

Aktionsplan zum Flottenbericht 2019 gemäß Art. 22 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Gemeinsame Fischereipolitik

Nach Artikel 22 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 über die Gemeinsame Fischereipolitik (VO 1380/2013) ergreifen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um die Fangkapazität ihrer Flotte unter Berücksichtigung der Entwicklungen und auf der Grundlage der besten wissenschaftlichen Gutachten an ihre Fangmöglichkeiten anzupassen, um ein stabiles und dauerhaftes Gleichgewicht zwischen diesen herzustellen. Dafür erstellen die Mitgliedstaaten nach Artikel 22 Absatz 2 der VO 1380/2013 jährlich einen Bericht über das Gleichgewicht zwischen der Fangkapazität ihrer Flotten und ihren Fangmöglichkeiten.

Der Flottenbericht über das Gleichgewicht zwischen den Fangkapazitäten und den Fangmöglichkeiten der deutschen Fischereiflotte im Jahr 2019 weist bei einzelnen Flottensegmenten relevante Abweichungen bei Werten einzelner Indikatoren auf. Die angewandten Indikatoren basieren auf den Leitlinien zur Analyse des Gleichgewichtes zwischen Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten gemäß Artikel 22 der GFP-Verordnung (Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat COM (2014) 545 final vom 2.9.2014).

Insbesondere die für die deutschen Fischer wichtigsten Bestände Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee weisen einen signifikanten Rückgang auf. Die festgelegte Fangquote in den ICES-Gebieten 22-24 betrug für Dorsch demzufolge im Jahr 2019 gegenüber der Quote von 2016 noch etwa 75 %, für 2020 lediglich noch rund 30 %. Die festgelegte Fangquote für Hering betrug im Jahr 2019 gegenüber der Quote von 2016 noch etwa 34 %, für 2020 lediglich noch rund 12 %. Als Ursachen für den Rückgang der Bestände können im Wesentlichen Überfischung sowie auch veränderte Umweltbedingungen aufgrund des Klimawandels genannt werden.

Aus den Einschätzungen der Fischereiforschung ist abzuleiten, dass sich die Fangmöglichkeiten in der westlichen Ostsee für die Dorsch- und Heringsfischer in absehbarer Zeit nicht grundlegend verbessern werden. In der östlichen Ostsee wird für die nächsten Jahre von so gut wie keinen Fangmöglichkeiten für die gezielte Fischerei von Dorsch ausgegangen.

Der Aktionsplan gemäß Artikel 22 Absatz 4 der VO 1380/2013 wird daher für folgende in der Ostsee fischende Flottensegmente erstellt, für die besondere Maßnahmen für erforderlich gehalten werden:

1 Betroffene Flottensegmente

Tabelle 1: Betroffene Flottensegmente des Aktionsplanes

Flottensegment	Erläuterung	Befischte Bestände*
PG VL0010	Passives Fanggerät Fischereifahrzeuge kleiner 10 Meter	Ostseebestände
PG VL1012	Passives Fanggerät Fischereifahrzeuge 10 – 12 Meter	Dorsch und Hering westliche Ostsee
DFN VL1218	Stellnetzfahrzeuge 12 – 18 Meter	Hering in der westlichen Ostsee
FPO VL1218	Reusenfischerei Fahrzeuge 12 – 18 Meter	Hering in der westlichen Ostsee
DTS VL1012	Schleppnetzfahrzeuge demersal 10 – 12 Meter	Dorsch, Hering und Kliesche Ostsee
DTS VL1218	Schleppnetzfahrzeuge demersal 12 – 18 Meter	Bestände in Ostsee und Kattegat
DTS VL1824	Schleppnetzfahrzeuge demersal 18 – 24 Meter (nur Ostseefischereifahrzeuge gem. MAF-BMEL)	Ostsee- und Nordseebestände
DTS VL2440	Schleppnetzfahrzeuge demersal 24 – 40 Meter (nur Ostseefischereifahrzeuge gem. MAF-BMEL)	Ostsee- und Nordseebestände
TM VL1012	Schleppnetzfahrzeuge pelagisch 12 – 18 Meter	Hering in der westlichen Ostsee
TM VL1218	Schleppnetzfahrzeuge pelagisch 12 – 18 Meter	Hering in der westlichen Ostsee
TM VL1824	Schleppnetzfahrzeuge pelagisch 18 – 24 Meter	Hering in der westlichen Ostsee
TM VL2440	Schleppnetzfahrzeuge pelagisch 24 – 40 Meter	Hering und Sprotte in der Ostsee

