

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Kirsten Tackmann,
Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion DIE LINKE.**

– Drucksache 19/10605 –

Transparenz bei Kontrollen in der deutschen Fischerei

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der 2013 reformierten Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP) der EU wurde unter anderem das Rückwurfgebot durch ein Rückwurfverbot – die Anlandeverpflichtung – ersetzt. Damit müssen nun alle Fische, für die Fangbegrenzungen oder Mindestreferenzgrößen existieren, an Land gebracht werden. Das gilt auch für untermaßige Fische. Dies soll als Anreiz für selektivere Fanggeräte wirken, die den ungewollten Beifang vermeiden. Die Anlandeverpflichtung wurde stufenweise eingeführt. Sie gilt in der Ostsee schon seit 2017 und trat EU-weit, und somit auch für die gesamte deutsche Fischerei, am 1. Januar 2019 vollständig in Kraft. Der Wissenschafts-, Technik- und Wirtschaftsausschuss für Fischerei der EU (STECF) verwies 2018 darauf, dass die Anlandeverpflichtung noch immer nicht ausreichend kontrolliert wird (STECF 2018). Einige Mitgliedstaaten der EU reduzierten sogar den Kontrollaufwand auf See (STECF 2018). Mangelhafte Kontrollen sind jedoch Einfallstor für illegale Rückwürfe. Dänemark z. B. veröffentlicht jährliche Berichte über den allgemeinen Kontrollaufwand in der dänischen Fischerei. In Deutschland ist dieser Vorgang bisher noch keine Praxis. Nach Ansicht der Fragestellenden ist somit der tatsächlich geleistete Kontrollaufwand in der deutschen Fischerei für die Öffentlichkeit weiterhin verborgen.

Eine Möglichkeit zur verbesserten Kontrolle der Anlandeverpflichtung bietet nach Ansicht der Fragesteller der Einsatz von elektronischen Fernüberwachungssystemen. Dazu gehört die Anbringung von Kameras und Sensoren an Bord der Fischereifahrzeuge. Daraus resultieren auch Fragen in Hinblick auf Persönlichkeits- und Datenschutzrechte der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf den Fischereifahrzeugen. Kanada (Stanley et al., 2011), Australien (Evan und Moloney, 2011) und die USA (IFOMC, 2018) haben diese Fernüberwachungssysteme in ihren Fischereifahrzeugen bereits implementiert. Deutschland steht der Einführung von elektronischen Fernüberwachungssystemen in der Fischerei jedoch noch skeptisch gegenüber (vgl. Antwort zu Frage 15 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Umsetzung der Gemeinsamen Fischereipolitik der Europäischen Union in der Bundesrepublik Deutschland“ auf Bundes-

tagsdrucksache 18/10814 sowie Antwort zu den Fragen 12 und 13 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. „Umsetzung der Gemeinsamen Fischereipolitik in Deutschland“ auf Bundestagsdrucksache 18/12096).

1. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung Berichte über den jährlichen Kontrollaufwand in der deutschen Fischerei erstellt (wenn ja, bitte die Ergebnisse der Berichte für die Jahre 2016, 2017 bis 2018 auflisten)?

Wenn nein, auf welche Weise wird überprüft, wie hoch der jährliche Kontrollaufwand in der deutschen Fischerei ist?

Berichte über den jährlichen Kontrollaufwand in der deutschen Fischerei werden auf verschiedenen Ebenen erstellt.

Im Rahmen der internationalen Zusammenarbeit wird seitens der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) jährlich der Evaluationsbericht der Spezifischen Kontroll- und Inspektionsprogramme (SCIP) für jedes Kontrollgebiet (Ostsee, Nordsee, westliche Gewässer und NAFO (Nordwestatlantische Fischereiorganisation)/NEAFC (Nordostatlantische Fischereikommission)) erstellt. Darüber hinaus erstellt die BLE einen Fünfjahresbericht über die Anwendung der Kontrollverordnung. Zusätzlich sind regelmäßig Berichte für die Europäische Fischereikontrollagentur (EFCA) zu erstellen („Assessment Report“ und „EFCA-Joint Deployment Plan - Report“) für die gemeinsamen Einsatzpläne („Joint Deployment Plans“), welche den Kontrollaufwand bezüglich der SCIP-Vorgaben wiedergeben.

