

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffi Lemke, Friedrich Ostendorff, Claudia Müller, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/14976 –**

Kameragestützte Fernüberwachung auf Fangschiffen zur Kontrolle der Anlandeverpflichtung in der Fischereiwirtschaft

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der 2013 reformierten Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP) der Europäischen Union (EU) wurde eine sogenannte Anlandeverpflichtung beschlossen. Sie wurde erstmals 2015 für die Ostsee und seit 2016 schrittweise auch für die Nordsee eingeführt. Seit dem 1. Januar 2019 gilt sie flächendeckend in allen EU-Gewässern und verpflichtet die Fischerei zur Anlandung aller Fänge quotierter Arten, die kleiner sind als die jeweilige Mindestreferenzgröße zum Bestandserhalt. Diese der Fischerei wenig bis keinen Profit bringenden, unerwünschten Fisch-beifänge wurden vormals tot oder sterbend über Bord geworfen. Sie müssen nun mit der festgelegten Fangquote verrechnet werden. Ziel des Gesetzes ist es, den Fang untermaßiger Fische zu reduzieren, um Fischbestände und Umwelt zu schonen und die Verschwendung von Ressourcen zu beenden. Die Anlandeverpflichtung soll damit einen zentralen Beitrag zur Erreichung internationaler Naturschutzziele leisten wie beispielsweise der Verpflichtung Deutschlands, im Rahmen des Übereinkommens für biologische Vielfalt (CBD) bis zum Jahr 2020 die Überfischung zu beenden.

Die Realität auf See sieht aus Sicht der Fragestellenden derzeit anders aus. Selektive Fangmethoden, die unerwünschten Beifang verringern, werden kaum eingesetzt (www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Meeresschutz/Broschuere_LebendigeNordsee.pdf). Auch wird die Umsetzung der Anlandeverpflichtung auf See nur unzureichend kontrolliert. Nur 0,7 Prozent der deutschen Fangreisen in der Nordsee und 1,5 Prozent der deutschen Fangreisen in der Ostsee werden demnach kontrolliert (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10814). Es zeigte sich ebenso, dass die Fischerei der Verpflichtung zur Dokumentation untermaßiger Fänge in ihren Logbüchern nicht ausreichend nachkommt (vgl. Bundestagsdrucksache 18/12096). Gleichzeitig wurden von den derzeit zur Verfügung stehenden Kontrollmechanismen keine Verstöße der deutschen Fischerei registriert (vgl. Bundestagsdrucksache 18/12096).

Der Wissenschafts-, Technik- und Wirtschaftsausschuss für Fischerei der EU (STECF) wies bereits 2018 darauf hin, dass die Anlande Verpflichtung nicht ausreichend kontrolliert wird (https://stecf.jrc.ec.europa.eu/c/document_library/get_file?uuid=91be62f0-3aa7-4151-8a0c-b595444a8458&groupId=43805). Laut EU-Kommission sind unabhängige Forschung, Audits der Kontrollsysteme der Mitgliedstaaten und innovative Projekte der Europäischen Fischereikontrollaufsicht (European Fisheries Control Agency-EFCA) zusammen mit Kontrollbehörden der Mitgliedstaaten notwendig, um eine generelle Nichteinhaltung der Anlande Verpflichtung und weitverbreitete illegale und nicht dokumentierte Rückwürfe zu bekämpfen (www.nwwac.org/_fileupload/Correspondence/Year%2013/SCIPs-Stakeholders%27%20consultation.pdf). Es steht zu befürchten, dass auch in Deutschland dem Anlande gebot in relevantem Umfang nicht nachgekommen wird und es darüber hinaus derzeit auch noch keinen adäquaten Kontrollmechanismus gibt, der die Umsetzung sowohl begünstigt als auch überwachen kann. Die Nichteinhaltung des Anlande gebots bei gleichzeitiger Abwesenheit von Kontrolle auf See bedroht die Fischbestände, die Fischerei und führt dazu, dass illegal gefangener Fisch bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern auf dem Teller landet.

Um die Einhaltung von Fischerei Ge- und Verboten einzuhalten, gehen andere Regierungen weltweit voran und machen sich technologische Innovationen zunutze. Kameragestützte Fernüberwachung (remote electronic monitoring – REM) hat sich international in vielen Fischereien als sehr gute Methode erwiesen, um eine Anlande Verpflichtung zu kontrollieren. In Kanada, Australien und den USA werden in unterschiedlichen Fischereien Fernüberwachungssysteme auf Fischereifahrzeugen bereits erfolgreich eingesetzt (<https://academic.oup.com/icesjms/article/68/8/1621/749488/>; www.fish.wa.gov.au/Documents/research_reports/fr221.pdf und <http://eminformation.com/wp-content/uploads/2018/08/Current-State-of-Electronic-Monitoring-in-the-United-States.pdf>). Trotz dieser Erfolge steht die Bundesregierung der Einführung von kamerabasierten, elektronischen Fernüberwachungssystemen in der Fischerei skeptisch gegenüber (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10814 und vgl. Bundestagsdrucksache 18/12096).

Über die nachweislichen Vorteile autonomer REM-Systeme gegenüber konventionellen Fischereikontrollmethoden hinaus, kann REM aus Sicht der Fragestellenden darüber hinaus wertvolle Daten für die wissenschaftliche Bestandsschätzung liefern. Videoaufzeichnungen können zur Abschätzung der Fangzusammensetzung wie auch zur Mengenbestimmung von unerwünschten Beifängen genutzt werden. Die Methode liefert so verlässliche Daten, die entscheidend zur Zuverlässigkeit von wissenschaftlichen Bestandsschätzungen beitragen können. Diese sind wiederum ein zentraler Baustein für die Aufstellung von wissenschaftsbasierten Fangquoten und damit die Basis eines nachhaltigen Fischereimanagements. Wenn das Ziel der GFP erreicht werden soll, dass sich die Fischbestände der EU auf ein nachhaltiges Niveau erholen sollen, so sind präzise Kenntnis der fischereilichen Sterblichkeit, belastbare Bestandsschätzung und nachhaltig festgesetzte Fangquoten unerlässlich (www.deutscher-fischerei-verband.de/downloads/Pressemitteilung_29.05.2019.pdf).

Auch die ökonomischen Kosten für die Installation von REM-Systemen sind nachweislich gering. Die Anschaffung wird zu 90 Prozent aus dem Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF) subventioniert (www.efca.europa.eu/sites/default/files/Technical%20guidelines%20and%20specifications%20for%20the%20implementation%20of%20Remote%20Electronic%20Monitoring%20%28REM%29%20in%20EU%20fisheries.pdf). Neben technischen und monetären Aspekten gibt es auch relevante Erwägungen zu Datenschutz und einheitlichen Wettbewerbsbedingungen. Derzeit arbeitet die EU-Kommission auf eine Neufassung der Kontrollverordnung („Refit“) hin. Im Rahmen dieser Verordnung wird darüber entschieden, ob REM verpflichtend für die bzw. Teile der Europäischen Fischfangflotte eingeführt wird, um eine Kontrollierbarkeit der Umsetzung der Anlande Verpflichtung zu gewährleisten.

1. Kann die Bundesregierung auf Basis des derzeitigen Kontrollregimes und den zur Verfügung stehenden Kontrollmaßnahmen und -methoden deutscher Fischereikontrolle ausschließen, dass die geltende Anlandeverpflichtung auf See durch die deutsche Fischfangflotte in Nord- und Ostsee in signifikantem Ausmaß nicht umgesetzt, Verstöße von Seekontrollen nicht erfasst und entsprechend nicht geahndet werden können?

Welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

In der EU-Fischereikontrolle stellt seit Einführung der Anlandepflicht das Konzept der sog. Letzter Hol-Inspektionen ein wesentliches Instrument dar, um reale Beifangraten zu ermitteln. Bei Letzter Hol-Inspektionen wird die Fangzusammensetzung durch Einholen des Netzes in Anwesenheit von Inspektoren festgestellt. Bei der Betrachtung längerer Zeitreihen zeigt sich ein leichter Trend zur Annäherung der realen Letzter Hol-Daten an die in den Logbüchern registrierten Fangdaten. Dessen ungeachtet sind aus Sicht der Bundesregierung dennoch weitere Kontrollmaßnahmen und -methoden geboten, um die Einhaltung der Anlandepflicht effektiver zu überwachen.

Hier setzt sich die Bundesregierung auch bei den Diskussionen zur Revision der EU-Kontrollverordnung dafür ein, dass moderne elektronische Kontrollinstrumente genutzt werden.

2. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Menge der wissenschaftlich geschätzten Rückwürfe auf Basis der neuesten Erhebungen der deutschen Flottensegmente
 - a) für das passive demersale Flottensegment,
 - b) für das aktive demersale Flottensegment,
 - c) für das passive pelagische Flottensegment,
 - d) für das aktive pelagische Flottensegment(um Aufschlüsselung und tabellarische Darstellung der Antworten zu 2 a bis d nach Nord- und Ostsee und den Größenklassen <8 m, 8–12 m, 12–15 m, 15–18 m, 18–24 m, und >24 m wird gebeten)?

Die u. a. wissenschaftlichen Abschätzungen der Rückwürfe, bzw. der unerwünschten Beifänge basieren auf Beprobungen kommerzieller Fischereien im Rahmen des Datenerhebungsprogramms für den Fischereisektor der EU „Data Collection Framework“ (DCF). Es handelt sich um stichprobenhafte Untersuchungen einzelner Fangreisen. Im Mittel werden weniger als 2 Prozent der Fangmengen innerhalb einer Fischerei beprobt. Die wissenschaftlichen Abschätzungen stellen deshalb Hochrechnungen dar und sind mit Unsicherheiten behaftet, die sich aus der Annahme ergeben, dass Fangmuster nicht stark zwischen beprobten und nicht-beprobten Reisen variieren und die beobachteten Discardraten repräsentativ für eine gesamte Fischerei sind.

Die folgenden Tabellen mit entsprechenden Hochrechnungen beziehen sich auf Rückwürfe bzw. unerwünschte Beifänge quotierter Arten bzw. quotierter Bestände basierend auf 2018 als dem jüngsten Jahr mit vollständigen Daten, auf denen die Anlandepflicht zukünftig Anwendung finden wird (Rückwürfe) bzw. bereits schon Anwendung findet (unerwünschte Beifänge). Im Jahr 2018 war in der Nordsee die Anlandepflicht noch nicht für alle Fischereien und Arten eingeführt und es gibt darüber hinaus für einige Fischereien Ausnahmeregelungen von der Anlandepflicht, die bestimmte Rückwürfe auch weiterhin erlauben.

Tabelle 1 stellt die hochgerechneten Anteile unerwünschter Beifänge für die Ostsee dar. Unerwünschte Beifänge in der Ostsee werden standardmäßig für die „aktive Fischerei“ und „passive Fischerei“ hochgerechnet. Da die passive Fischerei grundsätzlich von kleineren Fahrzeugen als die aktive Fischerei durchgeführt wird, erübrigt sich eine weitere Differenzierung nach Schiffsgrößenklassen.

Tabelle 2 stellt die hochgerechneten Rückwürfe für die wichtigsten deutschen Fischereien in der Nordsee dar. Die Abschätzungen für die aktiven demersalen Fischereien wurden zusätzlich nach den wichtigsten Zielartgemeinschaften unterteilt, da sich die Rückwürfe je nach Fischerei stark unterscheiden. Für die deutschen passiven, demersalen Fischereien in der Nordsee liegen keine Rückwurfdaten vor, da das EU-Datenerhebungsprogramm nur für die wichtigsten nationalen Fischereien Beifangproben vorsehen. Aus dem gleichen Grund gibt es keine Abschätzungen für die demersale, gemischte Kaisergranat- und Schollenfischerei. Eine deutsche passive, pelagische Fischerei gibt es nicht.

Tabelle 1. Hochgerechnete unerwünschte Beifänge im Jahr 2018 für die demersalen, von Deutschland genutzten quotierten Fischbestände in der Ostsee.

Fischbestand	Ostseegebiet	aktive Fischerei (Fahrzeug 10–<24m)		passive Fischerei (Fahrzeug <12m)	
		Beifang Gesamt (t) 2018	Anteil (%) am Gesamt- fang	Beifang Gesamt (t) 2018	Anteil (%) am Gesamt- fang
Dorsch West (SD22-24)	SD22	18	3 %	5	1 %
	SD24	24	11 %	1	2 %
Dorsch Ost (SD25-32)	SD25	66	26 %	Keine Beprobung, da Fänge <0.5t/Jahr	
	SD26	10	18 %	Keine Fischerei	
Scholle West (SD22-23)	SD22	189	18 %	20	8 %
Scholle Ost (SD24-32)	SD24	42	11 %	< 0.01	< 1 %
	SD25	12	85 %	Keine Fischerei	

In den pelagischen Fischereien der Ostsee, sowohl aktiv als auch passiv, fallen keine Rückwürfe an, da stets der Gesamtfang angelandet wird.

* ICES = Internationale Rat für Meeresforschung, Subdivision = Untergebiet (Teil eines Fanggebietes)

Tabelle 2: Rückwürfe quotierter Arten im Jahr 2018 für deutsche Fischereien in der Nordsee und Anteile der Rückwürfe an den Gesamtanlandungen der Zielarten nach Flottensegmenten.

Fischerei / Zielartengemeinschaft	Flottensegment	Schiffslängenklasse	Rückwürfe quotierter Arten (Tonnen)	Anteil % an den Gesamtanlandungen
Gemischte Grundfischfischerei	aktiv demersal	15-18m	1.6	15
Gemischte Grundfischfischerei	aktiv demersal	18-24m	49.7	12.4
Gemischte Grundfischfischerei	aktiv demersal	>24m	121	1.1
Schleppnetzfischerei Kaisergranat / Plattfische	aktiv demersal	keine Beprobungsverpflichtung		
Baumkurrenfischerei Nordseegarnele	aktiv demersal	8-12m	nicht beprobt	
Baumkurrenfischerei Nordseegarnele	aktiv demersal	12-15m	106.7	10.4
Baumkurrenfischerei Nordseegarnele	aktiv demersal	15-18m	7.8	0.1
Baumkurrenfischerei Nordseegarnele	aktiv demersal	18-24m	850.3	10.4
Baumkurrenfischerei Nordseegarnele	aktiv demersal	>24m	39.9	10.4
Baumkurrenfischerei Plattfische	aktiv demersal	<24m	43.3	34.9
Baumkurrenfischerei Plattfische	aktiv demersal	>24m	750.8	40.3
Schleppnetzfischereien Schwarmfische	aktiv pelagisch	>24m	0 (Rückwurfverbot)	
Bodenfische (Seezungen, Kabeljau, Seeteufel)	passiv demersal	keine Beprobungsverpflichtung		
Stationäre Fischereien Schwarmfische	passiv pelagisch	Keine DE Fischerei		

3. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtanlandemenge von Fängen quotierter und unter die Anlandeverpflichtung fallender Arten deutscher Fangschiffe in der Ostsee seit 2017 (um tabellarische Auflistung nach Jahren, Seegebieten und Flottensegmenten wie in Frage 2 wird gebeten)?

Es wird auf die drei Anhänge zu dieser Frage verwiesen. Die Angaben zu den Fängen sind in Kilogramm. Für das Jahr 2019 sind die Daten bis Anfang November enthalten.