* im Detail siehe Anlage 2 Flottenbericht 2019

2 Indikatorwerte der betroffenen Flottensegmente für das Jahr 2019

Die Indikatorwerte wurden gemäß den Leitlinien der Kommission vom 2. September 2014 erstellt. Hierbei werden auch Empfehlungen zur Interpretation der Ergebnisse vorgegeben. Entsprechend dieser Vorgaben wurden die ermittelten Werte analog zu einem Ampelsystem gekennzeichnet, um die Verständlichkeit der Ergebnisse zu erhöhen. Danach wurden die Werte in Kombination analysiert.

Die Bestandssituation für einige der für die Ostseefischerei wichtigsten Fischbestände ist bedenklich. Daher wird der SAR-Indikator (Stocks-at-Risk) bzw. die Abhängigkeit eines Flottensegments von der Befischung eines Bestandes in schlechtem Bestandszustand in der Bewertung höher gewichtet als in den Vorjahren.

Für folgende Flottensegmente finden sich einzelne Indizien eines Ungleichgewichtes:

Tabelle 2: Ausgangslage zur Ziel- und Maßnahmenentwicklung für die betroffenen Flottensegmente

Flotten -segment nach Fahrzeuglänge	Biologische Indikatoren – SHI und SAR	Ökonomische Indikatoren RoFTA 2019 und CR/BER 2019 mit Trends 2008 – 2019	Technischer Indikator – Schiffsauslastung registriert / theoretisch	Zusammenfassung der Indikatorenwerte
PG VL0010	X	X	X	Der Artenmix sowie Grundlagen des technischen Indikators werden primär betrachtet. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
PG VL1012	X	X	X	Alle Indikatoren werden berücksichtigt. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
DFN VL1218	X	X	X	Nur die biologischen Indikatoren sind relevant. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
FPO VL1218	X	-	-	Nur die biologischen Indikatoren sind relevant. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
DTS VL1012	X	X	X	Der Artenmix sowie ökonomische Indikatoren werden primär betrachtet. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
DTS VL1218	X	X	X	Alle Indikatoren werden berücksichtigt. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
DTS VL1824	X	X	X	Nur die biologischen Indikatoren sind relevant. Es liegt nur ein Ungleichgewicht für in der Ostsee fischenden Betriebe vor.
DTS VL2440	X	X	X	Nur die biologischen Indikatoren sind relevant. Es liegt nur ein Ungleichgewicht für in der Ostsee fischenden Betriebe vor.
TM VL1218	X	-	-	Nur die biologischen Indikatoren sind relevant. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
TM VL1824	X	-	-	Nur die biologischen Indikatoren sind relevant. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.
TM VL2440	X	-	-	Nur die biologischen Indikatoren sind relevant. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.

3 Ziele des Aktionsplans

Die VO 1380/2013 schreibt in Artikel 22 Absatz 4 vor, dass im Aktionsplan die Anpassungsziele und die Instrumente, mit denen das Gleichgewicht zwischen den Fangkapazitäten und den Fangmöglichkeiten hergestellt werden soll, sowie ein klarer Zeitplan für die Durchführung und die Zuständigkeiten festgelegt werden.

Aufgrund der Vielschichtigkeit der genutzten Indikatoren werden für die Umsetzung dieser Vorgaben sowohl übergeordnete Globalziele, die auf alle Flottensegmente wirken, festgelegt, sowie auch spezifische Maßnahmen, die für bestimmte Flottensegmente angewandt werden sollen.

