

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Kirsten Tackmann, Caren Lay, Karin Binder, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/10460 –**

Umsetzung der Gemeinsamen Fischereipolitik der Europäischen Union in der Bundesrepublik Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit Anfang des Jahres 2013 werden die europäischen Gewässer nach einer reformierten Fischereipolitik der Europäischen Union (Gemeinsame Fischereipolitik - GFP) bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung der Fischbestände soll so erfolgen, dass ein höchstmöglicher Dauerertrag (MSY – maximum sustainable yield) für alle genutzten Arten erreicht wird. Zunächst wird der MSY-Ansatz für die Bewirtschaftung einzelner Fischarten herangezogen. Ziel ist jedoch, ihn in mehrjährigen und artübergreifenden Bewirtschaftungsplänen zu implementieren, um auch Interaktionen zwischen den Arten im Ökosystem abbilden zu können.

Die Festsetzung der Fangmöglichkeiten erfolgt unter Beachtung der Ziele der GFP, insbesondere der Auswirkungen der Fischerei-Aktivitäten und Fangmethoden auf die Bestände (fischereiliche Sterblichkeit). Die Fangquoten werden nach wissenschaftlichen Erkenntnissen zu den Bestandsentwicklungen vom Internationalen Rat für Meeresforschung (ICES) vorgeschlagen. Konkrete Festlegungen zu den Fangquoten erfolgen auf dem Verhandlungsweg der zuständigen Ministerinnen und Minister der Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU). Dabei geht es auch um die Berücksichtigung sozioökonomischer Folgen. Ein weiterer wichtiger Schritt für eine nachhaltige fischereiliche Bewirtschaftung ist die Umsetzung des im Rahmen der GFP beschlossenen Paradigmenwechsels. Ursprünglich galt für die europäische Fischerei ein Rückwurfgebot für unerwünschten Beifang. Seit dem Jahr 2012 soll nun durch veränderte Fangmethoden der Beifang auf maximal 7 Prozent reduziert werden. Das Anlandegebot wird schrittweise bis zum Jahr 2019 eingeführt. Zur Durchsetzung der Festlegungen und Regeln der GFP sieht das EU-Recht umfassende Kontrollen vor. In Hinblick auf die bundesdeutsche Umsetzung ergeben sich verschiedene Fragen.

1. Wie viele Seekontrollen deutscher Fischereifahrzeuge haben deutsche Behörden in den Jahren 2014, 2015 und 2016 in der Nord- und Ostsee durchgeführt, und wie viel Prozent der Gesamtmenge deutscher Fänge pro Jahr wurden durch diese Kontrollen in den jeweiligen Seegebieten abgedeckt (bitte nach Fischerei- und Fanggebieten einzeln auflisten)?

Die Anzahl der Seekontrollen deutscher Fischereifahrzeuge ist in folgender Tabelle dargestellt. Daneben wurde auch eine Vielzahl von Fischereifahrzeugen anderer EU-Mitgliedstaaten auf See kontrolliert, die aufgrund der Regelungen der Gemeinsamen Fischereipolitik Zugang zur deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) haben.

	2014	2015	2016
Ostsee	150	490	298
Nordsee	99	98	94

Bei den aufgeführten Seekontrollen werden jeweils die eingesetzten Fanggeräte sowie die an Bord befindlichen Fangerlaubnisse und -lizenzen sowie die getätigten Fänge inspiziert. Daten über die Gesamtmenge kontrollierter Fänge liegen im Rahmen von Seekontrollen nicht vor, da bei den einzelnen Kontrollen lediglich geprüft wird, ob die an Bord befindlichen Mengen rechtmäßig sind, sie aber nicht quantitativ erfasst werden.

2. Wie viele Fangfahrten der Deutschen Fischerei wurden in den Jahren 2014, 2015 und 2016 in der Nordsee und Ostsee von deutschen Fischereibeobachterinnen und -beobachtern begleitet und analysiert, und wie viel Prozent der deutschen Fänge bzw. Anlandungen sind damit abgedeckt (bitte einzeln nach Seegebieten und Fischereimetier auflisten)?

Fangfahrten deutscher Fischereifahrzeuge werden regelmäßig durch wissenschaftliche Beobachter der Thünen-Institute für Seefischerei und Ostseefischerei begleitet. Eine Übersicht über die Fangfahrten pro Jahr, Gebiet und Metier, die im Rahmen des EU-Datenerhebungsprogramms durch die Thünen-Institute für Ostseefischerei (OF) in der Ostsee und Seefischerei (SF) in der Nordsee beprobt wurden, sind in den Tabellen 1a und 1b (Anlage) dargestellt.

In der Ostsee wurden im Mittel pro Jahr rund 140 Fangreisen aus den unterschiedlichsten Metiers vom OF beprobt. Hier handelt es sich meist um kürzere Reisen. In der Nordsee hingegen dauern die Fangfahrten in der Regel deutlich länger, so dass dort weniger Reisen beprobt werden, dafür aber längere Zeiträume abgedeckt sind. In der Ostsee liegt die Abdeckung bezogen auf die Gesamtanlandungen meist unter 1 Prozent bei den Metiers, die auf Dorsch und Plattfische zielen. Bei den Fischereien auf Hering liegt dieser Anteil in der Größenordnung von 2 Prozent und erreicht bei der Fischerei auf Sprotte etwa 10 Prozent.

Die unterschiedlichen Anteile bei den einzelnen Fischereien sind im Wesentlichen bedingt durch die Größe und Anzahl der Fahrzeuge. Während in der Fischerei auf Sprotte nur wenige große Fahrzeuge eingesetzt werden, erfolgt die Fischerei auf Dorsch durch eine Vielzahl kleiner Boote.

