

Man könnte meinen, wer seinen Podcast Elfkm nennt und sich damit auf die Tiefe vom Marianengraben

bezieht, der kennt sich aus, mit allem, was so im und auf dem Meer passiert, aber weit gefehlt.

Was wir uns nicht vorstellen konnten, unter welchen Umständen Menschen auf Fischereischiffen arbeiten und wie sie ausgebeutet werden.

Wie kann es sein, dass ein Fischer auf einem Schiff unter deutscher Flagge ein Jahr lang arbeitet, ohne Wochenenden, ohne Urlaub? Gemeinsam mit NDR-Journalist Nils Naber gehen wir heute auf Geschichten fangen an der irischen Küste. Im Netz Geschichten über Ausbeutung, Beifang, Ahnungslosigkeit und Verantwortungsdiffusionen bei den Verantwortlichen.

Ihr hört Elfkm, der Tagesschau-Podcast. Mein Name ist Victoria Michalsack und heute ist Donnerstag,

der 1. Juni. Diese Geschichte, die beginnt an der irischen Küste. Kannst du uns mal beschreiben, wie es da aussieht, wo wir da sind?

Die irische Küste ist sehr rau. Als wir da waren, war das sehr diesiges Wetter, in dem die Wolken hiegen tief,

quasi die Berge sind in den Wolken verschwunden, es war grau, regnerisch, wie man sich das so vorstellt.

Wir sind dann weit rausgefahren in den Westen, da kommt dann ganz am Ende ein Städtchen, wo ganz viele Fischerboote am Wasser liegen und eben auch ständig Fischerboote von allen Milchennationen anlanden und den Fisch abliefern.

Ja, und ihr seid da hingereist in diesen Ort an der irischen Küste, weil ihr verabredet war mit wem? Mit Neil Duffy. Neil Duffy ist so ein Fischerei-Journalist, der früher selbst als Fischer gearbeitet hat und der lebt da und Fischerei ist sein Leben und darüber schreibt er in einem Magazin in Irland und der hat eben uns kontaktiert und uns auf eine Geschichte hingewiesen und deswegen haben wir uns mit ihm verabredet.

At the moment there's two German vessels involved that target these fish by means of gill netting. Es geht um zwei deutsche Fischereischiffe und die Iren haben festgestellt über Satellitenordnung zum Beispiel,

dass diese Schiffe die Stellnetze zu lange draußen lassen.

Was sind denn Stellnetze?

Stellnetze sind Netze, die ins Wasser gehängt werden, quasi wie so eine Wand im Wasser, in die die Fische dann rein schwimmen und sich verheddern

und da muss man das Stellnetze eben dann irgendwo wieder hoch holen und die Fische aus dem Netz rausholen.

Das ist was anderes wie so ein Schleppnetz, das kennt glaube ich der Hörer wahrscheinlich besser, wo so ein Schiff so ein Riesennetz hin, das sich herzieht.

Diese Stellnetze hängen quasi im Wasser an so Bojen, die muss man irgendwann dann wieder reinholen und die Fische da rausholen.

Und da gibt es eben eine gewisse Vorgabe, wie lange man diese Netze im Wasser lassen darf, 72 Stunden

und wenn man die quasi länger als 72 Stunden im Wasser lässt und nicht wieder reinholt, dann hat man die Regel verletzt

und das ist eben offensichtlich mehrfach vorgefallen.

Also es ging eigentlich darum, dass diese Schiffe potenziell zu viel Fisch wegfischen.

Könnte man sagen ja, offiziell geht es natürlich auch darum, dass die Bestände geschützt werden und einfach nicht zu viel Fisch zu lange in den Netzen hängt.

Well, what you have off the west coast of Ireland is very productive fishing grounds, probably the most productive fishing grounds in the EU.

I take in German it's called Zetufel, so does great demand for this fish.

So the Spanish, who are the experts at catching this fish, don't have enough quota, don't have enough access.