Globalziele:

3.1 Umsetzung der rechtlichen Vorgaben der neuen Gemeinsamen Fischereipolitik zur Förderung eines positiven Investitionsklimas in der Fischerei

Die Vorschriften in den Rechtsakten zur Reform der GFP werden von Bundesregierung und Ländern zeitnah umgesetzt und tragen somit zur Rechtssicherheit in der Fischerei bei.

Ziel	Ziel - Quote	Zeitplan
Anpassung der relevanten Gesetze und Verordnungen des Bundes	100 %	fortlaufend
Anpassung der relevanten Gesetze und Verordnungen der Bundesländer	100 %	fortlaufend

3.2 Weiterentwicklung der genutzten Indikatoren zur Erhöhung der Zielgenauigkeit von Maßnahmen zur Anpassung der Fangkapazität an die Fangmöglichkeiten

Im Flottenbericht 2019 werden bezüglich der Anwendung der durch die Leitlinien vorgegebenen Indikatoren festgestellt, dass Anpassungen bei den genutzten Daten und Berechnungsmodi die Aussagekraft der Indikatoren erhöhen könnten. Dies wurde auch bereits vom STECF thematisiert. Daher soll in Forschungsarbeit investiert werden. Hierbei sind besonders Preisveränderungen (z.B. Preisverfall Ostseeprodukte aufgrund der Substitution mit Nordseeprodukten) oder auch die Betriebsstrukturen (z.B. Betrieb ist Eigner mehrerer Fischereifahrzeuge, ggf. in verschiedenen Segmenten) zu betrachten. Auf diese Weise wird unter anderem das Risiko von unzulänglichen Ausrichtungen von Maßnahmen zum Abbau von Kapazitätsüberschüssen minimiert. Zusätzlich sollen die Ergebnisse des Flottenberichtes spezifisch für die Flottensegmente der betroffenen Bundesländer zusammengefasst und übermittelt werden. Dies stärkt die Mitwirkungsmöglichkeiten der betroffenen Bundesländer.

Ziel	Ziel - Quote	Zeitplan
Weiterentwicklung der genutzten gemeinsamen Indikatoren	keine	2020
Zusammenstellung der Ergebnisse des Flottenberichtes für die jeweils betroffenen Bundesländer mit den entsprechenden Flottensegmenten und Fischereifahrzeugen	100 %	fortlaufend

3.3 Modernisierung der deutschen Fischereiflotte

Die im Rahmen der neuen GFP und des Europäischen Meeres- und Fischereifonds (im Folgenden EMFF) vorgesehenen Maßnahmen zielen auf die Förderung und den Aufbau einer nachhaltigen Entwicklung der Fischerei. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte soll es daher Fischereibetrieben ermöglicht werden, im Rahmen der sogenannten Modernisierungsbekanntmachung (Vierte Bekanntmachung über fischereirechtliche Regelungen vom 17. Juni 2014; BAnz AT 02.07.2014 B4 siehe Anhang I) Innovationen vornehmen zu können, um ihre Fischereifahrzeuge zu modernisieren oder durch effizientere Fischereifahrzeuge zu ersetzen. Regelungsgegenstand dieser Bekanntmachung sind ausschließlich die Fälle, bei denen es aufgrund von Modernisierungen oder Ersetzungen zu einer Verringerung der eingesetzten Fangkapazitäten kommt. Auf diese Weise wird eine ressourcenschonende, nachhaltige Fischerei sowie die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Fischereiflotte und damit die Versorgung des Marktes sichergestellt. Zudem können Auswirkungen der Fischerei auf die Meeresumwelt verringert werden.

Folgende Maßnahmen kommen in Frage, um vorhandene Fischereifahrzeuge zu modernisieren oder Ersetzungen aus betriebswirtschaftlichen Gründen vorzunehmen oder um die Fischerei ressourcenschonender und somit nachhaltiger zu gestalten:

1. Umbauten zum Einsatz neuer Fangtechniken zur Verbesserung von Selektivität, Energieeffizienz und Produktqualität,
2. Verbesserung der Produktqualität durch Modernisierung von Verarbeitung und Lagerung an Bord,
3. Selektivere oder energieeffizientere Fanggeräte,
4. Maßnahmen zur Steigerung der Betriebswirtschaftlichkeit des Fischereifahrzeuges und der Arbeitssicherheit an Bord.