4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtanlandemenge von quotierten, untermaßigen und unter die Anlandeverpflichtung fallenden Fängen deutscher Fangschiffe in der Ostsee seit 2017 (um tabellarische Auflistung nach Jahren, Seegebieten und Flottensegmenten wie in Frage 2 wird gebeten)?

Es wird auf den Anhang zu dieser Frage verwiesen. Die Angaben zu den Fängen sind in Kilogramm. Für das Jahr 2019 sind die Daten bis Anfang November enthalten.

5. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Fangschiffe, die Anzahl der Fangreisen, die Menge der zugeteilten Quote und die Gesamtfangmenge
- a) für das passive demersale Flottensegment
 - b) für das aktive demersale Flottensegment
 - c) für das passive pelagische Flottensegment
 - d) für das aktive pelagische Flottensegment
- (um Aufschlüsselung und tabellarische Darstellung der Antworten zu 5 a bis d nach Nord- und Ostsee und den Größenklassen <8 m, 8–12 m, 12–15 m, 15–18 m, 18–24 m, und >24 m wird gebeten)?

Es wird auf die sechs Anhänge zu dieser Frage verwiesen. Die Angaben zu den Quoten sind in Tonnen und zu den Fängen in Kilogramm. Für das Jahr 2019 sind die Daten bis Anfang November enthalten.

Die Aufschlüsselung der Menge der zugeteilten Quoten erfolgte dabei nach Bestandsgebieten, den Größenklassen der Fahrzeuge und ob es sich um demersale oder pelagische Fischereien handelt. Die Zuteilung der Fangmengen durch die zuständige Behörde bzw. Erzeugerorganisationen erfolgt nach Beständen. Es werden demnach bestimmte Fischarten für bestimmte Gebiete zugeteilt. Eine Vorgabe dahingehend, dass diese mit aktivem oder passivem Fanggerät zu befischen sind, gibt es nicht. Dementsprechend ist eine Aufschlüsselung bei der Menge der zugeteilten Quoten in aktive oder passive Flottensegmente nicht möglich. In den Tabellen wurden zur Nordsee alle Bestände gerechnet, die gemäß Art. 1 der Verordnung (EU) 2018/2035 die Gebiete 2 a, 3 a und 4 in EU-Gewässern beinhalten.

Grundsätzlich wurden Zuordnungen zu einzelnen Segmenten nur vorgenommen, wenn die Zuteilung des Bestandes fahrzeugbezogen für das Fischereijahr vorgenommen wurde (d. h. keine Regelungen über Bekanntmachungen, keine Freigaben der Fischerei). Zudem wurden nur Fahrzeuge mit Fängen berücksichtigt. Ansonsten wird die Jahresendquote nach Bestand angegeben. Quotenzuteilungen im Bereich Ostsee an den nicht organisierten Haupterwerb wurden grundsätzlich dem Segment unter 8 m (u8 m) zugeordnet.

Aufgrund der unterschiedlichen Segmente im Bereich der zugeteilten Quoten und für die Fangstatistik können sich gegebenenfalls Abweichungen im Vergleich ergeben.

6. Ist es nach Einschätzung der Bundesregierung auf Fangschiffen unterhalb von 12 m Länge technisch möglich, Methoden der elektronischen Fernüberwachung (remote electronic monitoring (REM)) zur Überwachung der Einhaltung der geltenden Anlande Verpflichtung einzusetzen, und welche Erwägungen hat die Bundesregierung zu den einzelnen Methoden (um Ausführung der möglichen Methoden und erfolgten Erwägungen der Bundesregierung wird gebeten).

Gemäß den „Technical Guidelines“ der Europäischen Fischereiaufsichtsagentur (EFCA) (www.efca.europa.eu/en/content/technical-guidelines-and-specifications-implementation-remote-electronic-monitoring-rem-eu), an deren Erarbeitung die zuständigen deutschen Behörden beteiligt waren, ist es möglich, kleinere Schiffe unter 12 m innerhalb eines halben Tages für etwa 500 Euro bis 1.000 Euro mit einem Kamerasystem auszurüsten, da hier die Installation und insbesondere die Verkabelung vergleichsweise einfach ist.

Die laufenden Kosten hängen stark von der Aktivität des Schiffes und den Bedingungen, wo die Fischerei stattfindet, ab. So wird in den Technical Guidelines der EFCA von etwa 400 Euro bis 1.000 Euro jährlich ausgegangen.

Hinsichtlich der etwaigen Ausrüstung von Fischereifahrzeugen mit Geräten zur elektronischen Fernüberwachung bedarf es einer Rechtsgrundlage, die gerade im Rahmen der Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 (EU-Fischereikontrollverordnung) geprüft wird. Unabhängig davon sind bei der Nutzung von REM Vorgaben aus der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zu beachten, ebenso wie Artikel 7 und 8 der Grundrechtecharta und Vorgaben des Grundgesetzes (siehe hierzu die Antworten zu den Fragen 10, 13 bis 15). Für einen kosteneffektiven Einsatz von REM wären auch Risikoanalysen angezeigt, auch angesichts des mit dem Einsatz von REM verbundenen Auswertungs- und Personalaufwandes.

Darüber hinaus sind auch die Möglichkeiten einer Kopplung von Kamera- mit Sensortechnik für eine gezielte Überwachung der Fangtätigkeiten zu prüfen.

Insgesamt zielführender als REM bewertet die Bundesregierung in der Fahrzeuggruppe unter 12 m den Einsatz von mobilen elektronischen Meldeverfahren. Hier bestehen bereits positive Erfahrungen mit einer App („Mobile Fisheries = Mofi“), die von deutschen Wissenschaftlern in Auftrag gegeben wurde und die bereits zur Überwachung von Schonzeiten in der Ostsee erfolgreich eingesetzt wurde. Dies würde es erlauben, sich die Positionserkennung, die jedem Smartphone innewohnt, dahingehend zunutze zu machen, dass bei Eintragungen von Fischereitätigkeiten durch den Fischer die dazugehörigen Positionen automatisch hinterlegt werden.

7. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit genutzte und großflächig eingesetzte Kontrollmechanismen und -methoden zur Überwachung der Umsetzung der geltenden Anlandeverpflichtung auf See auf Fangschiffen unterhalb von 12 m Länge über alles, die gerichtsfeste Beweise für mögliche Verstöße gegen dasselbe liefern?
8. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit genutzte und großflächig eingesetzte Kontrollmechanismen und -methoden zur Überwachung der Umsetzung der geltenden Anlandeverpflichtung auf See auf Fangschiffen oberhalb von 12 m Länge über alles, die gerichtsfeste Beweise für mögliche Verstöße gegen dasselbe liefern?

Die Fragen 7 und 8 werden zusammen beantwortet.

Es befindet sich ein automatisiertes System zu Quervergleichen im Aufbau, das zum Ziel hat, Daten von Seekontrollen mit den Fangdaten aus Fischereilogbüchern und Anlandeerkklärungen sowie den Anlandekontrollen abzugleichen, um Verstöße gegen die Anlandepflicht aufzudecken. Darüber hinaus finden regelmäßige Überprüfungen der Fangunterlagen (Logbücher, Monatsmeldungen) statt, um unerlaubte Rückwürfe festzustellen.

9. Hält es die Bundesregierung für geboten, alle Fangschiffe gleichermaßen so zu überwachen und zu kontrollieren, dass im Falle eines Verstoßes gegen die geltende Anlandeverpflichtung gerichtsfeste Beweise des möglichen Verstoßes vorliegen (wenn nein, bitte um die erfolgte Interessensabwägung ausführen)?

Die Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 (EU-Fischereikontrollverordnung) sieht für alle Schiffe allgemeine Methoden zur Überwachung der Fischereiaktivitäten

vor, die grundsätzlich für alle Fischereifahrzeuge in dem in dieser Verordnung festgelegten Umfang gelten.