So they have over the last 20, 25 years, they have been investing in vessels registered in other countries

like Germany to target these fish.

Neil Duffy erzählt von den Flaggen, die auf den Schiffen wehen und warum.

Kannst du das nochmal erklären?

Warum fahren da in Irland Fischerboote aus Spanien unter deutscher Flagge?

Das hat folgende Grund. In Europa ist es so, es gibt eine gemeinsame Fischereipolitik.

Das heißt, es gibt EU-Gewässer, das heißt, z.B. der Atlantik vor Irland ist ein sogenanntes EU-Gewässer.

Und in der gemeinsamen Fischereipolitik ist es so geregelt, dass unterschiedliche EU-Mitgliedstaaten eben auch Quotenanteile,

das heißt, Fangrechte haben, es gibt EU-Gewässer, z.B. der Atlantik vor Irland ist ein EU-Gewässer, aber alle möglichen EU-Mitgliedstaaten haben jetzt Fangrechte in den verschiedenen EU-Gewässern.

Das heißt, Deutschland hat z.B. Quotenanteile vor Irland.

Quotenanteile, das heißt was genau?

Quotenanteile heißt, deutsche Fischereischiffe dürfen dort eine bestimmte Menge eines bestimmten Fisches rausholen.

Okay.

Und jetzt ist es so, wenn man z.B. an die Spanier denkt, so hat mir Neil David das erklärt,

wenn die sozusagen mit ihren Schiffen quasi die spanische Quote ausgefischt haben,

besteht natürlich die Möglichkeit, dass sie mit anderen Schiffen von anderen EU-Mitgliedstaaten die nationale Quote ausfischen, die das andere Land dort hat.

Ah, okay. Also das heißt, es gibt eine spanische Quote, es gibt eine deutsche Quote,

eine nationale Fangquoten heißt, verschiedene Länder dürfen unterschiedlich viel Fische fangen.

So ist es ganz genau.

Er hat uns darauf hingewiesen, dass hier Januar und Februar zwei deutsche Fischereischiffe von der irischen Marine festgesetzt worden sind.

This is the Pesorza Dose, a German registered Spanish-owned Fishing Vessel detained last Monday off the south-west coast by the Irish Naval Service.

During the week, it was escorted to port in Castletown Bay in Westcork, where it remains.

Die wurden quasi auf hoher See aufgebracht und sind dann in diesen irischen Hafen eskuliert worden von der Marine.

Und der Grund dafür war, dass da Fischereiregeln nicht eingehalten worden seien sollen.

Und bei der Gelegenheit sind da alle ein bisschen andere Dinge noch zu Tage gekommen und er hat gedacht, okay, das ist ein deutsches Schiff, ich kenne jemand in Deutschland, vielleicht interessiert die das.