Diese Möglichkeit besteht für jeweils ein Fischereifahrzeug oder zwei Fischereifahrzeuge, wenn diese dauerhaft außer Dienst gestellt und durch ein anderes Fischereifahrzeug ersetzt werden bzw. ein vorhandenes Fischereifahrzeug modernisiert wird. Das ersetzende Fischereifahrzeug benötigt weniger Fangkapazitäten als das/die Vorgängerfahrzeug/e, verfügt jedoch über ausreichend Potential die mit den Vorgängerfahrzeugen verbundenen Fangquoten vollständig zu nutzen. Die Fangoptionen der Vorgängerfahrzeuge werden ausschließlich für das ersetzende Fischereifahrzeug genutzt.

Im Falle der Ersetzung zweier Fischereifahrzeuge durch ein Fischereifahrzeug können die nicht genutzten Fangkapazitäten, für die dem Fischereibetrieb eine Kapazitätslizenz ausgestellt wird, für weitere Modernisierungen und Erweiterungen vorhandener Fischereifahrzeuge

genutzt werden. Bei veränderter Quotensituation können im Einzelfall auf Antrag im Rahmen der relativen Stabilität die Fangkapazitäten zur flexiblen Nutzung auch für die Indienststellung eines anderen Fischereifahrzeuges genutzt werden.

Ziel	Ziel - Quote	Zeitplan
Erhöhung des Bekanntheitsgrades der neuen Regelung	keine	fortlaufend
Zielorientierte Beratung der Fischereibetriebe in Hinblick auf die neue Regelung	keine	fortlaufend
Steigerung der Inanspruchnahme der Regelung	2- 3 jährlich 4 – 5 jährlich	2015 – 2016 2017 - 2020

3.4 Aktive Verlagerung des Fischereidruckes zum Erhalt der kleinen handwerklichen Fischerei in der Ostsee

Zur Unterstützung und zum Erhalt der küstennahen handwerklichen Fischerei, die eine besondere Bedeutung für die deutschen Ostseeregionen hat, werden Anstrengungen unternommen und alle Möglichkeiten genutzt, Fischereidruck von der Ostsee in die Nordsee bzw. andere Fanggebiete zu verlagern. Dies ist notwendig, da Ausweichmöglichkeiten in andere Ostsee-Fischereien durch die begrenzte Anzahl an fischereiwirtschaftlich bedeutenden Beständen in der Ostsee geringer sind als zum Beispiel in der Nordsee.

Um eine Verlagerung des Fischereiaufwandes von der Ostsee in die Nordsee zu ermöglichen, hat sich die Bundesregierung für eine Abschaffung des Fischereiaufwandsregimes in der Ost- und Nordsee eingesetzt.

Ziel	Ziel - Quote	Zeitplan
Tausch/Umverteilung von Fangmöglichkeiten von Ostsee und Nordsee bzw. anderen Fischereigebieten	keine quantifizierte Zielstellung	fortlaufend
Abschaffung der Fischereiaufwandsbegrenzung Ostsee	100 %	2016
Abschaffung der Fischereiaufwandsbegrenzung Nordsee	100 %	2018

3.5 Einschränken von Fördermaßnahmen

EMFF Förderungen werden beschränkt auf Unternehmen, die die Fischerei im Haupterwerb ausüben. Auf diese Weise werden gezielt Unternehmen gefördert, die am stärksten von zurückgehenden Fischbeständen und damit Einkommensverlusten betroffen sind.