Bei dem Einsatz neuer Kontrollmittel, insbesondere zur Überwachung der Anlandepflicht, favorisiert die Bundesregierung, wie auch die EU-Mitgliedstaaten im Allgemeinen und die EFCA, einen Ansatz, der auf dem sog. Risikomanagement basiert, um vorhandene Kontrollressourcen möglichst effektiv einzusetzen. Dies bedeutet, dass zunächst Hochrisikofischereien ermittelt werden, in welchen das Risiko – gemessen in Auswirkung und Wahrscheinlichkeit – besonders hoch ist, dass unerlaubte Rückwürfe getätigt werden. Bei einem etwaigen Einsatz von REM sind zudem bestimmte Grundrechte zu beachten (s. hierzu Antworten zu den Fragen 13 bis 15).

10. Welchen Vorteil sähe die Bundesregierung in einer Ungleichbehandlung der Fangflotte aufgrund Nichteinsatzes von REM auf Fangschiffen unter 12 m bzw. 15 m Länge über alles?

Der Einsatz von REM bedeutet einen zusätzlichen logistischen und finanziellen Aufwand, sowohl bei der betroffenen Fischerei als auch bei den Überwachungsbehörden. Die kleine Fischerei nicht mit REM auszurüsten hätte den Vorteil, dass die finanziellen und personellen Ressourcen besser auf größere Schiffe und damit auf insgesamt größere Fänge mit entsprechend größeren Auswirkungen auf die Bestände konzentriert werden könnten. Mit den dort gemachten Erfahrungen könnten dann auch zukünftige weitere Ausrüstungen kleinerer Fahrzeuge besser bewertet und gegebenenfalls entschieden werden.

Darüber hinaus stellt sich in der kleinen Fischerei eher als bei großen Schiffen das Problem einer möglichen Beeinträchtigung des Grundrechts der informationellen Selbstbestimmung als bei größeren Fahrzeugen, da bei kleineren Schiffen mit wenigen Besatzungsmitgliedern trotz technisch gegebener Schwärzungs- bzw. Verpixelungsmöglichkeiten bei Kameraaufnahmen doch eine Identifizierung von einzelnen Personen möglich sein könnte.

11. Welches gleich geeignete, jedoch mildere Mittel zur wirksamen Kontrolle der Umsetzung der Anlandeverpflichtung, also gerichtsfeste Beweise und Erkenntnisse über visuell schätzbare Mengen unerwünschter Beifänge liefernde Mittel zur Kontrolle der Anlandeverpflichtung, i. e. zum Schutz der Nachhaltigkeit auf Basis von Artikel 20 a des Grundgesetzes (GG) sieht die Bundesregierung?

Es gibt nur wenige Alternativen zur Erhebung visuell schätzbarer Mengen unerwünschter Beifänge. Als solche kämen gegebenenfalls Beobachter in Betracht, die Fangeinsätze beobachten und dokumentieren; hierbei könnten sie auch Kameras (Foto und/oder Film) einsetzen. Der Einsatz von Beobachtern würde jedoch bei einem großflächigen Einsatz einen enormen logistischen Aufwand für die Fischerei und die Behörden darstellen, der jedenfalls für die kleine handwerkliche Fischerei wirtschaftlich häufig nicht zu stemmen wäre. Darüber hinaus wäre auf kleineren Fahrzeugen die Mitnahme von Beobachtern aus schiffssicherheitstechnischen Gründen nicht immer möglich.

Eine weitere technische Möglichkeit stellt potenziell der Einsatz von Drohnen dar, wobei es sich dabei letztlich um fliegende Kameras handelt. Der Einsatz von Drohnen zu Zwecken der Fischereiüberwachung ist aber noch nicht ausreichend ausgetestet. Zudem besteht für ihren Einsatz im EU-Recht noch keine entsprechende rechtliche Grundlage.

12. Bedarf es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den bislang praktizierten Fällen der REM-Überwachung einer vollständigen Erfassung des Oberdecks bzw. und/oder auch weiterer Teile der eingesetzten Schiffe zur effektiven Durchführung der Kontrolle von Anlande Verpflichtungen, und wenn nein, in welchem Umfang wird diese Überwachungsmethode dann eingesetzt, bzw. welche optisch-elektronisch unüberwachten Bereiche bzw. Räume verbleiben den Fischern an Bord?

Nach den Erfahrungen, die in anderen Projekten gewonnen wurden und nach den Erkenntnissen der von der EFCA eingerichteten Arbeitsgruppe zur Erstellung der technischen Richtlinien, in der auch die zuständigen deutschen Behörden mitarbeiten, sind alle Bereiche, welche der Fisch in allen Verarbeitungsstufen durchläuft, mit Kameras zu erfassen. Das schließt Verarbeitungsstraßen unter Deck und alle Luken, die für Rückwürfe verwendet werden könnten, sowie Pumpeinrichtungen ein. Auch eine Kamera mit Vogelperspektive auf dem gesamten Oberdeck ist je nach Fahrzeugtyp sinnvoll. Im Einzelfall wird die Ausrüstung des Schiffes mit REM durch Techniker vorzunehmen und zu dokumentieren sein. Auch wird eine Abnahme durch autorisierte und ggf. zertifizierte Stellen zu erfolgen haben.

Unüberwachte Bereiche stellen die Räume dar, in denen der Fisch nicht verarbeitet wird, wie z. B. die Mannschaftsräume oder die Brücke.

13. Sind die technischen Möglichkeiten, durch Kameraausrichtung, die gezielte Auswahl der Bildausschnitte und auf Basis der neuesten technischen Möglichkeiten im Rahmen von REM-Systemen Bildausschnitte von Kameraüberwachung von vornherein und irreversibel zu schwärzen bzw. zu verpixeln für die Bundesregierung hinreichend, um die Vorgaben der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO), Artikel 7 und 8 der Grundrechtscharta und das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung der Beschäftigten zu wahren (wenn nein, bitte die konkreten Gründe und die erfolgte Interessensabwägung ausführen)?

Die Überwachung einer permanenten Tätigkeit mit Kameras stellt grundsätzlich einen Eingriff in das Grundrecht der informationellen Selbstbestimmung und das Recht am eigenen Bild dar, sofern diese Überwachung Rückschlüsse auf einzelne Personen zulässt. Bei einer technischen Möglichkeit, bestimmte Bildausschnitte von der Kamera von vornherein und irreversibel zu schwärzen bzw. zu verpixeln könnte in bestimmten Fällen, insbesondere bei einer größeren Schiffsbesatzung, ein Rückschluss auf die von der Kamera erfasste Person ausgeschlossen und daher den Eingriff in das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung abgemildert werden. Abhängig von der Anzahl der Besatzungsmitglieder eines mit Kamera überwachten Fischereifahrzeugs ist aber nicht ausgeschlossen, dass trotz Schwärzung bzw. Verpixelung bestimmter Bildausschnitte Rückschlüsse auf die durch die Kameraaufnahmen erfassten Personen möglich sind. Dementsprechend ist die technische Möglichkeit einer Schwärzung bzw. Verpixelung nicht per se hinreichend, um den Vorgaben der Datenschutzgrundverordnung, den Artikeln 7 und 8 der Grundrechtscharta und dem Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung zu genügen. Dies ist für den Einzelfall der Anwendung jeweils zu prüfen.