Das heißt, der Vorwurf war erst mal, die Beuten, die Fischgründe, zu stark aus.
Aber in diesem Fall geht es um eine andere Form von Ausbeutung.
Nämlich welche, erzähl mal.
Als die Schiffe dann in irischen Hafen lagen, hat die Kontrolle die ganzen Schiffe jeweils vorgenommen
und alle möglichen Dokumente geprüft an Bord.
Auch die Arbeitsverträge, die da vorlagen, nach dem einen Schiff Pesorza Dose heißt es.
Da haben sie festgestellt, der Lagen pro Crewmitglied zwei Verträge vor.
Man muss wissen, auf diesem Schiff, abgesehen von KWT, sind quasi alle Indonesier.
Und für diese Indonesier lag eben dann pro Crewmitglied mehrere Verträge vor.
Das Interessante ist, im einen Vertrag war es so, dass 1.000 Euro pro Monat bezahlt werden sollte, pro Crewmitglied.
Und im anderen Vertrag eben 2.000 Euro pro Crewmitglied.
Da kann man sich natürlich fragen, welcher Vertrag ist eigentlich jetzt gültig hier.
Da gab es Diskussionen darum.
Ist erstmal komisch.
Ist erstmal komisch, warum es überhaupt zwei Verträge gibt.
Da haben wir uns dann auch mit beschäftigt, was ist denn da los.
Und im anderen Fall von dem zweiten Schiff Ortegál Tres heißt es.
Da ist es so gewesen, dass man auch Verträge gefunden hat.
Und da ging daraus hervor, dass sie eben auch Indonesier 800 Euro pro Monat bekommen.
Nur mal so zur Einordnung.
Mindestlohn in Deutschland liegt bei 12 Euro.
Ich habe nachgeschaut, das macht bei einer 40-Stunden-Woche gut 2.000 Euro brutto im Monat.
Da klafft ne Lücke.
Was mich auch noch umtreibt, das ist ein spanisches Schiff.
Aber mit deutscher Flagge im irischen Meer.
Und alle an Bord sind Indonesier.
Wie kommt das denn?
Mir war das auch alles nicht klar, als ich mich mit dem ganzen Thema erst mal beschäftigt habe.
Und es ist offensichtlich so, dass in den letzten Jahren das dazu gekommen ist,
dass auf europäischen Fischereischiffen, also Hochschiefischereischiffen,
wir reden hier nicht von Kuttern, die quasi da an unserer Küste kurz rausfahren und wieder reinkommen,
sondern wir reden von Hochschiefischereischiffen, die viele Wochen draußen sind,
dass an Bord dieser Schiffe vermehrt Menschen aus Asien, hauptsächlich Philippin, Indonesien zum Beispiel, tätig sind.
Man muss wissen, dass das harte Arbeiter an Bord, das ist viel Handarbeit, es ist anstrengend.
Hattest du deine Gelegenheit, dir davon mal selbst ein Bild zu machen?
Da haben wir einen Fischer Jason Schiehen getroffen.
Der hat also einen Trauler und der hat mich dann nach unten genommen in seinen Schiff,
hat er mir gezeigt, hier kommt der Fisch rein und hier verarbeiten wir ihn und hier kommt er in den Kühlraum.
Und bei den Gelegenheiten hat er mir gesagt, dass sie auf ihren Schiffen schon lange keine irische

Besatzung mehr haben.

Nicht mal eine europäische Besatzung hat er gesagt, sondern im Grunde kommen die Arbeitskräfte aus Indonesien,

Philippinen, Ägypten hat er gesagt und ohne die könnten sie gar nicht mehr arbeiten.

Uns wurde erzählt, dass auf den Schiffen ein Arbeitsablauf stattfindet nach folgendem System, nämlich 12 Stunden Arbeit, 6 Stunden Pause, in diesen 6 Stunden Pausen ist Schlafen inklusiv, und dann geht es wieder los, 12 Stunden Arbeit, 6 Stunden Pause. Und so geht es non-stop.

Feiertage sind jetzt eher selten, eigentlich kommen die nicht vor.

So wurde uns das von den Indonesien beschrieben.

Junge Männer, alles Männer, die jung sind, die müssen nach Europa kommen, weil sie aus ihrer Sicht in Indonesien einfach nicht genug Geld verdienen können.

Das ist auch normal, sie sind schon viele Jahre gekommen.

Die kommen immer wieder auf europäische Schiffe oder auch andere asiatische Schiffe, die mit dem da gesprochen haben, die waren schon x Mal auf solchen Schiffen.

Das ist nicht zum ersten Mal. Die sind dann monatelang weg von zu Hause, verdienen das Geld und schicken das nach Hause.

Mit wem habt ihr da gesprochen?

Ja, wir haben mit mehreren Besatzungsmitgliedern gesprochen, die uns das berichtet haben, alle Deckungsgleich, dass das so gewesen ist, auch von beiden Schiffen.

