beschnitt entfernt. Datei: [4D79E385-9107-4925-A43B-0EDF5036CCB2.webp](#)
7. **SANKARA an Land.** Unterwasserschiff und Kiel im Hebegurt am 28. Juli 2026. Datei: [29010E2D-CC3B-440B-AD09-D4FEDF107F1B.webp](#)

Hinweis zur Pressennutzung

Die Veröffentlichung der Dateien ist keine pauschale Rechteübertragung. Vor einer externen Nutzung sind Freigabe, Umfang, Auflösung und Quellenangabe über den Pressekontakt mit mir zu klären. Geschwärzte oder beschnittene öffentliche Derivate dürfen nicht so bearbeitet werden, dass Schutzmaßnahmen umgangen, Personen neu identifizierbar oder Vorher- und Nachher-Aufnahmen inhaltlich verwechselt werden. Für Original- oder höher aufgelöstes Material ist ebenfalls der Pressekontakt anzuschreiben.

Unabhängigkeit, Domain und Kennzeichen

themaifiles.fr ist meine unabhängige, nicht kommerzielle Falldokumentation und keine offizielle Website von MAIF. Es besteht keine Verbindung zu, Beauftragung durch oder Billigung von MAIF. Die Bezeichnung MAIF verwende ich ausschließlich, um den betroffenen Versicherer und den Gegenstand der Berichterstattung zu identifizieren. Logo und Erscheinungsbild von MAIF werden nicht verwendet.

Unterstützungszahlungen sind freiwillig, begründen keinen Anspruch auf eine Leistung und dienen nach meiner Darstellung der Bewältigung meines Falls. Die Website bietet keine Versicherungs-, Rechts- oder Vermittlungsdienstleistung.

Ansprechpartner und Gendarstellung

Stefan

SANKARA

help@themaifiles.fr

Der Kontakt kann für Presseanfragen, Belegabgleich, Bildfreigaben, praktische oder fachliche Hilfe sowie Korrekturen und Gendarstellungen genutzt werden. Formelle Gendarstellungen sollten im Betreff „Droit de réponse / Gendarstellung“ tragen und die genaue URL, die beanstandete Passage, den gewünschten Antworttext sowie Identität und Vertretungsbefugnis der antragstellenden Person nennen. Eine Postanschrift oder Telefonnummer wird in diesem Pressekit nicht veröffentlicht.

Redaktioneller Hinweis

Dieses Pressekit fasst die am 13. August 2026 veröffentlichte Akte zusammen. Es ersetzt weder ein unabhängiges Gutachten noch Rechtsberatung oder eine gerichtliche Feststellung. Dokumentierte Tatsachen, meine Positionen und offene Fragen werden getrennt dargestellt. Beteiligte können über den genannten Kontakt Belege, Korrekturen oder eine Gegendarstellung einreichen.

SANKARA-PRESSEKIT-DE · Version ^{10.5.0} · Stand 13. August 2026