14. Hält die Bundesregierung den Eingriff in die Eigentumsfreiheit nach Artikel 14 Absatz 1 GG vor dem Hintergrund einer möglichen 90-prozentigen Förderung durch den Europäischen Meeres- und Fischereifonds im Lichte des mit der Maßnahme verfolgten Zwecks zum Wohle der Allgemeinheit auf Basis von Artikel 20 a GG für verhältnismäßig (bitte die erfolgte Interessensabwägung ausführen)?
15. Hält die Bundesregierung im Rahmen der vorliegend vernünftigen Erwägungen des Gemeinwohls auf Basis von Artikel 20 a GG die Einführung von REM für angemessen und somit verhältnismäßig bezüglich der Berufsausübungsfreiheit [Artikel 12 Absatz 1 GG] (wenn nein, bitte die erfolgte Interessensabwägung ausführen)?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Bei der Beeinträchtigung der Nutzungsmöglichkeit von Eigentum gehen andere Freiheitsrechte (wie Artikel 12 GG) regelmäßig Artikel 14 GG vor. Das Gebot der Verhältnismäßigkeit erfordert, dass „bei einer Gesamtabwägung zwischen der Schwere des Eingriffs, dem Gewicht und der Dringlichkeit der ihn rechtfertigenden Gründe die Grenze der Zumutbarkeit noch gewahrt“ wird (BVerfGE 141, 82 Rn. 53).

Bei der Prüfung der Angemessenheit von REM ist zu berücksichtigen, dass der Fischer ein Gut der Allgemeinheit nutzt und die Allgemeinheit ein Interesse an einer hinreichenden Überwachung der Nutzung dieses Allgemeingutes in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften hat. Dabei ist insbesondere auch zu berücksichtigen, dass mit der in Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 eingeführten Anlandepflicht eine Bestimmung zum Schutz der Fischbestände eingeführt wurde, bei der die hergebrachten Überwachungsmethoden an ihre Grenzen stoßen. Insbesondere erlauben es die hergebrachten Überwachungsmethoden nicht, gerichtsfeste Beweise für das Fehlverhalten Einzelner zu liefern.

REM hätte das technische Potenzial, solche gerichtsverwertbaren Beweise zu erbringen und damit zu einer effektiveren Umsetzung der Anlandepflicht beizutragen und stellt sich daher als geeignetes Mittel dar, während ein milderer, gleich wirksames Mittel nicht ersichtlich ist. Dabei ist jedoch auch abzuwägen, dass durch die mit der Einführung von REM verbundene finanzielle Belastung die Wirtschaftlichkeit der betroffenen Betriebe beeinträchtigt werden kann, insbesondere dann, wenn bestimmte Fischereibetriebe angesichts stark gesunkener Fangmengen solche zusätzlichen Kosten nicht mehr verkraften könnten, wie dies derzeit bei einigen Fischereibetrieben in der Ostsee wegen starker Senkungen der Dorsch- und Heringsquoten der Fall sein dürfte. Zwar wäre die Einführung von REM derzeit mit Mitteln des Europäischen Meeres- und Fischereifonds zu 90 Prozent grundsätzlich förderfähig, jedoch hätten die Fischereibetriebe für die Restaufwendungen und die laufenden Kosten aufzukommen.

Im Rahmen der Angemessenheit wird es daher darauf ankommen, ob aufgrund einer Risikoanalyse der Verdacht besteht, dass in bestimmten Flottenbereichen erheblich gegen die Anlandepflicht verstoßen wird und sich die betreffenden Fahrzeuge sicherheitstechnisch für eine Ausrüstung mit REM eignen.

Die verpflichtende Ausrüstung mit REM-Überwachungsmethoden setzt aber die Schaffung der entsprechenden Rechtsgrundlagen voraus. Darüber sind aber bei einer möglichen Einführung von REM auch die Vorgaben aus der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) zu beachten, ebenso wie Artikel 7 und 8 der Grundrechtecharta, das Grundrecht der informationellen Selbstbestimmung und das Recht am eigenen Bild (s. hierzu Frage 13).

16. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung im Falle einer Ausstattung der gesamten deutschen Fischfangflächen mit REM-Systemen aus (exklusive der durch den EMFF übernommenen Kosten), und wie hoch wären die Kosten in der Relation zum Jahresumsatz in der Fischereiwirtschaft?

Die Kosten einer REM-Ausstattung können nur auf Fahrzeuge bezogen und nicht auf Fischfangflächen bezogen berechnet werden. Bei einer vollständigen Einführung von REM Systemen wären allerdings die gesamten von deutschen Fahrzeugen genutzten Fischfangflächen abgedeckt.

Hinsichtlich des Jahresumsatzes wurde nur der Fischfangsektor (d. h. ohne Verarbeitung und Handel) nach dem deutschen Fischereiflottenregister aufgrund der Verkaufserlöse von 2018 zugrunde gelegt.

Für die Berechnung der Kosten für REM-Systeme in Tabelle 1 wurde die Veröffentlichung der EFCA von 2019 zu den Technical guidelines and specifications for the implementation of Remote Electronic Monitoring (REM) in EU fisheries (Internetlink s. unter Antwort zu Frage 6) zugrunde gelegt. Die EMFF-Förderquote für die Installation der REM-Systeme beträgt 90 Prozent.

Tabelle 1: Kosten für REM Systeme für verschiedene Fahrzeugklassen

Fanggerät, Fahrzeuglänge	Geschätzte Systemkosten	Installationskosten	Jährliche laufende Kosten
Passives Fanggerät, bis 12 m	€ 6,000	€ 1,000	€ 500
Passives Fanggerät, über 12 m	€ 6,500	€ 2,000	€ 1,000
Grundschleppnetz, bis 18 m	€ 6,500	€ 2,000	€ 1,000
Grundschleppnetz, ab 18 m	€ 6,800	€ 2,000	€ 1,500
Schwarmfisch-Schleppnetz bis 24 m	€ 6,800	€ 2,000	€ 1,500
Schwarmfisch-Schleppnetz über 24 m	€ 8,000	€ 3,000	€ 1,500

Die nachfolgende Tabelle 2 bietet eine Übersicht über die Investitionskosten vor (brutto) und nach (netto) Abzug der EMFF-Förderquote nach Schiffsrößenklasse. Weiterhin sind die prozentualen Anteile der Nettoinvestitionen nach Abzug der EMFF Förderquote an den Jahresumsätzen der jeweiligen Flottensegmente angegeben. Es fallen erhebliche jährliche laufende Kosten für den Betrieb der REM-Systeme an.

Tabelle 2: Investitions- und laufende Kosten für REM System im Vergleich zum Jahresumsatz verschiedener Flottensegmente der deutschen Fischerei.

Flottensegment nach Schiffslänge	Jahresumsätze (1.000 €)	Investition brutto 1.000 €)	Investition netto (nach Abzug EMFF Förderung)	Netto-Investition/ Verkaufserlös (%)	Lfd Kosten p. a. (1.000 €)
Nicht aktive Fahrzeuge (alle Längen)	keine Erlöse	2.873	287	–	220
0–12 m	7.690	5.183	518	6,7 %	377
12–40 m	104.430	2.168	217	0,2 %	341
über 40 m	135.060	148	15	0,01 %	24
Gesamt	247.180	10.372	1.037	0,42 %	962

Anhang zu Frage 3 - Jahr 2017**Fänge (Ostsee, quotierte Arten) in der aktiven demersalen Fischerei (Jahr 2017, in kg)**

Fischart	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
DORSCH/KABELJAU	73.279	189.537	263.064	381.023	220.547	1.127.450
HERING	174.049	215.910	90.049	9.605	15.000	504.612
LENG			5			5
SCHELLFISCH		6	14	76	16	112
SCHOLLE	91.494	220.815	219.937	234.987	105.149	872.382
SEEHECHT				1		1
SEEZUNGE	2	118	323	73	1	517
SPROTTE		170.536	77.509	160	15.000	263.204
Gesamtergebnis	338.823	796.923	650.901	625.924	355.713	2.768.283

Fänge (Ostsee, quotierte Arten) in der aktiven pelagischen Fischerei (Jahr 2017, in kg)