Auf nationaler Ebene aktualisiert die BLE ihr Kontrollprogramm jährlich. Die für die Fischereiüberwachung eingesetzten Mittel unterliegen der Kontrolle des Bundesrechnungshofes.

2. Wenn Berichte über den jährlichen Kontrollaufwand in der deutschen Fischerei erstellt werden,
 - a) warum werden diese nicht veröffentlicht (bitte unter Ausführung der erfolgten Interessensabwägungen begründen), und

Eine Veröffentlichung der nationalen Kontroll- und Inspektionsprogramme würde die Wirksamkeit der risikobasierten Kontrollen der BLE erheblich beeinträchtigen.

- b) welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung aus diesen Berichten?

Die Berichte dienen der Aktualisierung der risikobasierten Kontrolltätigkeit der nationalen und europäischen Fischereikontrollbehörden.

3. Wie viele deutsche Fangfahrten gab es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2016, 2017 und 2018 (bitte nach Seegebiet auflisten)?

Tabelle 1: Anzahl der Fangfahrten

Gebiet	2016	2017	2018
Nordsee	14.458	13.499	13.806
Ostsee	17.456	15.551	13.796

4. Wie viele Seekontrollen deutscher Fischereifahrzeuge haben nach Kenntnis der Bundesregierung deutsche Behörden in den Jahren 2016, 2017 und 2018 mit welchem Ergebnis durchgeführt (bitte nach aktiver und passiver Fischerei und Fanggebieten einzeln auflisten)?

Tabelle 2: Seekontrollen deutscher Fischereifahrzeuge in Nord- und Ostsee im Zuständigkeitsbereich des Bundes¹⁾

Art der Fischerei	Inspektionen	2016	2017	2018
<i>Nordsee</i>				
- Aktive Fischerei	Anzahl Inspektionen ohne Verstoß	33	42	35
- Passive Fischerei	Anzahl Inspektionen ohne Verstoß	0	1	0
<i>Ostsee</i>				
Aktive Fischerei	Anzahl Inspektionen ohne Verstoß	56	39	26
Passive Fischerei	Anzahl Inspektionen ohne Verstoß	19	11	9

¹⁾ In dieser Tabelle sind die Zahlen der Bundesländer nicht enthalten

In Hinblick auf die Ergebnisse der Seekontrollen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

5. Wie viel Prozent der deutschen Fangfahrten pro Jahr wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch Seekontrollen in den Jahren 2016, 2017 und 2018 abgedeckt, und wie viele und welche Verstöße wurden dabei festgestellt (bitte nach aktiver und passiver Fischerei und Fanggebieten auflisten)?

Tabelle 3: Abdeckung der Fangfahrten durch Seekontrollen im Zuständigkeitsbereich des Bundes¹⁾

Gebiet	Art der Fischerei	2016	2017	2018
Nordsee	passive Fischerei	0,0%	0,7%	0,0%
	aktive Fischerei	0,2%	0,3%	0,3%
Ostsee	passive Fischerei	0,1%	0,1%	0,1%
	aktive Fischerei	1,7%	1,2%	1,0%

¹⁾ Kontrollen der Bundesländer sind nicht enthalten. Daher ist insgesamt bei der Kontrolldichte insbesondere im küstennahen Bereich von deutlich höheren Prozentzahlen auszugehen.

In Hinblick auf die Ergebnisse der Seekontrollen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

6. Wie viele Fangfahrten der deutschen Fischerei wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2016, 2017 und 2018 von deutschen Fischereibeobachterinnen und Fischereibeobachtern begleitet und analysiert?