Der Anteil der beprobten Fänge an den Gesamtanlandungen ist jedoch nicht als Indikator für die Qualität der wissenschaftlichen Bewertung eines Bestandes zu sehen. Eine vollständige Erfassung aller Fänge ist nicht das Ziel. Vielmehr soll mit vertretbarem personellem und finanziellem Aufwand ein repräsentativer Anteil der Fänge der jeweiligen Flottensegmente beprobt werden. Durch eine zufallsbasierte Beprobung wird bei nominell geringer Abdeckung ein statistisch valider Teil der Gesamtfangaktivitäten erfasst. Dieser Ansatz wird auch von den

anderen Anrainerstaaten der Nord- und Ostsee verwendet und erlaubt die Zusammenstellung homogener internationaler Datensätze für die Bestandsmodelle des Internationalen Rates für Meeresforschung (ICES). Daher gibt die letzte Spalte in Tabelle 1a an, für welchen Anteil der Fänge die beobachteten Reisen als repräsentativ angesehen werden. Für 2016 sind Daten bis Anfang November aufgeführt.

Darüber hinaus liefert die Fischerei in erheblichem Umfang unsortierte Proben („letzter Hol“), die dann von der Wissenschaft ausgewertet werden und in der Regel Daten von vergleichbarer Qualität liefern wie die aus den Mitfahrten wissenschaftlicher Beobachter.

3. Welche Änderungen des Seefischereigesetzes wurden in den Jahren 2015 und 2016 umgesetzt bzw. sind für 2017/2018 vorgesehen, um zusätzliche Instrumente zur Kontrolle des Anlandegebotes zu schaffen (bitte Art der Instrumente ausführen)?

Die 3. Änderung des Seefischereigesetzes sieht grundsätzlich auch die Einbindung des Zolls und der Bundespolizei in die Aufgaben der Fischereiaufsicht vor. Um das Anlandegebot besser durchsetzen zu können, erlaubt die Neufassung des Seefischereigesetzes darüber hinaus, die Fangerlaubnis mit der Auflage zu versehen, dass die Eintragungen im Logbuch je Hol erfolgen müssen. Außerdem können die für Fischereiaufsicht zuständigen Behörden des Bundes und der Länder künftig Einsicht in die nationale Verstoßdatei nehmen. Dies spielt bei der Vergabe von Fördermitteln aus dem Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF) eine besondere Rolle, um Verstöße von Wirtschaftsbeteiligten, u. a. gegen das Anlandegebot, berücksichtigen zu können.

In den regionalen Gremien für die Nord- und Ostsee (Scheveningen- und Baltfish-Gruppe) werden derzeit zusätzliche Kontrollinstrumente zur Durchsetzung des Anlandegebots diskutiert. Dazu zählt insbesondere die elektronische Fernüberwachung von Fischereifahrzeugen mit Kameras und Sensoren.

4. Wie viele Fangfahrten der deutschen Fischerei wurden im Rahmen der Kontrolle des Anlandegebotes in den Jahren 2015 (Ostsee) und 2016 (Nordsee und Ostsee, bitte nach ICES-Kleinarealen und Fischereimetier aufschlüsseln) durch die deutsche Fischereiaufsicht kontrolliert, und welche Kontrollmaßnahmen wurden im Einzelnen durchgeführt (bitte erläutern)?

In Nord- und Ostsee wurden im fraglichen Zeitraum die in der folgenden Tabelle dargestellten Kontrollen der deutschen Fischerei durchgeführt. Daneben wurde auch eine Vielzahl von Fischereifahrzeugen anderer Mitgliedstaaten kontrolliert, die Zugang zur deutschen AWZ haben. Bei diesen Kontrollen wurden regelmäßig auch die Regelungen zur Einhaltung des Anlandegebots soweit möglich geprüft. Eine Aufschlüsselung nach ICES- Kleinarealen ist nicht möglich. Es können lediglich Aussagen getroffen werden, ob die Seekontrollen sich auf Fahrzeuge mit aktiven oder passiven Fanggeräten (FG) beziehen (Fischereimetier).

	Land	See		Land	See	
		aktives FG	passives FG		aktives FG	passives FG
Ostsee	1.195	76	414	993	80	218
Nordsee	./.	./.	./.	194	94	0

5. Wie hoch ist der prozentuale Anteil der kontrollierten Fangfahrten im Verhältnis zu der Gesamtanzahl der Fangfahrten der deutschen Fischerei in der Nord- und Ostsee (Seegebiete bitte aufschlüsseln)?

Der prozentuale Anteil der kontrollierten Fangfahrten lag in der Nordsee im laufenden Jahr 2016 bei 2,2 Prozent und in der Ostsee bei 6,5 Prozent.

Fangfahrten gesamt	Kontrollen gesamt	Anteil in %	Fangfahrten gesamt	Kontrollen gesamt	Anteil in %
24.318	1.685	6,9	19.718	1.291	6,5
./.	./.	./.	13.243	288	2,2

6. Wie viele und welche Verstöße gegen das Anlandegebot haben deutsche Kontrollbehörden bei Seekontrollen in den Jahren 2015 in der Ostsee und 2016 in der Nord- und Ostsee festgestellt, und wie wurden diese geahndet (bitte nach Seegebieten einzeln auflisten und erläutern und den Anteil der Ahndungen an der Gesamtzahl von Verstößen gegen fischereirechtliche Regelungen in Prozent angeben)?

Informationen zu Verstößen können sich naturgemäß nur auf rechtskräftig abgeschlossene Bußgeldverfahren beziehen, da erst zu diesem Zeitpunkt ein Verstoß vorliegt.

2015 und 2016 konnten von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) und den zuständigen Kontrollbehörden der Küstenbundesländer bisher keine Verstöße gegen das Anlandegebot bei Seekontrollen festgestellt werden.

7. Welche Zielvorgaben bestehen generell hinsichtlich der Qualität und Quantität der deutschen Kontrollen der Anlande Verpflichtung, und wodurch wurden diese in den Jahren von 2014 bis 2016 erreicht (bitte nach Jahren erläutern)?