Fischart	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
DORSCH/KABELJAU	25	1.020	5.196	7.640	7.399	21.280
HERING	235.540	709.644	1.918.281	4.215.951	6.623.567	13.702.983
LUMB				1		1
MAKRELE			6	407	313	725
SCHOLLE		1	6	33	11	50
SEEHECHT		1	2	3		7
SPROTTE	21.460	128.580	111.750	538.283	12.518.359	13.318.432
Gesamtergebnis	257.025	839.246	2.035.240	4.762.318	19.149.649	27.043.478

Fänge (Ostsee, quotierte Arten) in der passiven Fischerei (Jahr 2017, in kg)

Fischart	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	Gesamtergebnis
DORSCH/KABELJAU	119.372	357.552	1.336	264	478.524
HERING	833.981	3.022.708	448.321	9.330	4.314.341
LENG	2	1			3
LUMB		121			121
MAKRELE	5.189	940	5	55	6.189
SCHELLFISCH		0			0
SCHOLLE	92.389	118.628			211.017
SEEHECHT	2				2
SEEZUNGE	283	99	15		397
Gesamtergebnis	1.051.218	3.500.050	449.678	9.648	5.010.595

Anhang zu Frage 3 - Jahr 2018**Fänge (Ostsee, quотиerte Arten) in der aktiven demersalen Fischerei (Jahr 2018, in kg)**

Fischart	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
DORSCH/KABELJAU	90.053,32	161.861,65	251.310,02	272.805,83	195.233,12	971.263,94
HERING	105.771,49	91.487,44	1.346,34	7.863,00	598.967,97	805.436,24
LENG				3,42		3,42
MAKRELE				16,17		16,17
SHELLFISCH		2,34		4,68		7,02
SCHOLLE	178.703,26	309.064,33	230.899,44	371.553,49	121.761,82	1.211.982,34
SEEHECHT					1,11	1,11
SEEZUNGE	8,32	77,32	465,80	312,88	113,36	977,68
SPROTTE	73,50	862,00	344.700,00		1.365.456,00	1.711.091,50
Gesamtergebnis	374.609,89	563.355,08	828.721,60	652.559,47	2.281.533,38	4.700.779,42

Fänge (Ostsee, quottierte Arten) in der aktiven pelagischen Fischerei (Jahr 2018, in kg)

Fischart	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
DORSCH/KABELJAU	106	1.515	2.552	4.760	5.960	14.894
HERING	158.895	638.049	1.188.035	3.023.351	6.369.595	11.377.925
MAKRELE				1	1	1
SCHOLLE		700		1	1	701
SPROTTE	105	371.897	376.824	398.731	12.354.246	13.501.802
Gesamtergebnis	159.106	1.012.161	1.567.411	3.426.843	18.729.802	24.895.323

Fänge (Ostsee, quottierte Arten) in der passiven Fischerei (Jahr 2018, in kg)

Fischart	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	Gesamtergebnis
DORSCH/KABELJAU	175.933	472.834	2.586	170	651.523
HERING	442.254	2.408.265	260.988	6.460	3.117.967
LENG	7				7
MAKRELE	1.709	2.510	1		4.220
SCHOLLE	123.213	118.262			241.474
SEEZUNGE	116	59			176
SPROTTE	30				30
Gesamtergebnis	743.262	3.001.929	263.575	6.630	4.015.396

Anhang zu Frage 3 - Jahr 2019**Fänge (Ostsee, quotierte Arten) in der aktiven demersalen Fischerei (Jahr 2019, in kg)**

Fischart	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
DORSCH/KABELJAU	79.930,19	111.512,40	148.188,65	543.446,46	367.491,98	1.250.569,68
HERING	63.622,76	35.111,60	120,00	46,00		98.900,36
MAKRELE			2,18	173,09		175,27
SHELLFISCH				13,68	3,00	16,68
SCHOLLE	91.146,79	223.764,03	178.063,45	370.299,92	162.740,34	1.026.014,53
SEEZUNGE	2,04	40,40	214,24	132,03	168,48	557,19
SPROTTE		2.140,00				2.140,00
Gesamtergebnis	234.701,78	372.568,43	326.588,52	914.111,18	530.403,80	2.378.373,71

Fänge (Ostsee, quotierte Arten) in der aktiven pelagischen Fischerei (Jahr 2019, in kg)

Fischart	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
DORSCH/KABELJAU	866	1.652	573	840	1.230	5.161
HERING	81.217	226.745	416.401	815.452	2.995.018	4.534.833
MAKRELE				1	1	1
SCHOLLE			137			137
SEEZUNGE			1			1
SPROTTE		155.731	99.233	174.179	13.936.053	14.365.195
Gesamtergebnis	82.083	384.128	516.345	990.471	16.932.301	18.905.328

Fänge (Ostsee, quotierte Arten) in der passiven Fischerei (Jahr 2019, in kg)

Fischart	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	Gesamtergebnis
DORSCH/KABELJAU	102.917	314.051	246		417.214
HERING	220.588	1.326.363	57.286	5.530	1.609.767
MAKRELE	2.637	5.489	2		8.128
SHELLFISCH		6			6
SCHOLLE	96.405	120.939			217.345
SEEZUNGE	343	2.395	3		2.740
Gesamtergebnis	422.890	1.769.243	57.537	5.530	2.255.201

Anhang zu Frage 4 - Jahr 2017

Gesamtanlandemenge von quotierten, untermaßigen und unter die Anlandeverpflichtung fallenden Fängen deutscher Fangschiffe in der Ostsee						
<u>Jahr: 2017</u>						
<u>Segment: aktiv/ pelagisch</u>						
Längenklasse (m)	12-14,99	15-17,99		18-23,99	>24	Gesamtergebnis
Gesamtergebnis (kg)	886	2.176		2.315	2.549	7.925
<u>Jahr: 2017</u>						
<u>Segment: aktiv/ demersal</u>						
Längenklasse (m)	8-11,99	12-14,99	15-17,99	18-23,99	>24	Gesamtergebnis
Gesamtergebnis (kg)	1.503	1.872	4.734	3.180	5.664	16.952
<u>Jahr: 2017</u>						
<u>Segment: passiv</u>						
Längenklasse (m)	8-11,99		15-17,992	Gesamtergebnis		
Gesamtergebnis (kg)	883		100	983		

Anhang zu Frage 4 - Jahr 2018

Gesamtanlandemenge von quotierten, untermaßigen und unter die Anlandeverpflichtung fallenden Fängen deutscher Fangschiffe in der Ostsee						
Jahr: 2018						
Segment: aktiv/ pelagisch						
Längenklasse (m)	8-11,99	12-14,99	15-17,99	18-23,99	>24	Gesamtergebnis
Gesamtergebnis (kg)	10	958	1.146	2.064	1.850	6.028
Jahr: 2018						
Segment: aktiv/ demersal						
Längenklasse (m)	8-11,99	12-14,99	15-17,99	18-23,99	>24	Gesamtergebnis
Gesamtergebnis (kg)	1.251	3.668	5.597	6.145	10.477	27.137
Jahr: 2018						
Segment: passiv						
Längenklasse (m)	8-11,99	15-17,99	Gesamtergebnis			
Gesamtergebnis (kg)	431	30	461			

Anhang zu Frage 4 - Jahr 2019

Gesamtanlandemenge von quotierten, untermaßigen und unter die Anlande Verpflichtung fallenden Fängen deutscher Fangschiffe in der Ostsee					
Jahr: 2019					
Segment: aktiv/ pelagisch					
Längenklasse (m)	12-14,99	15-17,99	18-23,99	>24	Gesamtergebnis
Gesamtergebnis (kg)	99	107	207	268	680
Jahr: 2019					
Segment: aktiv/ demersal					
Längenklasse (m)	8-11,99	12-14,99	15-17,99	18-23,99	>24
Gesamtergebnis (kg)	1.041	2.201	2.472	14.066	16.410
Jahr: 2019					
Segment: passiv					
Längenklasse (m)	8-11,99	Gesamtergebnis			
Gesamtergebnis (kg)	75	75			