Ich spreche kein Indonesisch, ich habe da meine Kollegin Inge Altemann, die beten mir zu helfen und die ist dann richtig in die Recherche eingestiegen.

Und da haben wir einen Herrn in Indonesien kontaktiert.

Oh, Bukan Aramerasai Hanyatanya Dantransit Kimana.
Dwariputraput Dwariputraplutua.

Aha, im Februar 2022, ist er auf der Schiff gekommen.

Fast ein Jahr?

Ja.

Was hat er pro Monat verdient?

Papagachi Kamudapat und Duxatu Bula.

Das Gespräch, ihr hört es, lief auf Indonesisch.

Mir liegt hier die Übersetzung vor.

Die Journalistin Inge Altemaya fragt, der indonesische Fischer antwortet.

Der hat auch ziemlich Angst, dass ihm was passiert, wenn er sich jetzt hier kritisch äußert.

Deswegen mussten wir ihn auch unkenntlich machen.

Er berichtet, dass er 800 Euro pro Monat bekommen hat auf dem Schiff Ortegal Tres.

Quasi jeden Monat war dann eben fast ein Jahr da an Bord, bei durchgehender Arbeit.

Er sagt, Freizeit hätte er nicht kaum gehabt.

Papahari Somingo?

Chapeau.

Ein Jahr lang hat er jeden Tag gearbeitet.

Fast ein Jahr war der an Bord?

Ja.

Durchgängig?

Genau.

Und dann für nur 800 Euro, wenn du sagst,
es ist so harte Knochenarbeit,
da kommen Begriffe in den Kopf wie modernes Klaverei.

Solche Begriffe tauchen auf.

Aber wenn die auf einem Schiff mit deutscher Flagge arbeiten,
weil für das Schiff dann deutsches Recht gilt quasi,
mit der Fangquote,
gilt dann da nicht auch deutsches Recht für die, die da arbeiten.

Klar, für die gilt deutsches Recht.

Und es sind auch deutsche Kontrollbehörden zuständig zu überwachen,
was da los ist, ob die Arbeitsverträge richtig sind.

Und die Arbeitszeiten eingehalten werden in der gleichen Dinge.

Das ist Sache Deutschlands.

Wer ist denn dafür verantwortlich?

Wen habt ihr da konfrontiert mit?

Es gibt in Deutschland eine Behörde,
die heißt Dienststelle Schiffsicherheit.

Die ist zuständig für diese Schiffe.

Und die kontrollieren die regelmäßig auch.

Und die sind auch in diesem Fall,
nachdem die ihren da gesagt haben,
hey, ist irgendwas Komischer am Bord,
sind die auch nach Spanien hingeflohen,
wo die Schiffe hinterher zurückgekehrt sind
und haben da all Kontrollen durchgeführt.

Und was kam daraus?

Zu unserer Überraschung kam daraus,
dass eigentlich alles in Ordnung ist.

Das Ergebnis ist,
dass offensichtlich so ist,
dass der Mindestlohn,
der deutsche Mindestlohn auf deutschen Fischereischiffen
ab der 12-Mail-Zone,
ab dem Ende der deutschen Küstengewässer
nicht mehr gilt,
wenn kein hinreichender Inlandsbezug da vorhanden ist.

Wenn das Schiff

im deutschen Küstengewässer unterwegs ist
und nach ein paar Stunden wieder nach Deutschland zurückkehrt
und hier irgendwie der Fisch an Land verarbeitet wird,
dann ist das alles Mindestlohn abgedeckt.