Zielvorgaben für die Anzahl durchzuführender See- und Anlandekontrollen werden von der BLE im Rahmen der nationalen Kontrollprogramme gemäß Artikel 46 der Fischereikontrollverordnung festgelegt. Diese Kontrollprogramme beruhen auf einem risikoorientierten Ansatz und verfolgen allgemein das Ziel, die Einhaltung der Bestimmungen der Gemeinsamen Fischereipolitik sicherzustellen. Das Anlandegebot ist entsprechend seiner Bedeutung integraler Bestandteil dieser Programme. Hauptschwerpunkte der Kontrolltätigkeit in Bezug auf das Anlandegebot sind dabei insbesondere die Gewinnung von aussagekräftigen Vergleichsdaten. Hierzu dient insbesondere das Instrument des letzten Hols, d. h. die Feststellung der Fangzusammensetzung durch Einholen des Netzes in Gegenwart eines Kontrolleurs auf See im Vergleich zu den im Logbuch eingetragenen Daten vorheriger Fänge.

8. Wurde das deutsche System zur Kontrolle der Seefischerei seit der Einführung des Anlandegebotes verändert?

Wenn ja, welche Änderungen wurden nach welchen Kriterien vorgenommen?

Wenn nein, warum nicht?

Seit der Einführung des Anlandegebotes wurden neue Punkte in das Kontrollverfahren aufgenommen. Im Einzelnen sind das:

- Kontrolle der Fangzusammensetzung des letzten Hols,
- Kontrolle des Logbuches, ob alle an Bord genommenen und zurückgeworfenen Fänge eingetragen wurden,
- Vergleich dieser Daten mit den angelandeten Mengen während der Anlandekontrolle,
- Zusammenarbeit auf europäischer Ebene, um das Anlandegebot grenzüberschreitend zu kontrollieren,
- Aufnahme des Anlandegebots in die Risikobewertung,
- Aufnahme eines Verstoßes gegen das Anlandegebot in die Seefischereibußgeldverordnung.

9. Wie ist die Personalausstattung der für die Kontrolle der Fischerei zuständigen deutschen Behörden auf Bundesebene und in den Bundesländern?

Kann aus Sicht der Bundesregierung eine flächendeckende Kontrolle und Umsetzung des Anlandegebotes in Einklang mit Artikel 15 (13) der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 sichergestellt werden (bitte ausführlich erläutern, auch im Vergleich mit anderen EU-Mitgliedstaaten)?

Die BLE sichert als zuständige Behörde des Bundes die Überwachung der Fischereitätigkeiten der deutschen Fangflotte sowie der Fangtätigkeiten anderer Staaten in der deutschen AWZ jenseits der 12-Seemeilengrenze sowie die Koordinierung der Fischereiüberwachung zwischen den Ländern und dem Bund. Sie ist als nachgeordnete Behörde des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft zuständig für die Bewirtschaftung der nationalen Fangquoten und des Fischereiaufwandes, die Erteilung von Zugangsberechtigungen zu Gewässern von Drittländern und die Umsetzung der Gemeinsamen Fischmarktordnung. Bei der Bundesanstalt laufen insbesondere die für die Überwachung wichtigen Daten zu den Fängen zusammen. Die Kontrollen auf See wie an Land dienen der Einhaltung der zulässigen Fangmengen und der technischen Erhaltungsmaßnahmen wie etwa zulässige Maschenweiten, zulässiges Fanggerät oder Mindestfischgrößen. Zudem nimmt die Überwachung des Fangaufwands eine immer stärkere Rolle ein. Technische Maßnahmen zur Überwachung der Fischerei, u. a. durch das Satellitenüberwachungssystem, das elektronische Logbuch und elektronische Verkaufsabrechnungen, sind Teil der Aufgabe der BLE. Durch diese Maßnahmen soll die Einhaltung technischer Vorschriften sowie die Umsetzung der mit der Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik von 2013 eingeführten Anlandeverpflichtung sichergestellt werden.

Damit die geltenden Vorschriften auf EU-Ebene möglichst einheitlich angewendet werden, wurde eine Europäische Fischereiaufsichtsagentur eingerichtet. Diese hat ihren Sitz in Vigo (Spanien) und soll zu einer höheren Effizienz und einer weiteren Harmonisierung der Fischereikontrollen der Mitgliedstaaten beitragen.

Der Bund unterhält für die Fischereiüberwachung auf See drei hochseetaugliche Fischereischutzboote, die neben dem Dienst in der Nord- und Ostsee zeitweilig im Rahmen internationaler Überwachungsprogramme auch Dienst im Nordatlantik tun.

Im Bereich der Überwachung der Nordsee werden von der BLE sechs Fischereinspektoren im Bereich der Seekontrollen eingesetzt. Im Bereich der Länder werden hier in Schleswig-Holstein zehn Beamte der Wasserschutzpolizei sowie in Niedersachsen drei Fischmeister des Staatlichen Fischereiamtes Bremerhaven eingesetzt.

Im Bereich der Ostsee werden von der BLE sechs Inspektoren auf See, von Mecklenburg-Vorpommern 15 Inspektoren für die Kontrolle auf See und an Land und in Schleswig-Holstein insgesamt 41 Beamte eingesetzt, davon 13 an Land und 28 auf See.

Für die Kontrollen von Anlandungen von Fahrzeugen größer 500 BRZ stehen der BLE noch Inspektoren aus einem Pool von etwa 20 Außenprüfern zu, die allerdings auch noch mit anderen Kontrollaufgaben betraut sind. Hinzu kommen noch weitere vier Mitarbeiter aus dem Innendienst der BLE, die ausschließlich mit Kontrollfragen betraut sind. Weitere Beamte der BLE kontrollieren Logbücher, Verkaufsabrechnungen und Quotenbelange.

Grundsätzlich reicht diese Personalausstattung für eine flächendeckende Überwachung und Umsetzung des Anlandegebots aus. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

10. Hält die Bundesregierung eine Aufstockung der personellen Ressourcen für die Kontrolle des Anlandegebotes für notwendig?