Tabelle 5: Begleitung von Fangfahrten durch Beobachter

Jahr	Region	aktiv	passiv	Anzahl Beprobungen
2016	Ostsee	10	59	69
	Nordatlantik	7		7
	Nordsee und Ostarktis	24		24
Gesamt				100
2017	Ostsee	5	23	28
	Nordatlantik	8		8
	Nordsee und Ostarktis	21		21
Gesamt				57
2018	Ostsee	1	14	15
	Nordatlantik	6		6
	Nordsee und Ostarktis	24		24
Gesamt				45

7. Welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung aus den Seekontrollen deutscher Fischereifahrzeuge?

Wie wird die Wirksamkeit der Kontrollen eingeschätzt?

Die Ergebnisse der Seekontrollen deutscher Fischereifahrzeuge fließen in das System der Risikoanalyse ein. Bei der fischereiaufsichtlichen Risikoanalyse werden alle Risiken für eine nachhaltige Fischerei systematisch erfasst. In die Risikoanalyse fließen die Daten der Flotte, des Satellitenüberwachungssystems (VMS), der Fangfassung und der Quotenverwaltung ein.

Die Ergebnisse der Risikoanalyse in Form einer Bewertung (Gesamt-Risiko des Schiffes) für jedes Schiff der deutschen Flotte werden in einer Datenbank zusammengeführt, analysiert und verwaltet. Mit Hilfe der Risikobewertung jeden Schiffes der deutschen Flotte und dem jeweiligen Quotenanteil¹ wird die Risikobewertung der einzelnen Fischereisegmente vorgenommen, in denen eine deutsche Fischerei stattfindet. Ein Segment definiert sich über das Fanggerät, die Maschenöffnung und über das befischte Quotengebiet.

Die Risikobewertung von Schiffen und Segmenten dient der verbesserten Planung der Kontrolltätigkeit der BLE und der verbesserten Koordinierung der Überwachung der Seefischerei zwischen Bund und Ländern und den benachbarten EU-Mitgliedstaaten.

Nach einer Gesamtschau aller von den beteiligten EU-Mitgliedstaaten gemeldeten Hochrisikosegmente definiert die EFCA für die jeweiligen Seegebiete die regionalen Hochrisikosegmente. Hieraus leiten sich die Handlungsempfehlungen für die Kontrolle von Fischereifahrzeugen auf der Grundlage internationaler, gemeinschaftlicher und nationaler Informationsquellen und Strategien ab.

¹ Soweit es sich um quotierte Arten handelt.

Die Ergebnisberichte lassen auf eine hohe Effektivität der Seekontrollen schließen, die insbesondere auf der Präsenz der Kontrollfahrzeuge in den Fanggebieten und ihrer abschreckenden Wirkung beruht. Auf Basis der Ergebnisse bei den durchgeführten Kontrollen kann ein zunehmend hoher Grad an Regeltreue deutscher Fischereibetriebe in den entsprechenden Gebieten festgestellt werden.

8. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Anteil der Anlandekontrollen in den deutschen Häfen im Verhältnis zu den Gesamtanlandungen in den Jahren 2016, 2017 und 2018, und welche Ergebnisse hatten diese (bitte getrennt nach Art der Fischerei, Zielart und Schiffsgröße auflisten)?

Tabelle 6: Prozentualer Anteil der Anlandekontrollen im Verhältnis zu den Gesamtanlandungen

Gebiet	2016	2017	2018
Nordsee	1,7 %	1,3 %	1,7 %
Ostsee	6,1 %	5,8 %	5,1 %

9. Wie viele Fangfahrten der deutschen Fischerei wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der Kontrolle des Anlandegebotes in den Jahren 2016, 2017 und 2018 (Nordsee und Ostsee) durch die deutsche Fischereiaufsicht mit welchem Ergebnis kontrolliert?

Welche Kontrollmaßnahmen wurden im Einzelnen durchgeführt (bitte erläutern)?