Spezifische Maßnahmen:

3.6 Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit auf Dorsch in der westlichen Ostsee

Der Fischereirat hatte für das Jahr 2019 eine Fangmengenerhöhung für Dorsch in den ICES-Untergebieten 22-24 von 70 % beschlossen. Jedoch lag damit die deutsche Quote immer noch um rd. 25 % niedriger als im Jahr 2016. Dazu wurde in einer Gemeinsamen Erklärung der Kommission und Deutschlands festgehalten, dass Deutschland in Anbetracht des kritischen Zustands des Dorschbestandes Sofortmaßnahmen, wie die Verhängung von Schließungszeiten für die in den Untergebieten 22-24 auf Dorsch fischenden deutschen Fischereifahrzeuge von 20 Tagen für erforderlich hält.

Die Schließungszeit im Jahr 2019 wurde zu zwei 10-Tagesblöcken in den Fangzeiten vom 1. Januar bis 31. Mai festgelegt. Das Fischen auf Dorsch war in diesem Zeitraum verboten. Den betroffenen Fischereibetrieben wurde für die vorübergehende Stilllegung ihrer Fischereifahrzeuge auf Grundlage des Artikels 33 EMFF eine Unterstützungsleistung gewährt. In den Stilllegezeiträumen waren sämtliche, auch nicht-kommerzielle sowie wissenschaftliche Fischereitätigkeiten einzustellen.

Für das Jahr 2020 wurde auf Grund der wissenschaftlichen Bewertung der Bestandssituation wiederum eine drastische Fangmengen Kürzung von 60 % beschlossen, so dass auch für das Jahr 2020 die Verhängung einer Schließungszeit erforderlich wurde.

Die Verhängung von Schließungszeiten und die befristete Stilllegung von Fischereifahrzeugen soll, solange die Bestandssituation des Dorsches es erforderlich macht, fortgeführt werden. Über die Dauer und die betreffenden Segmente muss von Jahr zu Jahr jeweils nach Vorlage der Fangmengenempfehlungen und der Quotenfestlegung entschieden werden. Dabei ist auch die Interaktion mit ggf. durchzuführenden Maßnahmen zur endgültigen Einstellung der Fischereitätigkeit zu beachten.

3.7 Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit auf Hering in der westlichen Ostsee

Der Fischereirat hatte für das Jahr 2019 eine Fangmengen Kürzung für Hering in den ICES-Untergebieten 22-24 von 48 % beschlossen. Dazu wurde in einer Gemeinsamen Erklärung der Kommission und Deutschlands festgehalten, dass Deutschland in Anbetracht des kritischen Zustands des Heringsbestandes Sofortmaßnahmen, wie die Verhängung einer Schließungszeit für die in den Untergebieten 22-24 auf Hering fischenden deutschen Fischereifahrzeuge von 30 Tagen für erforderlich hält. Darüber hinaus hat das Land Mecklenburg-Vorpommern für das Jahr 2019 für Fischereibetriebe mit Fischereifahrzeugen mit einer LüA kleiner als 8 Meter in bestimmten Küstengewässern eine Schließungszeit von ebenfalls 30 Tagen verhängt.

Die Schließungszeit wurde zu drei 10-Tagesblöcken in der Zeit vom 1. August bis 31. Oktober 2019 festgelegt. Das Fischen auf Hering war in diesem Zeitraum verboten. Den betroffenen Fischereibetrieben wurde für die vorübergehende Stilllegung ihrer Fischereifahrzeuge auf Grund-

lage des Artikels 33 EMFF eine Unterstützungsleistung gewährt. In den Stillegezeiträumen waren sämtliche, auch nicht-kommerzielle sowie wissenschaftliche Fischereitätigkeiten einzustellen.

Für das Jahr 2020 wurde auf Grund der wissenschaftlichen Bewertung der Bestandssituation eine weitere Reduzierung der TAC um 65 % beschlossen, so dass auch für das Jahr 2020 die Verhängung einer Schließungszeit erforderlich wurde.