Wenn ja, in welchem Umfang, mit welchem Zeithorizont, und welcher konkreten Aufgabenstellung?

Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der anstehenden umfangreichen Organisationsuntersuchung in der BLE, die eine Aufgabenkritik mit Geschäftsprozessanalyse sowie anschließender Personalbedarfsermittlung beinhalten wird, wird auch die Aufgabenwahrnehmung im Bereich Kontrolle des Anlandegebots geprüft werden.

Seitens der Küstenländer ist keine Erhöhung des Stellenbestandes geplant.

11. Wie evaluiert die Bundesregierung die derzeitigen Kontrollmaßnahmen in Dichte und Qualität, um eine flächendeckende Kontrolle nach Artikel 15 (13) der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des schrittweise eingeführten Anlandegebotes zu gewährleisten?

Die bevorstehende Einführung elektronischer Inspektionsberichte (EIB) und die Einrichtung einer umfassenden Fischereidatenbank (FIT) ermöglichen automatisierte Datenabgleiche und stellen Kontrollinformationen zeitnah allen relevanten Kontrolleinheiten zur Verfügung. Hierdurch werden zusätzliche Möglichkeiten zur Überwachung des Anlandegebots eröffnet.

Auf europäischer Ebene werden die Daten aus den Kontrollen der letzten Hols ausgewertet und Strategien zur Kontrolle der Anlandeverpflichtung entwickelt. 2016 wurde erstmals die Kombination von Seekontrollen mit Informationen zum letzten Hol in Verbindung mit Kontrollen an Land in der Praxis getestet. Dieses

Kontrollinstrument soll ab 2017 in spezifischen Aktionszeiträumen verstärkt eingesetzt werden. Hauptschwerpunkt der Kontrolltätigkeit in Bezug auf das Anlandegebiet ist dabei die Gewinnung von aussagekräftigen Vergleichsdaten.

12. Wie viele Fangfahrten und Hols der deutschen Seefischerei wurden in den Jahren 2014, 2015 und 2016 mit Hilfe elektronischer Kontrollverfahren/CCTV überprüft, und welchen Anteil in Prozent hat diese Form der Kontrolle an der Gesamtzahl der Kontrollen deutscher Fangfahrten bzw. Hols?

Der Begriff „elektronische Kontrollverfahren“ in der kommerziellen Fischerei umfasst verschiedene Instrumente. In der Europäischen Union ist die Überwachung mittels eines satellitengestützten Überwachungssystems (Vessel Monitoring System – VMS) grundsätzlich für alle Fahrzeuge über 12 Metern Länge vorgeschrieben, in dem Meldungen über Position, Geschwindigkeit und Fahrtrichtung an die Kontrollbehörden übermittelt werden.

Zu den auch mit „CCTV“ (closed circuit television – Kameraüberwachung) bezeichneten elektronischen Monitoringsystemen gehören dagegen nur solche, die bildgebende Verfahren zur Überwachung einsetzen. Solche Anlagen sind bislang in keiner europäischen Fischerei rechtlich vorgeschrieben. Ihr Einsatz ist allerdings zu Versuchszwecken möglich. Im Rahmen eines solchen europäischen „Catch Quota Management“-Pilotprojekts begleitet das Thünen- Institut für Ostseefischerei in enger Abstimmung mit der BLE seit 2012 zwei deutsche Fischereifahrzeuge, die in der Nordsee und im Skagerrak Kabeljau fischen. Das Pilotprojekt dient dazu, die Möglichkeiten und Grenzen des elektronischen Monitorings auf Fischereifahrzeugen aufzuzeigen. Die Abdeckung der Fangaktivitäten dieser beiden Fahrzeuge durch das CCTV-System beträgt annähernd 100 Prozent.

Im Zeitraum 2012 bis 2014 wurden 5 250 Hols während knapp 440 Fischereiausfahrten dieser beiden Fahrzeuge erfasst (Tabelle 2), wobei bisher 652 Hols (etwa 12,4 Prozent) der aufgezeichneten Hols zufallsbasiert ausgewählt und auf Kabeljaubeifänge analysiert wurden. Die Erkenntnisse werden jährlich der Europäischen Kommission zur Verfügung gestellt. Derzeit werden die Daten aus den Jahren 2015 (etwa 150 Ausfahrten mit ca. 2 000 Hols) und 2016 (bisher etwa 150 Ausfahrten) noch ausgewertet.

Die Überwachung durch CCTV lässt sich nicht mit sonstigen Kontrollen vergleichen, da eine CCTV-basierte Erfassung von Hols ohne Aussage über eine Wahrscheinlichkeit von Verstößen erfolgt. Kontrollen auf See und in sonstiger Form fußen hingegen auf einer Risikoanalyse und sind deshalb zielgerichteter. Auch wird im normalen Kontrollverfahren eine Vielzahl von administrativen Überprüfungen (z. B. Datenabgleich bei Unstimmigkeiten) durchgeführt, die im Einzelnen nicht erfasst werden, bei einer vergleichenden Beurteilung jedoch mit einbezogen werden müssten. Die Angaben zu Kontrollen herkömmlicher Art ergeben sich aus den Antworten zu den Fragen 1 und 4.

Tabelle 2: „Catch Quota Management“-Pilotstudie mit Einsatz von elektronischen Monitoringsystemen/CCTV, Thünen-Institut für Ostseefischerei/BLE. Anzahl an Hols von zwei Fischereifahrzeugen im Zeitraum 2012 bis 2014 nach Gebiet und Fanggerät laut Angaben aus den elektronischen Logbüchern.