Tabelle 7: Anzahl der Kontrollen im Rahmen des Anlandegebotes

Jahr	Gebiet	Nordsee	Ostsee
2016	Anzahl Fangfahrten	14.458	17.456
	Anzahl Kontrollen	229	122
2017	Anzahl Fangfahrten	13.499	15.551
	Anzahl Kontrollen	186	939
2018	Anzahl Fangfahrten	13.806	13.796
	Anzahl Kontrollen	217	725

Es wurden verschiedene Kontrollmaßnahmen durchgeführt, wie zum Beispiel Seekontrollen mit Kontrollen des letzten Hols zur Bestimmung der Fangzusammensetzung und die Verifizierung der Logbuchdaten; letzteres auch zu Referenzzwecken für nachfolgende Anlandekontrollen. Im Rahmen von Anlandekontrollen wird auch ein Datenabgleich der Anlandedaten mit den Logbuchdaten und den ggf. vorliegenden Kontrolldaten durchgeführt. Sofern angezeigt, werden während der Seekontrollen auch Belehrungen durchgeführt.

10. Wie hoch ist der prozentuale Anteil der kontrollierten Fangfahrten im Verhältnis zu der Gesamtanzahl der Fangfahrten der deutschen Fischerei in der Nord- und Ostsee in den Jahren 2016, 2017 und 2018 (bitte nach Seegebieten aufschlüsseln)?

Tabelle 8: Prozentualer Anteil kontrollierter Fangfahrten zu der Gesamtanzahl der Fangfahrten:

Gebiet	2016	2017	2018
Nordsee	1,6 %	1,4 %	1,6 %
Ostsee	0,7 %	6,0 %	5,3 %

11. Wie viele und welche Fälle von mutmaßlichen Verstößen gegen die Anlande- und weitere fischereirechtliche Regelungen haben nach Kenntnis der Bundesregierung deutsche Fischereinspektionen bei Seekontrollen im Jahr 2016, 2017 und 2018 in Nord- und Ostsee festgestellt (bitte die Art von Verstößen und die Anzahl nach Nord- und Ostsee tabellarisch auflisten)?

An wen wurden diese Verstöße gemeldet (bitte die entsprechenden Behörden auflisten)?

Wie wurden diese Verstöße geahndet (bitte die Maßnahmen auflisten)?

In den Jahren 2016 bis 2018 wurden durch die Fischereiaufsicht der Länder Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern keine Verstöße gegen die Anlande- und weitere fischereirechtliche Regelungen (EU- und Bundesrecht) bei Seekontrollen festgestellt.

Alle aufgelisteten Verstöße in der Zuständigkeit des Landes Schleswig-Holstein wurden an die obere Fischereibehörde beim Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein gemeldet (siehe nachfolgende Tabelle).

Tabelle 9: Verstöße im Zuständigkeitsbereich von Schleswig-Holstein

	Anlande- und weitere fischereirechtliche Regelungen Nordsee	Anlande- und weitere fischereirechtliche Regelungen Ostsee	weitere fischereirechtliche Regelungen Nordsee	weitere fischereirechtliche Regelungen Ostsee
2016	0	0	3 Vorgänge • alle wurden an die BG Verkehr abgegeben)	1 (Urteil Amtsgericht: 3.500 Euro)
2017	0	1 Vorgang • Einstellung des Verfahrens	1 Vorgang • Einstellung	0
2018	0	0	5 Vorgänge • 1 Abgabe an Fischereiaufsicht der Niederlande • 3 Bußgeldbescheide • 1 Verwarnungsgeldbescheid	4 Vorgänge • 2 Bußgeldbescheide • 2 in Bearbeitung