Aber wenn ich eben wochenlang draußen bin,

weit ab von Deutschland
und das Schiff gar nicht nach Deutschland zurückkehrt,
vielleicht auch nie in Deutschland ist,
dann gilt eben da kein Mindestlohn.
Das ist der Grund, den Leuten zahlen,
was ich will.
Obwohl das Schiff unter deutscher Flagge fährt,
spielt der Mindestlohn unter den Umständen
keine Rolle.
Hätte ich nicht gedacht.
Der andere Punkt war ja diese fadenscheinige Sache
mit den zwei unterschiedlichen Verträgen.
In Falle der zwei Verträge
haben die gesagt,
der eine Vertrag, der niedrigdotierte Vertrag,
der war so,
dass der nur zum Transport der Arbeitskräfte
aus Indonesien nach Spanien da war
in der Bezahlung gekommen ist.
Aber die werden die ganze Zeit
nach hohen Verträgen bezahlt worden.
2000 Euro und mehr.
Wobei die Behörde selbst durchklingen lässt,
dass sie auch nicht genau weiß, ob es wirklich so ist.
Sie hat uns dann geschrieben,
weil die ja alle bar bezahlt werden.
Wenn ihr alle bar bezahlt.
Können wir auch nicht genau nachprüfen,
ob das jetzt wirklich stimmt, aber so wäre es halt.
Also die Verträge seien eben so
und das ist eben so ein
verlässiger 100% offensichtlich
der Unternehmer hier.
Und im anderen Fall 800 Euro,
ja, ist so.
Also es ist nicht so,
dass die Behörde Alarm geschlagen hat
und gesagt hat, das geht alles so nicht.
Okay, also das steht quasi
Aussage gegen Aussage.
Die Menschen, die da arbeiten, sagen,
wir haben nicht das richtige Geld bekommen
und wir haben auch nicht so gearbeitet,
wie das in einem deutschen Arbeitsvertrag normalerweise richtig wäre.

Auf dem Papier steht das aber so.

Und das steht dann quasi gegeneinander.

Was stimmt jetzt?

Ja, das ist ganz interessant.

Also in dem Fall der Pistolsados,
wo es um die zwei Verträge geht,
gehört das Schiff hier an einer Firma,
die quasi laut Papier in Lübeck
gemeldet ist.

Ich bin auch hingefahren.

Das ist ein ganz einfaches Reihenhaus,
wo die Firma gemeldet ist.

Und als ich da hingefahren bin, war aber auch keiner da.

Ich habe dann ein Telefonnummer bekommen
und habe dann jemanden angerufen
und dieser Herr hat uns dann auch gesagt,
ich habe hier eine Uferpromenade
von Travemünde verkauft, hier Karten
für eine Hafenrundfahrt.

Und da sind wir dahin und haben ihn getroffen
und da hatten sie auch gleich ein Interview gegeben
und hat gesagt, ich vertrete die Gesellschaft,
das heißt die Eigentümer der Firma
in Deutschland.

Und da hat uns auch alles erzählt
und war sehr bereitwillig, auskunftsfreudig
und hat im Grunde uns erzählt,
dass sie sich von den irischen Kontrolleuren verfolgt fühlen.
Und dann hatte mir auch angekündigt,
dass sie mir Dokumente schicken will
und Kontakt zu Eigentümern herstellen will.

Ist das aber dann nicht passiert?

Und weil wir mit den echten Eigentümern
sprechen wollten und sicherstellen wollten,
dass die auch wirklich wissen von unserer Recherche
und von unseren Fragen,
bin ich dann auch nach Spanien hingefahren
und habe die doch angesprochen da im Hafen
und da haben die auch mit uns geredet,
aber ein Interview wollten sie nicht geben.

Im Fall der Ortheagal Thresse,
das zweite Stiftsfass so,
das ist ja in Hamburg meiner Firma,
also die Ortheagal Thresse gehört einer deutschen Firma,