FAO code	Gebiet	Fanggerät	Anzahl der Hols		
			2012	2013	2014
27.3.a.n	Skagerrak	Grundschieppnetz (OTB)	76	106	80
		Zweischiffgrundschieppnetz (PTB)	7	6	0
		Wadennetze (SSC)	25	21	27
		PTB ohne gelistete Fische	5	5	0
27.4.a	Nördl. Nordsee	Grundschieppnetz (OTB)	15	205	240
		Zweischiffgrundschieppnetz (PTB)	0	4	0
		Wadennetze (SSC)	659	821	968
		PTB ohne gelistete Fische	0	6	0
27.4.b	Zentrale Nordsee	Grundschieppnetz (OTB)	299	315	524
		Zweischiffgrundschieppnetz (PTB)	86	117	0
		Wadennetze (SSC)	109	33	174
		PTB ohne gelistete Fische	55	81	0
Reinigungshols (mit geöffnetem Steert)			32	45	104
Hols ohne Information				2	
Gesamt / Jahr			1368	1767	2117
Gesamt			5252		

13. Inwieweit unterscheiden sich in den Jahren 2014, 2015 und 2016 Art, Anzahl und Umfang der Verstöße gegen das Anlandegebot auf Schiffen mit elektronischen Kontrollverfahren/CCTV von den Verstößen im selben Zeitraum auf Schiffen ohne elektronische Kontrollverfahren?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

14. Gab es in den Jahren 2014, 2015 und 2016 auffällige Unterschiede bei der Menge des gemeldeten Beifangs und Rückwurfs (Prozent des Gesamtfangs) im elektronischen Logbuch bei Schiffen mit elektronischen Kontrollverfahren/CCTV im Vergleich zu Schiffen aus dem gleichen Fischereimetier und -gebiet ohne elektronische Kontrollverfahren?

Wenn ja, wie groß waren diese Unterschiede?

Spezifische Vergleichsdaten für die deutsche Flotte und die Jahre 2014 bis 2016 liegen der Bundesregierung nicht vor. Eine Analyse der Unterschiede in der Menge des unerwünschten Beifangs bzw. der Rückwürfe bei Fahrzeugen mit und ohne CCTV wurde allerdings schon 2009 von dänischen Wissenschaftlern analysiert. Danach unterschied sich im Rahmen dieser Untersuchung die Fangzusammensetzung von Fischereifahrzeugen mit und ohne CCTV deutlich. Diese Untersuchung erfolgte allerdings vor der Einführung der Anlandepflicht. Daher kann daraus nicht geschlossen werden, dass dieser Unterschied in den Fangzusammensetzungen nach Einführung der Anlandepflicht auch weiterhin fortbesteht.

15. Welche juristischen Einwände hat die Bundesregierung bezüglich des Einsatzes von elektronischen Kontrollverfahren/CCTV auf deutschen Fangschiffen bei der Kontrolle des Anlandegebotes, wenn gewährleistet ist, dass die Kameras via Sensortechnik nur während der Hievens und Sortierens des Fangs angeschaltet, Angestellte nicht erkennbar sind und die von den Kameras erfassten Bereiche auf dem Fangdeck kenntlich gemacht und begrenzt sind?

Der Einsatz von elektronischen Kontrollverfahren/CCTV muss unter dem Gesichtspunkt des Datenschutzes genau untersucht werden, da nach derzeitigem Kenntnisstand technisch nicht ausgeschlossen werden kann, dass Einzelpersonen auf den Aufnahmen erkennbar sind. Weitere rechtliche Fragen betreffen die Verhältnismäßigkeit eines solchen Überwachungsinstrumentes und Fragen im Zusammenhang mit der Kostentragungspflicht für dessen Einsatz.

16. Liegt der Bundesregierung eine Kostenanalyse zur Einführung von elektronischen Kontrollverfahren/CCTV für die deutsche Grundfischereiflotte vor?
Wenn ja, wie hoch werden die Kosten der Einführung und des Betriebes im Vergleich zu den Kosten eingeschätzt, die durch die derzeit umgesetzten Kontrollmaßnahmen auf See entstehen, und welcher Prozentsatz der Kosten könnte durch Förderung aus dem Europäischen Meeres- und Fischereifonds EMFF abgedeckt werden (bitte nach Anschaffungs- und Betriebskosten aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegt keine gesonderte Kostenanalyse der Einführung von elektronischen Monitoringverfahren (EM) für die deutsche Grundfischereiflotte vor.

Allgemein wird davon ausgegangen, dass sich für ein EM die Kosten je nach Ausstattung (v.a. Anzahl der Kameras und Sensoren) auf 3 000 Euro bis 20 000 Euro pro Fahrzeug (inkl. Montage) für die Erstausrüstung belaufen. Es wird damit gerechnet, dass diese Kosten sich bei weiterer Verbreitung des Kontrollansatzes verringern. Die Betriebskosten, vor allem Wartung und Datenübermittlung, liegen unter 1 000 Euro pro Fahrzeug und Jahr.

Die Kosten für die Auswertung hängen stark von der Kontrollintensität und der Dauer der Speicherung der Daten ab. Bei einem risikobasierten Auswertungsansatz mit weitgehend automatisierter Auswertung der Daten und tatsächlicher Kontrolle von unter 10 Prozent der als kritisch identifizierten aufgezeichneten Zeitspanne dürften die Kosten des Betriebes deutlich unter den Kosten für die bisherige Seekontrollen im Hinblick auf die mit CCTV ausgerüsteten Schiffen liegen. Da jedoch Seekontrollen auch bei Einsatz von CCTV weiterhin erforderlich bleiben, ließe sich insgesamt durch CCTV keine kostengünstigere Fischereiüberwachung sicherstellen.

Nach der Verordnung (EU) Nr. 504/2014 zum Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF-Verordnung) sind der Erwerb, die Installation und die Entwicklung von Videoüberwachungssystemen (CCTV-Systeme), die die Sammlung, Verwaltung, Validierung und Auswertung, das Risikomanagement, die Aufbereitung (im Wege von überwachungsrelevanten Websites) und den Austausch von Fischereidaten sowie die Entwicklung von Stichprobenverfahren für solche Daten und die Verknüpfung von sektorübergreifenden Datenaustauschsystemen ermöglichen, mit einem Höchstfördersatz von bis zu 90 Prozent förderfähig (Artikel 76 Absatz 2 Buchstabe a in Verbindung mit Artikel 94 Absatz 3 Buchstabe e der EMFF-Verordnung). Laufende Kosten für den Betrieb solcher Anlagen sowie durch die Auswertung der Aufnahmen bedingte Kosten sind nicht erstattungsfähig.