Die Verhängung von Schließungszeiten und die befristete Stilllegung von Fischereifahrzeugen soll, solange die Bestandssituation des Herings es erforderlich macht, fortgeführt werden. Über die Dauer und die betreffenden Segmente muss von Jahr zu Jahr jeweils nach Vorlage der Fangmengenempfehlungen und der Quotenfestlegung entschieden werden. Dabei ist auch die Interaktion mit ggf. durchzuführenden Maßnahmen zur endgültigen Einstellung der Fischereitätigkeit zu beachten.

3.8 Endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit

Die Quotenfestlegungen für die deutschen Fischer für die Hauptzielarten Dorsch und Hering in der Ostsee befinden sich auf einem historischen Tiefstand. Die Abschätzung der weiteren Entwicklung der Bestände weist darauf hin, dass von einer schnellen Erholung nicht auszugehen oder diese zumindest sehr unsicher ist. Daraus folgt, dass sich die Fangmöglichkeiten in der Ostsee für die Dorsch- und Heringsfischer in den nächsten Jahren voraussichtlich nicht verbessern werden. Ein Ausweichen auf andere Zielarten oder in andere Fanggebiete ist für den überwiegenden Teil der Fischereibetriebe nicht möglich. Angesichts dieser Perspektive ist es unausweichlich, die Kapazität der Fischereiflotte in der Ostsee zu verringern. In welcher Größenordnung dies erfolgen muss, kann derzeit nicht mit Sicherheit bestimmt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass zumindest 25 % der derzeitigen Flottenkapazitäten abgebaut werden müssen. Als erster Schritt ist geplant, eine Kapazität von ca. 1.500 GT in ausgewählten Segmenten abzuracken. Mit der Abwrackaktion soll begonnen werden, sobald die rechtlichen Voraussetzungen (EU- und nationale Rechtssetzung) dazu vorliegen. In welchem Ausmaß die Abwrackmaßnahme tatsächlich realisiert werden kann, wird allerdings auch von Faktoren beeinflusst, auf die nur geringer Einfluss besteht. Es wird dabei auch darauf ankommen, dass von Seiten der Fischereibetriebe die Bereitschaft besteht, die Fischereitätigkeit endgültig einzustellen. Bei der letzten Maßnahme zur endgültigen Einstellung der Fischereitätigkeit im Jahr 2017 wurden lediglich 6 Fischereifahrzeuge mit ca. 200 GT abgewrackt.

Die Fördermodalitäten für Abwrackungen werden in den nationalen Vorschriften zur Umsetzung dieser Maßnahme festgelegt. Sollte im Zuge der Maßnahme festgestellt werden, dass die abzurackenden Kapazitäten nicht ausreichen werden, ein Gleichgewicht zwischen Fangmöglichkeiten und Fangkapazitäten herzustellen, muss eine Nachsteuerung erfolgen.

Bei Gewährung einer Abwrackprämie fallen sämtliche dem Fischereibetrieb für alle seine Fischereifahrzeuge zustehenden Basisquoten an die Bundesrepublik Deutschland zurück. Diese Quoten werden zur Unterstützung junger Fischer für Unternehmensgründungen genutzt. Damit ergibt sich eine positive, die Altersstruktur verbessernde Veränderung innerhalb der deutschen Fischereiflotte. Außerdem erfolgt eine Zuweisung an bestehende Betriebe nach festzulegenden Verteilungskriterien.

Bei der endgültigen Einstellung der Fischereitätigkeit ist auch die Interaktion mit ggf. durchzuführenden Maßnahmen zur vorübergehenden Einstellung der Fischereitätigkeit zu beachten.

4 Spezifische Maßnahmen nach Flottensegment

4.1 Passive Fischerei kleiner 10 Meter (PG VL0010)

In dem Flottensegment PG VL0010 sind Fischereifahrzeuge unter 8 m Länge nicht berücksichtigt. Trotz ihrer zahlenmäßigen Größe spielen diese Fahrzeuge für die Dorschfischerei nur eine untergeordnete Rolle. Diese Fahrzeuge werden zum großen Teil nur noch im Nebenerwerb eingesetzt und sind allenfalls ein paar Tage, zum Beispiel an Wochenenden oder saisonbedingt nur einige Wochen im Einsatz. Es handelt sich überwiegend um Fahrzeuge aus Mecklenburg-Vorpommern, die fast ausschließlich auf Hering oder auf nicht quotierte Arten wie Barsch, Hecht und Zander in den Boddengewässern fischen. Dementsprechend wurden von diesen Fahrzeugen insgesamt im Jahr 2019 lediglich 187 t Dorsch gefangen. Die Heringsfänge betragen insgesamt 240 t.

