



An:

Norddeutscher Rundfunk (NDR),
Herr Markus Bensemann

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU),
Herr Volker Schellhammer

Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI),
Herr Bundesminister Alexander Dobrindt

Paderborn, den 07. April 2016

Offener Brief des Brigantine Falado von Rhodos e. V. an den Norddeutschen Rundfunk (NDR), die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) und das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Sehr geehrter Herr Bensemann,
Sehr geehrter Herr Schellhammer,
Sehr geehrter Herr Bundesminister Dobrindt,

mit diesem Schreiben nehmen wir Bezug auf den NDR-Fernsehbeitrag „Mangelnde Sicherheit bei Vereinsschiffen“, der am 15.03.2016 im Rahmen der Panorama-Sendereihe im NDR ausgestrahlt wurde.

Panorama versteht sich als politisches Magazin im deutschen Fernsehen, das „pointiert und engagiert über Missstände und politische Fehltritte“ berichtet. Die Berichterstattung im vorliegenden Fall ist zwar pointiert, allerdings auch einseitig, undifferenziert und teils falsch.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) soll bei der Aufklärung von Seeunfällen helfen und Sicherheitsempfehlungen daraus ableiten. Dies hat sie auch im Fall des Untergangs der Falado von Rhodos mit Ihrem Untersuchungsbericht Nr. 265/13 getan. Es ist jedoch nicht die Aufgabe der BSU, sich in öffentlich-rechtlichen Sendern über vermeintliche Missstände auf im Betrieb befindlichen Schiffen zu äußern. Wir wehren uns entschieden gegen falsche Behauptungen und dagegen, dass die BSU eine politische Debatte auf dem Rücken des Falado-Vereins austragen möchte.

Wir möchten zunächst folgendes richtigstellen:

- 1.) „Panorama“ schreibt: „Doch die Vereinsführung ignorierte die Warnungen [zum Zustand des Schiffes] und vercharterte die Falado weiterhin an Jugendgruppen“. Die Warnungen wurden nicht ignoriert. Die Vereinsführung hatte sich intensiv und ergebnisoffen mit den Warnungen auseinandergesetzt.
 - a. Die Vereinsmitglieder wurden umgehend informiert und gebeten, ihre Reiseplanungen zu den kommenden Törns bis auf weiteres einzustellen.
 - b. Es gab ein Treffen vor Ort mit der Yacht- & Bootswerft Stapelfeldt.
 - c. Es wurde die Expertise weiterer Werften und Fachleute zurate gezogen.
 - d. Es wurden zusätzliche Arbeiten in der Stammwerft durchgeführt.

Römerstraße 48
33106 Paderborn
post@falado.de
www.falado.de

Amtsgericht Paderborn, VR 685
Steuernummer: 339/5781/0261

Vertretungsberechtigter Vorstand:
Axel Hommel, Daniel Pumpe,
Andreas Burgdorf, Stefan Engel

2.) Die Besatzung wurde von den Isländischen Seenotrettern nicht wie in dem Beitrag behauptet „buchstäblich in letzter Sekunde“ von Bord gerettet. Wie auch im BSU-Untersuchungsberichts nachzulesen, wurden die Jugendlichen drei Stunden, die Erwachsenen eine Stunde vor dem Sinken des Schiffes auf das Rettungsboot gebracht. Anschließend erfolgte ein Schleppversuch, der dann jedoch aus Sicherheitsgründen eingestellt werden musste.

3.) „Panorama“ schreibt: „Allerdings nutzte der Trägerverein eine Gesetzeslücke, um die teuren Kontrollen zu umgehen: Er vercharterte das Schiff nicht gegen eine Gebühr an die Pfadfindergruppen, denn dies wäre eine gewerbliche Nutzung gewesen. Stattdessen mussten alle Teilnehmer an Bord Vereinsmitglieder werden und für die Turns einen so genannten Selbstkostenbeitrag leisten.“ Die Teilnehmer mussten nicht Vereinsmitglieder werden, ausnahmslos waren sie vorher schon Vereinsmitglieder, zum größten Teil sogar seit vielen Jahren. Eine gewerbliche Nutzung ist genau nicht angestrebt, da Vorstand, Skipper sowie alle weiteren Vereinsmitglieder ausschließlich ehrenamtlich tätig sind. Es ist korrekt, dass für ein privat oder von einem Verein betriebenes Sportboot keine gesetzlichen Kontrollen vorgeschrieben sind. Es ist allerdings nicht korrekt, hier von der Ausnutzung einer Gesetzeslücke zu sprechen.