17. Wie hoch ist jeweils die Menge der gemeldeten maßigen und untermaßigen Beifänge von Dorsch in der Ostsee auf Basis des Selbstreportings der deutschen Fischerei mittels der Logbücher in den Jahren 2014, 2015 und 2016, und wie erklärt die Bundesregierung den etwaigen Unterschied in den pro Jahr gemeldeten Beifängen?

Die im Logbuch eingetragenen Beifänge an maßigem und untermaßigem Dorsch in der Ostsee in Fischereien auf andere Arten als auf Dorsch ergeben sich aus der folgenden Tabelle (Angaben in Tonnen):

	2014	2015	2016*
Maßige Beifänge Dorsch	56,9	55,8	44,5
Untermaßige Beifänge Dorsch		10,2	1,5

* Stand 30. November 2016

Die Anlandepflicht für Dorsch besteht seit dem Jahr 2015, so dass diesbezügliche Angaben für das Jahr 2014 nicht vorliegen.

Die unterschiedliche Höhe der gemeldeten Beifänge von untermaßigen Dorschen in den Jahren 2015 und 2016 ist darauf zurückzuführen, dass die Zusammensetzung der Fänge von vielfältigen Faktoren abhängt. Ob und wie viele untermaßige Fische in den Netzen landen, ist von der Zusammensetzung des Bestandes (z. B. wie hoch der Anteil an jungen Dorschen in einem Jahr ist), wird von den aufgesuchten Fanggebieten und weiteren biologischen und klimatischen Parametern beeinflusst. Es hat sich zudem gezeigt, dass beim Dorsch in der westlichen Ostsee im Hinblick auf den Anteil untermaßiger Dorsche auf den einzelnen Fangreisen teilweise erhebliche Unterschiede bestehen. Eine wichtige Informationsquelle für die tatsächliche jeweilige Fangzusammensetzung ergeben die Feststellungen auf der Grundlage des letzten Hols, bei welchen anlässlich einer Inspektion eine Sortierung des letzten Fangs vorgenommen wird.

18. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über Zahlen zur Höhe der Beifänge und illegalen Rückwürfe von Dorsch in der Ostsee auf Basis wissenschaftlicher Schätzung in den Jahren 2014, 2015 und 2016?

Im Jahr 2014 galt noch kein Anlandegebot in der Ostsee, so dass Dorsche unter einer Gesamtlänge von 38 Zentimeter (cm) nicht angelandet werden durften.

Im ersten Jahr der Anlandepflicht für Dorsch legt ein Vergleich der Menge der Anlandungen an untermaßigen Dorschen laut Logbüchern mit den Schätzungen aus wissenschaftlichen Beprobungsprogrammen (s. Tabelle 3) den Schluss nahe, dass die Logbucheintragungen nur einen Teil der tatsächlichen untermaßigen Fänge widerspiegeln.

Tabelle 3. Summe der offiziellen internationalen Anlandungen von untermaßigen Dorschen (Tiere kleiner 35 cm Gesamtlänge) nach ICES Sub-Division in 2015 aus Logbüchern (offiziell angelandete unerwünschte Beifänge) und Schätzwerte der untermaßigen Fänge basierend auf Beprobereisen und Selbstbeprobungen durch Fischer.

ICES-Untergebiet	untermaßige Fänge aus Logbüchern	von ICES geschätzte untermaßige Fänge
22 (Beltsee)	0,4 t	51,6 t
23 (Öresund)	0,3 t	9,6 t
24 (Arkonasee)	55,9 t	912,0 t
25-32 (östl. Ostsee)	608,0 t	6328,0 t

Für 2016 können noch keine Angaben gemacht werden, da die Bestandsberechnung des ICES erst im April 2017 mit dem internationalen Datensatz aus 2016 durchgeführt wird.

19. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Verlässlichkeit wissenschaftlicher Bestandsschätzung durch unvollständige Rückwurfdaten auf Basis der Logbücher der Fischerei eingeschränkt?

Welche Folgen ergeben sich daraus aus Sicht der Bundesregierung?

Welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Die Rückwürfe variieren zeitlich und räumlich stark in und zwischen den verschiedenen Fischereien. Die Unsicherheit der Bestandsschätzungen aufgrund von unvollständigen bzw. fehlerhaften Rückwurfdaten ist bestands-, fischerei- und zeitspezifisch und deshalb nicht präzise zu benennen. Sie kann bis zu 30 Prozent betragen.

Die von der Wissenschaft zugrunde gelegten Rückwürfe werden derzeit anhand von wissenschaftlichen Probennahmen an Bord von Fangfahrzeugen erhoben und auf die Gesamtfänge hochgerechnet. Die Beprobung zur Abschätzung von fischereispezifischen Rückwurfdaten ist international koordiniert und liefert die zurzeit beste wissenschaftliche Basis, um die Rückwürfe in den analytischen Bestands- und Produktionsberechnungen zu berücksichtigen.

Zur Verbesserung der Erfassung von untermaßigen Fängen wird die Gewinnung von aussagekräftigen Vergleichsdaten ein Schwerpunkt der Fernüberwachung sein. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die Mitnahme wissenschaftlicher Beobachter an Bord von Fischereifahrzeugen auch in der Zukunft in angemessenem Umfang erfolgt, um weiterhin verlässliche Vergleichswerte zu Rückwurfdaten der Fischerei zu erhalten.