Anhang zu Frage 5 – Jahr 2017													
2017 – Zugeteilte Quoten in Tonnen (nur Lachs SAL/3BCD-F in Stück)													
Segment		nicht segmentierbar	demersal	demersal	demersal	demersal	demersal	pelagisch	pelagisch	pelagisch	pelagisch	pelagisch	pelagisch
			8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	>24m	u8	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	>24m
Bestand	Bereich												
COD/03AN.	Nordsee	116											
COD/03AS.	Nordsee	8											
COD/2A3AX4	Nordsee				75,4	130,5	2.574,4						
COD/3BC+24	Ostsee	1774											
COD/3DX32.	Ostsee	1349											
HAD/03A.	Nordsee	134											
HAD/2AC4.	Nordsee	809											
POK/2C3A4	Nordsee					35,0	9.382,5						
WHG/03A.	Nordsee	7											
WHG/2AC4.	Nordsee	216											
PLE/03AN.	Nordsee	74											
PLE/03AS.	Nordsee	25											
PLE/2A3AX4	Nordsee					1.275,2	2.402,7						
PLE/3BCD-C	Ostsee	1.354											
SOL/3ABC24	Nordsee	28											
SOL/24-C.	Nordsee	1.097											
WHB/1X14	Nordsee												50.597,0
MAC/2A34.	Nordsee												3.558,0
MAC/2CX14-	Nordsee												19.951,0
SPR/3BCD-C	Ostsee							171,5	6,9	244,1	117,9	546,2	13.570,7
SPR/03A.	Nordsee	52											
SPR/2AC4-C	Nordsee	6.426											
HKE/2AC4-C	Nordsee	418											
ANF/2AC4-C	Nordsee						491,0						
SAL/3BCD-F	Ostsee	2.401											
HER/03A.	Nordsee	339											
HER/03A-BC	Nordsee	56											
HER/2A47DX	Nordsee	65											
HER/4CXB7D	Nordsee												9.016,0
HER/4AB.	Nordsee												35.551,0
HER/1/2-	Nordsee												5.194,0
HER/3BC+24	Ostsee	16740											
HER/3D-R30	Ostsee	4.000											
JAX/4BC7D	Nordsee												1.257,0
JAX/2A-14	Nordsee												13.561,0
NEP/03A.	Nordsee	16											
NEP/2AC4-C	Nordsee					643,0	445,0						
NOP/2A3A4.	Nordsee	59											
T/B/2AC4-C	Nordsee	348											
SRX/2AC4-C	Nordsee	44											
L/W/2AC4-C	Nordsee	122											
LEZ/2AC4-C	Nordsee	8											
ARU/3A4-C	Nordsee	10											
ARU/1/2.	Nordsee	20											
USK/1214EI	Nordsee	7											
USK/03A.	Nordsee	8											
USK/04-C.	Nordsee	21											
RNG/124-	Nordsee	1											
RNG/03-	Nordsee	1											
BLI/03A.	Nordsee	2											
BLI/24-	Nordsee	4											
LIN/1/2.	Nordsee	4											
LIN/04-C.	Nordsee	64											
GFB/1234-	Nordsee	9											
GHL/2A-C46	Nordsee	24											
SAN/2A3A4.	Nordsee	8.202											
Code-Namen der Fischarten: http://www.fao.org/fishery/collection/asfis/en													
Link zur Karte der Fanggebiete https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime_atlas/#lang=EN;p=w;bkgd=5;theme=67:0.75,54:0.75,52:0.75;c=2083055.10042493,7394094.991752945;z=6													
Link zur Karte der Fanggebiete https://ec.europa.eu/fisheries/sites/fisheries/files/docs/body/baltic_fishing_zones.pdf													
Link zur Karte der ICES-Fanggebiete https://www.ices.dk/marine-data/Documents/Maps/ICES-Ecoregions-hybrid-statistical-areas.png													

Anlagen 1-3 zu Frage 5 (002).xlsx 2017_Master

Anhang zu Frage 5 - Jahr 2018														
2018 - Zugeteilte Quoten in Tonnen (nur Lachs SAL/3BCD-F in Stück)														
Segment		nicht segmentierbar	demersal u8m	demersal 8-11,99m	demersal 12-14,99m	demersal 15-17,99m	demersal 18-23,99m	demersal >24m	pelagisch u8m	pelagisch 8-11,99m	pelagisch 12-14,99m	pelagisch 15-17,99m	pelagisch 18-23,99m	pelagisch >24m
Bestand	Bereich													
COD/03AN.	Nordsee	172												
COD/03AS.	Nordsee	8												
COD/2A3AX4	Nordsee					76,5	331,4	1.517,4						
COD/3BC+24	Ostsee		82,7	558,9	164,6	127,5	219,7	101,4						
COD/3DX32.	Ostsee			75,8	29,0	125,3	43,0	92,7						
HAD/03A.	Nordsee	143												
HAD/2AC4.	Nordsee	987												
POK/2C3A4	Nordsee						11,2	8.177,9						
WHG/03A.	Nordsee	8												
WHG/2AC4.	Nordsee	449												
PLE/03AN.	Nordsee	68												
PLE/03AS.	Nordsee	18												
PLE/2A3AX4	Nordsee	6.827												
PLE/3BCD-C	Ostsee	1.600												
SOL/3ABC24	Ostsee	16												
SOL/24-C.	Nordsee	1.129												
WHB/1X14	Nordsee													49.774,0
MAC/2A34.	Nordsee													2.688,0
MAC/2CX14-	Nordsee													16.004,0
SPR/3BCD-C	Ostsee								2,5	5,9	380,5	199,0	399,2	15.859,1
SPR/03A.	Nordsee	42												
SPR/2AC4-C	Nordsee	4.654												
HKE/2AC4-C	Nordsee	304												
ANF/2AC4-C	Nordsee							616,6						
SAL/3BCD-F	Ostsee	2.141												
HER/03A.	Nordsee	358												
HER/03A-BC	Nordsee	57												
HER/2A47DX	Nordsee	59												
HER/4CXB7D	Nordsee													10.793,0
HER/4AB.	Nordsee													44.817,6
HER/1/2-	Nordsee													1.982,0
HER/3BC+24	Ostsee								437,5	2.883,5	1.072,2	1.221,6	2.992,1	3.078,4
HER/3D-R30	Ostsee	4.034												
JAX/4BC7D	Nordsee													2.663,0
JAX/2A-14	Nordsee													8.834,0
NEP/03A.	Nordsee	27												
NEP/2AC4-C	Nordsee	887												
NOP/2A3A4.	Nordsee	52												
T/B/2AC4-C	Nordsee	470												
SRX/2AC4-C	Nordsee	57												
L/W/2AC4-C	Nordsee	139												
LEZ/2AC4-C	Nordsee	8												
ARU/3A4-C	Nordsee	74												
ARU/1/2.	Nordsee	26												
USK/1214EI	Nordsee	6												
USK/03A.	Nordsee	9												
USK/04-C.	Nordsee	22												
RNG/124-	Nordsee	1												
RNG/03-	Nordsee	1												
BLI/03A.	Nordsee	2												
BLI/24-	Nordsee	4												
LIN/1/2.	Nordsee	8												
LIN/04-C.	Nordsee	75												
GFB/1234-	Nordsee	9												
GHL/2A-C46	Nordsee	30												
SAN/2A3A4.	Nordsee	7.155												
Code-Namen der Fischarten: http://www.fao.org/fishery/collection/asfis/en														
Link zur Karte der Fanggebiete														
https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime_atlas/#lang=EN;p=w;bkgd=5;theme=67:0.75,54:0.75,52:0.75;c=2083055.10042493,7394094.991752945;z=6														
Link zur Karte der Fanggebiete														
https://ec.europa.eu/fisheries/sites/fisheries/files/docs/body/baltic_fishing_zones.pdf														
Link zur Karte der ICES-Fanggebiete														
https://www.ices.dk/marine-data/Documents/Maps/ICES-Ecoregions-hybrid-statistical-areas.png														