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 106 Fahrzeuge in der kleinen Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 8 Meter und unter 10 Metern und passivem Fanggerät registriert (Stand 31.12.2019). Diese Fahrzeuge sind fast ausschließlich in der Ostsee aktiv. Als befischte Hauptarten sind Hering und Dorsch zu nennen. Fischereibetriebe mit 69 Fahrzeugen (Stand 11.05.2020) haben einen Quotenanspruch für Dorsch. Quotenansprüche für Hering in der westlichen Ostsee gemäß der relativen Stabilität liegen auch für 69 Fahrzeuge vor. Innerhalb des Fischereijahres können sich die Quotenzuteilungen jedoch durch nationale und internationale Quotentausche sowie Umverteilungen innerhalb der Flotte ändern.

Im Vergleich zum 31.12.2018 verkleinerte sich dieses Teilsegment um 1 Fahrzeuge. Die Motorleistung erhöhte sich um 39 kW, die Tonnage verkleinerte sich um 5 GT.

PG0010	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tech	0.35	0.33	0.25	0.36	0.36	0.42	0.46	0.45
SAR	3	3	3	1	1	1	2	
SHI	2.43	2.42	2.41	2.38	2.41	1.31	1.37	
CR/BER	0.82	0.44	1.36	1.0	1.23	1.14	0.45	
Rofta	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	
Anzahl Fahrzeuge	144	132	130	129	135	116	107	106
GT	721	659	656	672	721	616	560	565
kW	7.263	6.818	6.722	6.779	7.407	6.420	5.893	5.854

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2019 im Ungleichgewicht.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfischerei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2020 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkraften. Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen getroffen:

- a) Die BLE wirkt bei der Fischerei auf einen innerdeutschen Tausch zwischen Hochsee- und Kutterflotte zur Befischung von Hering in der Nordsee (HER/4AB) für pelagische Schleppnetztrawler der Kutterfischerei hin und dafür entsprechender Freigabe von Hering in der westlichen Ostsee für die Küstenfischerei auf Hering für das Jahr 2019 im Umfang von je 600 t, für das Jahr 2020 von je 210 t. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand HER/4AB in sicheren biologischen Grenzen, da der Artikel 7 Absatz 2 für diesen Bestand gilt. Der Verband der Deutschen Kutter- und Küstenfischerei e.V. und der Deutsche Hochseefischerei-Verband e.V. beteiligen sich aktiv.
- b) Die BLE wirkt für das Fischereijahr 2019 und 2020 bei der Fischerei auf eine höhere Nutzung der Plattfischbestände (unter anderem PLE/2A3AX4) in der Nordsee durch Schleppnetzbetriebe mit Fahrzeugen ab 18 Metern hin, um im Gegenzug dafür Fangmengen für Dorsch in der westlichen Ostsee auf Fahrzeuge kleiner 18 m umverteilen zu können. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand PLE/2A3AX4 in sicheren biologischen

Grenzen, da für diesen Bestand der Artikel 7 Absatz 2 gilt. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

- c) Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2019 und 2020 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee allein ihre Fangmöglichkeiten in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in den Nummern 3.6 und 3.7 wird verwiesen.

4. Endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit

Auf die Ausführungen in Nummer 3.8 wird verwiesen.