4.) Jo Vierbaum von der Yacht- & Bootswerft Stapelfeldt konstatiert, dass bei der Falado „viele strukturelle Teile einfach schon kaputt gewesen“ seien, und erwähnt „gebrochene Decksbalken, gebrochene Spanten, verrottete Spanten, Bodenwrangen die nicht mehr intakt waren“. Es stimmt, dass einzelne Decksbalken und Spanten im Laufe der Zeit Risse bekommen hatten. Wesentlich ist hier jedoch zu erwähnen, dass gebrochene Teile gedoppelt waren, sodass jeweils die Dopplungen die Funktion des alten Teils übernahmen. Die Yacht- & Bootswerft Stapelfeldt, die sich üblicherweise nicht mit Schiffen dieser Größe befasst, hat die Falado lediglich bei einem Werftaufenthalt und nur im Wasser gesehen, sie hat keine Arbeiten am Rumpf ausgeführt. Unsere Stammwerft, die Modersitzki-Werft Maasholm, tauschte vor der Fahrt einzelne Planken, eine mangelnde Substanz der Spanten im Unterwasserschiffsbereich konnte dabei nicht festgestellt werden.

Wir kritisieren an der Recherche und Berichterstattung:

5.) „Panorama“ berichtet: „Privataufnahmen wie diese belegen: regelmäßig übernahmen Vereinsmitglieder Reparaturen, die sonst nur Werften durchführen.“ Gezeigt werden hier Vereinsmitglieder beim Transport von Batterien, beim Erneuern des Anstrichs und beim Kalfatern einer Stoßstelle am Skylight. Dies sind Arbeiten, und dem wird jeder Fachmann zustimmen, die durchaus bedenkenlos von eingewiesenen Vereinsmitgliedern erledigt werden können. Es entsteht jedoch durch den Bericht insbesondere bei unzureichender Kenntnis der Materie der Eindruck, der Verein hätte Facharbeiten regelmäßig von Laien durchführen lassen. Dies ist nicht der Fall. Erstens gab es unter den Vereinsmitgliedern ausgebildete Bootsbauer und Schiffingenieure, unter deren Anleitung und Kontrolle Arbeiten durchgeführt wurden (schriftlich am 09.02.2016 dem NDR mitgeteilt). Zweitens wurden schwierige und kritische Arbeiten nicht selbst durchgeführt sondern ausschließlich bei Werften in Auftrag gegeben, wie z. B. der Austausch von Planken, Arbeiten an strukturellen Bauteilen und grundlegende Kalfaterarbeiten am Unterwasserschiff.

6.) Wie wir dem NDR auf Anfrage am 09.02.2016 mitgeteilt hatten, ist das neue Vereinsschiff, die „Whydah of Bristol“, ein nach englischen Vorgaben gebautes Schiff. Wir teilten dem NDR mit, dass wir durch einen Gutachter beraten werden, der die Richtlinien der MCA kennt und autorisiert ist, das Schiff entsprechend zu begutachten, und dass sämtliche baulichen Maßnahmen so ausgeführt werden, dass sie konform zur MCA-Area-Category 0 sind. Auch vor dem Hintergrund unseres Schreibens ist es für uns unverständlich, weshalb der NDR hier nicht differenzierter berichtet: „Jürgen Albers [von der BSU] und seine Kollegen warten dringend darauf [auf den Gesetzentwurf des BMVI], denn so lange kann sich der Verein noch weiterhin um die TÜV-Untersuchungen drücken. Die würde auch das neue Schiff, die Whydah of Bristol, wohl nicht bestehen.“ Diese Darstellung erweckt den Eindruck, der Verein würde sich um Sicherheit nicht sorgen und eine Begutachtung kategorisch ablehnen. Das Gegenteil ist aber der Fall.