die heißt Orthegal Fischerei GmbH,
die sitzt in Hamburg.
Und da bin ich auch hingefahren
und da kam ich an einem Privatweg an
und habe dann geklingelt
und dann war auch jemand da,
der aber nicht zu der Firma gehört, der mir gesagt hat,
hier rufen sie mal die Nummer an
und dann habe ich einen Anwalt erreicht,
der gesagt, ja, ich vertritt die Firma
und da habe ich auch gefragt,
ja, können Sie mir Kontakt herstellen
zu den Eigentümern?
Und da ist es dann dabei geblieben.
Also diese Orthegal Fischerei GmbH,
die hat jeden Versuch mit uns zu sprechen,
abgeblockt, keine einzige Frage beantwortet,
die haben offensichtlich kein Interesse mit uns zu reden.
Wie verworren
diese Besitzverhältnisse sind,
das macht natürlich die Suche
nach Verantwortlichen auch nicht leichter.
Und wenn wir jetzt nochmal
zu diesen Verträgen
kommen bzw.
zu dem, was dann letztendlich dabei rauskommt,
zu den Arbeitsbedingungen der Menschen da,
haben die mal versucht,
was daran zu ändern?
Ich habe ja mit Peter Geitmann gesprochen,
der ist
viele Jahre bei Werdie zuständig gewesen
für Seeschifffahrt
und diese Indonesien, die sind in einer schwierigen Situation.
Sie können sich beschweren,
das dürfen Sie, ganz klar,
Sie tun es aber nicht, weil Sie Angst haben,
dass Sie auf eine Blacklist kommen,
eine sogenannte Schwarze Liste
bei den Crewing-Agenturen, die dieses Personal
setzen.
Wenn Sie so was mitkriegen, dass die sich beschweren,
dann kommen die auf diese Schwarze Liste
und dann ist es eventuell

für immer mit diesem Job vorbei
und Sie werden nie wieder zum Einsatz kommen.
Okay, also so nach dem Motto,
wer hier aufsteht und sagt,
hey, uns steht eigentlich mehr Geld zu
oder mehr Schlaf
oder einfach generell bessere Arbeitsbedingungen,
der seinen Job los und bekommt auch keinen mehr.
So kann man sagen, ja.
Es stehen einfach sehr viele Widersprüche im Raum
, die man betreiben will,
um da Licht ins Dunkel zu bringen.
Also, du hast gesagt,
das passiert unter deutscher Flagge
und Deutschland wäre eigentlich zuständig.
Jetzt kann das ja vielleicht
auf dem Papier so stehen
und dann auch legal sein.
Aber man muss sich doch
zumindest moralisch mal fragen,
wenn da mehrere Leute sagen,
dass das nicht mit rechten Dingen zugeht,
dann
müssten doch andere deutsche Behörden,
die dieser Kontrollbehörde übergeordnet sind,
mal genauer hinschauen, oder?
Ja, ich mein,
ich habe mit dem Arbeitsministerium versucht,
Kontakt aufzunehmen.
Interview wurde abgelehnt,
also man hält das Thema nicht für so wichtig,
dass man mir darüber sprechen muss
und hat mir dann meine Fragen schriftlich beantwortet.
Bei mir hat es dann den Reflex ausgelöst,
ich fahre mal zum Bundestag
und spreche mit Abgeordneten vom Ausschuss
für Arbeiten Soziales,
die sich ja mit Mindestlohnfragen beschäftigen.
Wussten Sie, dass es auf deutschen Fischereischiffen
abseits der Küstengewässer kein deutscher Mindestlohn gilt?
Ähm, das wusste ich tatsächlich nicht.
Ist dem so?
Ja, das ist unwürdig, das ist menschlich unwürdig,
weil wir hart arbeit der solchen Rechenlohn dafür enthalten.

Das geht gar nicht.

Das muss anders gelöst werden?

Muss gestehen, ist mir nicht bekannt,
weil ich mich mit Schifffarten noch nicht
so auseinandergesetzt habe, aber es ist natürlich extrem,
weil wir ja Mindestlohn in Deutschland haben.

Dieser Änderungsbedarf?

Ja, sehe ich.

Ja, ich habe in Irland ein Gewerkschafter getroffen.

Michael O'Brien heißt der
von ITF Internationale Seeleute-Gewerkschaft.