Tabelle 10: Verstöße im Zuständigkeitsbereich des Bundes

Jahr	Verstoßarten	Anzahl mutmaßlicher Verstöße	Anzahl geahndeter Verstöße	Sanktionen/Maßnahmen	Ostsee (O) oder Nordsee (N)
2016	Anlandeverpflichtung	-	-	-	-
	Verbot der Fangaufwertung an Bord behalten	1	1	Bußgeld	O
	Maschenöffnung	1	1	Bußgeld (Beschlagnahme Netze)	O
	Keine getrennte Aufbewahrung von Fängen	1	-	Einstellung	N
	Fischwilderei	1	-	Abgabe an Mecklenburg-Vorpommern (zuständigkeitshalber)	O
	Vorschriftswidriges Fanggerät	2	2	Bußgeld (Beschlagnahme Netze (1))	O
2017	Anlandeverpflichtung	-	-	-	-
	Keine getrennte Aufbewahrung von Fängen/Logbuch nicht richtig geführt/ Mindestmaß	1	1	Bußgeld	N
	Maschenöffnung	1	1	Bußgeld (Beschlagnahme Netze)	N
	Logbuch nicht richtig geführt	3	1	Bußgeld (1), Einstellungen (2)	O
	Logbuch nicht vollständig geführt	1	1	Bußgeld	N
	Fischerei auf Dorsch bei Wassertiefe von mehr als 20 m	1	-	Einstellung	O
	Behinderung der Fischereiinspektoren (Lotsenleiter)	1	1	Bußgeld	O
	Vorschriftswidriges Fanggerät	4	4	Bußgeld	O(2) u. N (2)
2018	Anlandeverpflichtung	-	-	-	-
	Maschenöffnung	2	2	Bußgeld (Beschlagnahme Netze)	O (1) u. N (1)
	Dorschfang während Schließungszeiten	1	1	Bußgeld, Abschöpfung des wirtschaftl. Gewinns	O
	Behinderung der Fischereiinspektoren (Lotsenleiter)	1	1	Bußgeld	N
	Fischwilderei	1	-	Abgabe an Mecklenburg-Vorpommern (zuständigkeitshalber)	O

12. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Anlande Verpflichtung vollständig umgesetzt wird?

Seit der schrittweisen Einführung der Anlandepflicht im Jahr 2015 werden die Fischereibetriebe laufend über die geltenden Regelungen umfassend informiert. Hierzu wurden beispielsweise umfassende Informationsblätter zur Umsetzung des Anlandegebots in den verschiedenen Gewässern und bei verschiedenen Fischereien erstellt und im Internet veröffentlicht. Mit der vollständigen Umsetzung des Anlandegebots zum 1. Januar 2019 wurden diese nochmals aktualisiert.

Um die Fischereibetriebe bei der Umsetzung des Anlandegebots zu unterstützen, wurden diesen die im Einzelnen geltenden, insbesondere in der Nordsee sehr komplexen Regelungen umfassend erläutert.

Zudem werden die Eintragungen der Fischereibetriebe in das Fischereilogbuch dahingehend überprüft, ob die Angaben zu den Rückwürfen zutreffend sind. Bei dieser Kontrolle der Einhaltung des Anlandegebots bedient sich die Bundesregierung der Fischereidatenbank.

Des Weiteren dienen die sog. Kontrollen des letzten Hols, bei denen die Fangzusammensetzung des letzten Hols genauestens analysiert wird, dem Erkenntnisgewinn über mögliche Verstöße gegen das Anlandegebots, indem die Ergebnisse dieser Kontrollen im Rahmen einer sich anschließenden Anlandekontrolle abgeglichen werden.

13. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass Kanada, Australien und die USA die elektronische Fernüberwachung mit Kamerasystemen als einen effektiven Weg einschätzen, um das Rückwurfverbot auf See zu kontrollieren?

Die elektronische Fernüberwachung mit Kamerasystemen kann eine effektive Methode zur Überwachung des Rückwurfverbotes auf See sein. Daher fließen die Erfahrungen anderer Länder mit der elektronischen Fernüberwachung mit Kamerasystemen in die Beratungen über die Novelle der Fischereikontrollverordnung ein. Dabei werden auch weitere Fragen wie z. B. eine Verknüpfung mit Sensordaten und ein Einsatz auf Basis einer Risikobewertung diskutiert. Um EU-weit gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen, sollte ein Einsatz entsprechender Systeme durch EU-Recht geregelt werden.

14. Welche Kontrollstrategie verfolgt die Bundesregierung, um das Rückwurfverbot auf See konsequent zu kontrollieren (bitte begründen)?

Warum kommen die international erprobten Systeme bisher nicht zum Einsatz (bitte begründen), bzw. wann werden sie eingesetzt?

Für den Einsatz von Kamerasystemen bedarf es einer Rechtsgrundlage, die erst mit der Novelle der EU-Fischereikontroll-Verordnung geschaffen werden kann. Die Beratungen über diese Novelle im Rat und im Europäischen Parlament sind noch nicht abgeschlossen.