20. Wie plant die Bundesregierung die Einhaltung des Anlandegebotes in der Ostsee in Zukunft zu gewährleisten?

Die Bundesregierung hatte sich bei der Reform der Gemeinsamen Fischereipolitik zur Förderung der Eigenverantwortung der Fischer für einfache und klare Regeln in Form von vorgeschriebenen großen Maschenweiten und der Aufhebung der Mindestreferenzgrößen eingesetzt, um das Problem des Fangs untermaßiger Fische auszuräumen. Die Bundesregierung wird an dieser Haltung in den weiteren Beratungen zur Fischerei festhalten.

Darüber hinaus wird die Bundesregierung die in der Antwort zu Frage 8 dargelegten Kontrollmaßnahmen in Verbindung mit der Einführung der elektronischen Inspektionsberichte und der neuen umfassenden Fischereidatenbank (FIT) weiter optimieren (s. Antwort zu Frage 11). Parallel dazu wird sie sich in der BALTFISH-Gruppe für ein harmonisiertes Vorgehen bezüglich der Verstärkung von Kontrollen zur besseren Durchsetzung des Anlandegebots einsetzen und dafür eintreten, dass die Europäische Fischereiaufsichtsagentur (EUFA) ihre gemeinsamen Einsatzpläne stärker an den Kontrollerfordernissen in diesem Bereich orientiert.

21. Wie will die Bundesregierung den Verstoß gegen die Anlandeverpflichtung ab dem Jahr 2017 nach der Omnibus-Verordnung (EU) 2015/812 vom 20. Mai 2015 umsetzen, und welche Maßnahmen sind geplant, um die Einhaltung des Anlandegebotes in Zukunft zu gewährleisten?

Verstöße gegen die Anlandeverpflichtung können bereits heute durch die geltende Seefischereibußgeld-Verordnung geahndet werden. Außerdem ist gemäß Artikel 90 Absatz 1 Buchstabe c der durch die Omnibus-Verordnung geänderten Fischereikontrollverordnung (Verordnung (EU) Nr. 1224/2009) eine Nichtbeachtung der Anlandepflicht ab dem 1. Januar 2017 grundsätzlich als schwerer Verstoß zu behandeln, auf den das Punktesystem für schwere Verstöße Anwendung findet.

Anlage

Tabelle 1a und 1b

Tabelle 1a. Anzahl durch das Institut für Ostseefischerei beprobter Fangfahrten der deutschen kommerziellen Fischereien in der Ostsee in den Jahren 2014 bis 2016 (bis Okt. 2016).

Kategorie	Fischereityp	Metier	Fanggerätetyp	Zielart(en)	Jahr	ICES Sub-Division in der Ostsee							Summe	Abdeckung (% Anlandungen)	Anlandung (t)	Beprobung repräsentativ für % Anlandung			
						22	24	25	26	27	28	29							
eprober an Bord eines kommerziellen Fischereifahrzeugs	Passiv	FPO_CAT	Pfahlkummreuse Schwimmreuse	Aal, Dorsch	2014	11							11	<1%	11	21			
					2015		3						3	<1%	8	15			
					2016	2	1						3	<1%	6	58			
		GNS_DEF	Stellnetz	Dorsch, Plattfische	2014	14	6							20	<1%	1717	100		
					2015	17	2						19	<1%	1669	98			
					2016	25	7						32	<1%	889	100			
	LLS_CAT	Langleine	Aal, Dorsch	2015		1							1	<1%	27	62			
				Aktiv	OTB_DEF	Grundschieppnetz	Dorsch, Plattfische	2014	6	1	1					8	<1%	4651	94
								2015	7		1					8	<1%	5494	90
	2016	4	2					1					7	<1%	3533	98			
	PTB_DEF	Zweischiffgrundschleppnetz	Dorsch, Plattfische		2014	1								1	<1%	666	63		
					2015	1							1	<1%	832	91			
2016					1							1	<1%	177	85				
Selbstbe- probung durch Fischer 1)	Passiv	GNS_DEF	Stellnetz	Dorsch, Plattfische	2014	9	6						15	<1%	1717	100			
					2015	6	5						11	<1%	1669	98			
					2016	6	6						12	<1%	889	100			
		LLS_CAT	Langleine	Aal, Dorsch	2014		1							1	<1%	34	63		
					2015		1						1	<1%	27	62			
					2016		2						2	<1%	24	67			
		FPN_SPF	Heringsreusen	Hering	2014		1							1	<2%	466	32		
					2015	2	2						4	<2%	183	100			
					2016	3	4						7	<2%	566	100			
	GNS_SPF	Stellnetz	Hering	2014	3	13							16	<2%	3611	100			
				2015	1	16						17	<2%	4287	98				
				2016	3	15						18	<2%	4248	100				
	Aktiv	OTB_DEF	Grundschieppnetz	Dorsch, Plattfische	2014	11	7	5						23	<1%	4651	94		
					2015	8	5	8	1					22	<1%	5494	90		
					2016	10	3	11						24	<1%	3533	98		
			PTB_DEF	Zweischiffgrundschleppnetz	Dorsch, Plattfische	2014		2							2	<1%	666	63	
						2015	4	1							5	<1%	832	91	
						2016	2								2	<1%	177	85	
PTM_SPF		Zweischiffgrundschleppnetz	Hering	2014	1	6							7	<2%	7493	88			
				2015		10		–					10	<2%	9953	87			
				2016		8							8	<2%	8088	92			
OTM_SPF		Pelagische Scherbrettnetze	Sprotte	2014			4	3		4	5		16	ca.10%	11263	87			
				2015			8	1	1	10	1		21	ca.10%	13973	70			
				2016			2	4	1	7	2		16	ca.10%	15487	84			