Der hat sich mit diesen Indonesien
eingehen beschäftigt
und sich für sie eingesetzt.

Und der hat mir eben
die Sache mit den Verträgen erklärt
und was da passiert ist
und was aus seiner Sicht nicht geht.

Nämlich, dass den Indonesien
ein asiatischer Lohn bezahlt wird
für Arbeit in der Europäischen Union.

Das geht für ihn nicht, sondern
er hat darauf hingewiesen,
dass die Ihren ja da schon einiges
erreicht hätten.

Er war bafferstaunt, dass er beim deutschen Schiff
überhaupt so was möglich ist.

Was mir zu der Geschichte einfällt,
ist, dass wir Deutsche ja immer
auf der Welt unterwegs sind
mit dem moralischen Zeigefinger
und glauben, wir machen alles besonders gut
und moralisch auch ganz besonders sauber unterwegs.

Und zu wiederholten Male wird einfach hier deutlich,
es gibt ja auch andere Beispiele,
dass wir einfach bei ganz einfachen Dingen
halt nicht vorbildlich sind.

Wir sind da einfach keine Vorbilder.

Es macht einen da schon irgendwo betroffen.

Weißt du, was geworden ist
aus den Indonesien, mit denen ihr gesprochen hattet?

Sind die immer noch
in diesem Gewerbe tätig?

Gehen die wieder auf den Schiff?

Oder sind da vielleicht wieder?
Von einem weiß ich, dass er gerade wieder an Bord irgendwo ist.
Wir wissen aber nicht wo.
Wenn man das wieder unterwegs ist,
dann sieht man ja, dass das Schiff wieder
auf Fisch fangen ist.
Und uns am Nachrichten erreicht,
dass wieder eine indonesische Kuh an Bord sein soll,
die wieder 800 Euro pro Monat bekommen soll pro Kopf.
Vielen Dank, dass du uns davon erzählt hast, Nils.
Ich bedanke mich auch.
Bis dann. Tschüss.
Das war es mit 11 km für heute.
Mit dabei war Nils Naber,
der mit seiner Kollegin Inge Altemeyer
aus Beutung in der Fischerei-Industrie recherchiert hat.
Ihren Panorama 3-Film zu der Recherche
findet ihr in der AED-Mediathek
oder unter ndr.de.
Wir haben euch das auch noch
in den Shownotes verlinkt.
11 km findet ihr natürlich
in der AED-Audiothek
und überall dort, wo ihr eure
anderen Lieblings-Podcasts wört.
Folgen Autor
ist Stefan Beutting.
Mitgearbeitet hat Mira Sophie
Potten, Produktion
Stefan Ebertshäuser,
Jonas Lasse Teichmann,
Ursula Kirstein und Simon Schuling,
Redaktionsleitung,
Lena Gürtler und Fumiko Lipp.
FKM ist eine Produktion von BR24
und NDR Info.
Mein Name ist Victoria Michalsack.
Wir hören uns morgen wieder.
Ciao.
Und zum Schluss noch ein Tipp.
Politikum,
der Meinungs-Podcast von WDR5.
Politikum ist ein Podcast für alle,
die auf Diskussion haben.

Meinungsstark bis sich auf den Punkt.
Den Podcast verlinken wir euch
in den Shownotes.
Was hältst du von
Politikum die Meinungsmaschine?
Nee, das ist mir irgendwie zu kalt.
Meinungsmannschaft?
Gibt's noch was mit mehr Testosteron?
Meinungsmamas.
Du kannst es auch alleine machen, wenn du willst.
Oder die Meinungsmafia.
Ich werde ihm einen Podcast machen,
den er nicht ablehnen kann.
Politikum,
der Meinungs-Podcast von WDR5.
Wir diskutieren wirklich über alles.
Jetzt länger und persönlicher
neue Folgen montags bis freitags.
Überall, wo es Podcasts gibt.