Anhang zu Frage 5 - Jahr 2019

Anhang zu Frage 5 - Jahr 2019														
2019 - Zugeteilte Quoten in Tonnen (nur Lachs SAL/3BCD-F in Stück)														
Segment		nicht segmentierbar	demersal u8m	demersal 8-11,99m	demersal 12-14,99m	demersal 15-17,99m	demersal 18-23,99m	demersal >24m	pelagisch u8m	pelagisch 8-11,99m	pelagisch 12-14,99m	pelagisch 15-17,99m	pelagisch 18-23,99m	pelagisch >24m
Bestand	Bereich													
COD/03AN.	Nordsee	101												
COD/03AS.	Nordsee	7												
COD/2A3AX4	Nordsee	1.397												
COD/3BC+24	Ostsee		230,3	620,0	142,7	142,3	535,9	200,8						
COD/3DX32.	Ostsee			3,3	5,6	7,4	141,6	384,3						
HAD/03A.	Nordsee	97												
HAD/2AC4.	Nordsee	636												
POK/2C3A4	Nordsee					22,9	13,3	7.856,7						
WHG/03A.	Nordsee	281												
WHG/2AC4.	Nordsee	8												
PLE/03AN.	Nordsee	74												
PLE/03AS.	Nordsee	19												
PLE/2A3AX4	Nordsee	5.521												
PLE/3BCD-C	Ostsee	1.970												
SOL/3ABC24	Nordsee	24												
SOL/24-C.	Nordsee	898												
WHB/1X14	Nordsee													44.032,0
MAC/2A34.	Nordsee													399,0
MAC/2CX14-	Nordsee													14.813,0
SPR/3BCD-C	Ostsee								24,4	5,8	247,9	111,2	271,8	9.495,2
SPR/03A.	Nordsee	41												
SPR/2AC4-C	Nordsee	4.131												
HKE/2AC4-C	Nordsee	510												
ANF/2AC4-C	Nordsee							628,6						
SAL/3BCD-F	Ostsee	1.715												
HER/03A.	Nordsee	198												
HER/03A-BC	Nordsee	57												
HER/2A47DX	Nordsee	67												
HER/4CXB7D	Nordsee													10.354,0
HER/4AB.	Nordsee													25.108,0
HER/1/2-	Nordsee													4.191,0
HER/3BC+24	Ostsee								330,4	1.405,1	309,8	480,4	861,1	1.253,5
HER/3D-R30	Ostsee	1.757												
JAX/4BC7D	Nordsee													795,0
JAX/2A-14	Nordsee													10.371,0
NEP/03A.	Nordsee	32												
NEP/2AC4-C	Nordsee						472,5	235,0						
NOP/2A3A4.	Nordsee	16												
T/B/2AC4-C	Nordsee	706												
SRX/2AC4-C	Nordsee	68												
L/W/2AC4-C	Nordsee	165												
LEZ/2AC4-C	Nordsee	8												
ARU/3A4-C	Nordsee	143												
ARU/1/2.	Nordsee	27												
USK/1214EI	Nordsee	6												
USK/03A.	Nordsee	9												
USK/04-C.	Nordsee	20												
RNG/124-	Nordsee	0												
RNG/03-	Nordsee	0												
BLI/03A.	Nordsee	2												
BLI/24-	Nordsee	4												
LIN/1/2.	Nordsee	5												
LIN/04-C.	Nordsee	182												
GFB/1234-	Nordsee	0												
GHL/2A-C46	Nordsee	28												
SAN/2A3A4.	Nordsee	4.666												
Code-Namen der Fischarten: http://www.fao.org/fishery/collection/asfis/en														
Link zur Karte der Fanggebiete: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime_atlas/#lang=EN;p=w;bkgd=5;theme=67;0.75,54;0.75,52;0.75;c=2083055.10042493,7394094.991752945;z=6														
Link zur Karte der Fanggebiete: https://ec.europa.eu/fisheries/sites/fisheries/files/docs/body/baltic_fishing_zones.pdf														
Link zur Karte der ICES-Fanggebiete: https://www.ices.dk/marine-data/Documents/Maps/ICES-Ecoregions-hybrid-statistical-areas.png														

Anlagen 1-3 zu Frage 5 (002).xlsx 2019_Master

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2017 (Nordsee, quотиerte Arten)

Segment: aktiv/demersal

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	3	280	576	859

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2017 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/pelagisch

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	0	0	46	46

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2017 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: passiv

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	4	1	0	63	0	87	155

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2018 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/demersal

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	20	246	570	836

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2018 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/pelagisch

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	0	0	43	43

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2018 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: passiv

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	3	0	0	44	0	70	117

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2019 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/demersal

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	3	1	85	362	481	932

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2019 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/pelagisch

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	0	0	34	34

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2019 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: passiv

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	42	0	61	103

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2017 (Nordsee, quотиerte Arten)

Segment: aktiv/demersal

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	2	17	21	40

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2017 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/pelagisch

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	0	0	6	6

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2017 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: passiv

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	1	1	1	0	0	4	7

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2018 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/demersal

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	7	12	22	41

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2018 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/pelagisch

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	0	0	8	8

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2018 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: passiv

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	1	0	0	1	0	4	6

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2019 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/demersal

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	1	1	14	30	22	68

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2019 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/pelagisch

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	0	0	7	7

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2019 (Nordsee, quottierte Arten)

Segment: passiv

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	1	0	4	5

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2017 (Ostsee, quотиerte Arten)

Segment: aktiv/demersal

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	497	759	596	376	63	2291

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2017 (Ostsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/pelagisch

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	54	97	185	374	242	952

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2017 (Ostsee, quottierte Arten)

Segment: passiv

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	1698	7634	189	25	0	0	9546

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2018 (Ostsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/demersal

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	599	668	496	391	73	2227

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2018 (Ostsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/pelagisch

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	27	105	128	209	166	635

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2018 (Ostsee, quottierte Arten)

Segment: passiv

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	1624	7043	136	17	0	0	8820

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2019 (Ostsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/demersal

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	396	534	407	330	73	1740

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2019 (Ostsee, quottierte Arten)

Segment: aktiv/pelagisch

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	29	54	41	69	96	289

Anzahl der Fangreisen im Jahr 2019 (Ostsee, quотиerte Arten)

Segment: passiv

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	1208	5212	45	18	0	0	6483

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2017 (Ostsee, quotierte Arten)

Segment: aktiv/demersal

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	20	14	13	10	5	62

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2017 (Ostsee, quotierte Arten)

Segment: aktiv/pelagisch

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	3	5	5	7	5	20

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2017 (Ostsee, quotierte Arten)

Segment: passiv

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	369	151	8	1	0	0	528

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2018 (Ostsee, quotierte Arten)

Segment: aktiv/demersal

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	21	12	8	8	4	53

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2018 (Ostsee, quotierte Arten)

Segment: aktiv/pelagisch

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	3	6	5	6	5	20

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2018 (Ostsee, quotierte Arten)

Segment: passiv

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	365	141	7	1	0	0	514

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2019 (Ostsee, quotierte Arten)

Segment: aktiv/demersal

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	19	12	8	8	4	51

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2019 (Ostsee, quotierte Arten)

Segment: aktiv/pelagisch

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	0	3	6	5	5	4	23

Anzahl der Fahrzeuge im Jahr 2019 (Ostsee, quotierte Arten)

Segment: passiv

Längenklasse	< 8m	8-11,99m	12-14,99m	15-17,99m	18-23,99m	> 24m	Gesamtergebnis
Anzahl Fahrzeuge	332	138	5	1	0	0	476