7.) Grundsätzlich begrüßen wir Sicherheitshinweise der Bundesunfallstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU), insbesondere auch zum neuen Vereinsschiff. Wir möchten jedoch darum bitten, bei der nächsten Vermutung von Sicherheitsmängeln zunächst mit dem Vorstand Kontakt aufzunehmen, anstatt diese Vermutungen wie in diesem Fall durch Fernsehsendungen bekanntzugeben. Herr Albers von der BSU bemängelt hier gegenüber dem NDR z. B. die Abdeckungen, die sich über den Rettungsinseln der „Whydah of Bristol“ befinden. Vor dem Hintergrund des jüngsten Seeunfalls eines Fischkutters vor Fehmarn, bei dem die Inseln wohl festgelaicht waren, ist die Hellhörigkeit der BSU, was Rettungsinseln angeht, durchaus nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar ist das Vorgehen der BSU um hier zu einer Meinung zu gelangen. Die grundlegende Beurteilung eines Schiffes durch die Bundesstelle, noch dazu öffentlich geäußert, darf nicht auf einem einzigen in sozialen Medien recherchierten Foto beruhen. Wie wir dem NDR auf Anfrage am 09.02.2016 ebenfalls mitgeteilt haben, sind die kritisierten Holzabdeckungen so konstruiert, dass sie im Einsatzfall selbstständig aufschwimmen. Die Konstruktion wurde von einem professionellen Bootsbauer nach Rücksprache mit unserem betreuenden Gutachter angefertigt und soll die Rettungsinseln vor Beschädigung schützen.

Der Verein hat in der Vergangenheit einige Fehler gemacht, die insbesondere im Rückblick erkennbar sind. In erster Linie ist hier sicherlich die nur sporadische, zwar jeweils fachlich kompetente aber nicht immer neutrale Begutachtung der Falado zu nennen.

Gleichwohl wurde schon zu Zeiten der Falado sehr viel in die Sicherheit des Schiffes investiert, insbesondere in den 10 Jahren vor dem Untergang. Geprägt durch die Erfahrungen aus dem Verlust der Falado hat sich der Verein dazu entschieden, das neue Schiff regelmäßig freiwillig von einem autorisierten und neutralen Gutachter auf Konformität zu geltenden Sicherheitsstandards prüfen und sich bei baulichen Maßnahmen entsprechend beraten zu lassen. Alle Entscheidungen wurden stets von allen Vorständen gleichermaßen, immer unter Berücksichtigung eines möglichst breiten und fachlich fundierten Meinungsbildes und nie auf Einzelaussagen basierend getroffen.

Die unzähligen begeisterten Berichte von Personen, die in den letzten 40 Jahren auf der Falado fahren durften und deren Leben diese Erlebnisse bereichert haben, bestärken uns darin auch in Zukunft Kindern und Jugendlichen ein außergewöhnliches Fahrtenerlebnis auf See zu ermöglichen.

Wir möchten mit unserer Erfahrungen dazu beitragen, jenen Bereich, der in dem NDR-Bericht als Gesetzeslücke benannt ist mit sinnvollen Vorschlägen klarer zu profilieren. Deshalb arbeitet der Verein derzeit an einer Liste mit Vorschlägen, die den entsprechenden Stellen (BMVI, BG-Verkehr) als Diskussionshilfe zur Verfügung gestellt werden soll. Wir wollen, dass ehrenamtlich getragene Vereine wie wir überleben können, sodass nicht nur einer zahlungskräftig privilegierten Gesellschaftsgruppe solche besonderen Erlebnisse möglich sind. Dabei geht es um mehr als auf einem Segler einen abenteuerlichen und romantischen Törn mitzufahren. Es geht vor allem um die Identifikation mit dem eigenen Schiff und einer eigenen Idee, und die damit verbundene Notwendigkeit selbst Verantwortung hierfür zu übernehmen. Die Falado hieß nicht umsonst bei unseren Mitgliedsgruppen immer „Unser Schiff“ – und das soll auch bei „Unserem neuen Schiff“ so bleiben.

gez. Axel Hommel, Andreas Burgdorf, Daniel Pumpe, Stefan Engel
Vorstand des Brigantine Falado von Rhodos e. V.