Kategorie	Fischereityp	Metier	Fanggerätetyp	Zielart(en)	Jahr	ICES Sub-Division in der Ostsee								Summe	Abdeckung (% Anlandungen)	Anlandung (t)	Beprobung repräsentativ für % Anlandung
						22	24	25	26	27	28	29					
		PTM_SPF	Pelagische Zweischiifschleppnetze	Sprotte	2014	1	1							2	ca.10%	7493	88
					2016	1								1	ca.10%	8088	92
Beifangbe- probung im EURO-Bal- tic-Werk Neu- Mukran	Aktiv	PTM_SPF	Pelagische Zweischiifschleppnetze	Hering	2014		2							2	<2%	7493	60
					2015		19							19	<2%	9953	87
					2016		19							19	<2%	8088	92
BMS-Be- probung in Häfen 2)	Aktiv	OTB_DEF	Grundschiifschleppnetz	Dorsch, Plattfische	2015	3		1						4	<1%	5494	54
					2016											3533	0
Summe						163	178	42	9	2	21	8	423				

- 1) Selbstbeprobung durch Fischer: Zielart Dorsch und Plattfische: 200-400 kg unsortierte Probe eines Hols; Zielart Hering: 50 kg unsortierte Fangprobe; Zielart Sprotte: 5 kg unsortierte Fangprobe.
- 2) BMS-Beprobung in Häfen: Pilotstudie in 2015 mit Einführung des Anlandegebots zur Charakterisierung der Anlandungen an untermaßigen Dorschen (below minimum landing size = BMS), wegen geringer Anlandemengen bis auf weiteres eingestellt. Angaben in den letzten beiden Spalten beziehen sich auf die Summe der Proben aus Beprobermitfahrten und Selbstbeprobung der Fischerei.

Tabelle 1b. Anzahl der durch das Institut für Seefischerei beprobter Fangfahrten der deutschen kommerziellen Fischereien in der Nordsee in den Jahren 2014 bis 2016.

Für das laufende Jahr gibt es noch keine Analyse, da die Fischereistatistik noch nicht vorliegt.

Der Beprobungsrahmen bewegt sich aber in gleichen Dimensionen wie in den Jahren 2014 und 2015

Beobachtungsjahr	Fishing ground	Fischereimetier	Metier Code	Anzahl der Fischerei-reisen	Beobachtungsreisen	Abdeckung (%)
2014	IIIa	Heringsfischerei im Skagerrak	PTM_SPF_32-69_0_0	0	*	-
2014	IIIa	Kiemennetzfischerei im Skagerrak	GNS_DEF_100-119_0_0	3		-
2014	IIIa	Kaisergranatfischerei im Skagerrak	OTB_CRU_90-119_0_0	29		-
2014	IV, VIId	Nordseegarnelenfischerei	TBB_CRU_16-31_0_0	13817	6	0,04
2014	IV, VIId	Pelagische Fischerei (Hering, Makrele in der Nordsee)	OTM_SPF_32-69_0_0	29	3	10,34
2014	IV, VIId, IIIa	Seelachsfischerei	OTB_DEF_>= 120_0_0	639	6	0,94
2014	IV, VIId	Sandaalfischerei	PTM_DEF_<16_0_0	10		0,00
2014	IV, VIId	Baumkurrenfischerei auf Plattfische	TBB_DEF_70-99_0_0	221	5	2,26
2014	IV, VIId	Gemischte Demersale Fischerei	OTB_DEF_70-99_0_0	37	2	5,41
2014	IV, VIId	Kaisergranatfischerei im Skagerrak	OTB_CRU_70-99_0_0	105	*	-
2015	IIIa	Heringsfischerei im Skagerrak	PTM_SPF_32-69_0_0	-	*	-
2015	IIIa	Kiemennetzfischerei im Skagerrak	GNS_DEF_100-119_0_0	3		-
2015	IIIa	Kaisergranatfischerei im Skagerrak	OTB_CRU_90-119_0_0	2		-
2015	IV, VIId	Nordseegarnelenfischerei	TBB_CRU_16-31_0_0	13154	7	0,05
2015	IV, VIId	Pelagische Fischerei (Hering, Makrele in der Nordsee)	OTM_SPF_32-69_0_0	34	4	11,76
2015	IV, VIId, IIIa	Seelachsfischerei	OTB_DEF_>= 120_0_0	290	6	2,07
2015	IV, VIId	Sandaalfischerei	PTM_DEF_<16_0_0	-	-	-
2015	IV, VIId	Baumkurrenfischerei auf Plattfische	TBB_DEF_70-99_0_0	366	4	1,09
2015	IV, VIId	Gemischte Demersale Fischerei	OTB_DEF_70-99_0_0	86	2	2,33
2015	IV, VIId	Kaisergranatfischerei im Skagerrak	OTB_CRU_70-99_0_0	99	*	-
2016	IIIa	Heringsfischerei im Skagerrak	PTM_SPF_32-69_0_0	-	*	-
2016	IIIa	Kiemennetzfischerei im Skagerrak	GNS_DEF_100-119_0_0	-		-
2016	IIIa	Kaisergranatfischerei im Skagerrak	OTB_CRU_90-119_0_0	-		-
2016	IV, VIId	Nordseegarnelenfischerei	TBB_CRU_16-31_0_0	-	z.Zt. 7	
2016	IV, VIId	Pelagische Fischerei (Hering, Makrele in der Nordsee)	OTM_SPF_32-69_0_0	-	z.Zt. 2	
2016	IV, VIId, IIIa	Seelachsfischerei	OTB_DEF_>= 120_0_0	-	z.Zt. 5	
2016	IV, VIId	Sandaalfischerei	PTM_DEF_<16_0_0	-	-	-
2016	IV, VIId	Baumkurrenfischerei auf Plattfische	TBB_DEF_70-99_0_0	-	z.Zt. 3	
2016	IV, VIId	Gemischte Demersale Fischerei	OTB_DEF_70-99_0_0	-	z.Zt. 2	
2016	IV, VIId	Kaisergranatfischerei im Skagerrak	OTB_CRU_70-99_0_0	-	*	-

* Bilaterales Abkommen mit Dänemark, dass Beprobungen der betreffenden Metiers zusichert.