Zeitplan

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2020	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2020	2020	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2020	2020	BMEL, BLE, Länder

4.2 Passive Fischerei 10 – 12 Meter (PG VL1012)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 49 Fahrzeuge in der kleinen Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 10 und 12 Metern und vorwiegend passivem Fanggerät registriert (Stand 31.12.2019). Diese Fahrzeuge sind fast ausschließlich in der Ostsee aktiv. Als befischte Hauptarten sind Hering und Dorsch zu nennen. In diesem Segment haben Fischereibetriebe mit insgesamt 45 Fahrzeugen (Stand 11.05.2020) einen Quotenanspruch für

Dorsch in der westlichen Ostsee und 39 Fahrzeuge einen Quotenanspruch auf Hering in der westlichen Ostsee gemäß der relativen Stabilität. Innerhalb des Fischereijahres können sich die Quotenzuteilungen durch nationale und internationale Quotentausche sowie Umverteilungen innerhalb der Flotte ändern.

Im Vergleich zum 31.12.2019 reduzierte sich die Anzahl der Fahrzeuge dieses Segments um 1 Fischereifahrzeug. Die Motorleistung reduzierte sich um 29 kW, die Tonnage reduzierte sich um 2 GT.

PG1012	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tech	0.56	0.51	0.41	0.44	0.43	0.56	0.54	0.55
SAR	1	0	1	1	1	1	1	
SHI	2.31	2.12	2.13	2.24	2.28	1.29	1.37	
CR/BER	0.56	0.48	0.12	0.42	0.61	0.04	-0.15	
Rofta	-20.8	-24.0	-42.8	-28.4	-23.5	-79.2	-70.3	
Anzahl Fahrzeuge	68	66	67	64	58	58	50	49
GT	750	717	723	695	646	668	579	577
kW	5.948	5.692	5.847	5.570	5.199	5.301	4.751	4.722

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2019 im Ungleichgewicht.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfischerei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2020 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkräften. Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen getroffen:

- a) Die BLE wirkt bei der Fischerei auf einen innerdeutschen Tausch zwischen Hochsee- und Kutterflotte zur Befischung von Hering in der Nordsee (HER/4AB) für pelagische Schleppnetztrawler der Kutterfischerei hin und dafür entsprechender Freigabe von Hering in der westlichen Ostsee für die Küstenfischerei auf Hering für das Jahr 2019 im Umfang von je 600 t, für das Jahr 2020 von je 210 t. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der

Bestand HER/4AB in sicheren biologischen Grenzen, da der Artikel 7 Absatz 2 für diesen Bestand gilt. Der Verband der Deutschen Kutter- und Küstenfischerei e.V. und der Deutsche Hochseefischerei-Verband e.V. beteiligen sich aktiv.

- b) Die BLE wirkt für das Fischereijahr 2019 und 2020 bei der Fischerei auf eine höhere Nutzung der Plattfischbestände (unter anderem PLE/2A3AX4) in der Nordsee durch Schleppnetzbetriebe mit Fahrzeugen ab 18 Metern hin, um im Gegenzug dafür Fangmengen für Dorsch in der westlichen Ostsee auf Fahrzeuge kleiner 18 m umverteilen zu können. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand PLE/2A3AX4 in sicheren biologischen Grenzen, da für diesen Bestand der Artikel 7 Absatz 2 gilt. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.
- c) Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2019 und 2020 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee allein ihre Fangmöglichkeiten in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in Nummern 3.6 und 3.7 wird verwiesen.

4. Endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit

Auf die Ausführungen in Nummer 3.8 wird verwiesen.

Zeitplan

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2020	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2020	2020	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2020	2020	BMEL, BLE, Länder

4.3 Fischerei mit passivem Fanggerät 12 – 18 Meter (DFN VL1218 und FPO VL1218)

4.3.1 Stellnetzfischerei 12 – 18 Meter (DFN VL1218)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 4 Fahrzeuge in der Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 12 und 18 Metern registriert (Stand 31.12.2019). Diese Fahrzeuge fischen hauptsächlich in der Ostsee und eins in der Nordsee. Die Hauptarten sind in der Ostsee Hering und in der Nordsee und Skagerrak Seezunge und Kabeljau.

DFN1218	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tech	0.72	0.44	0.57	0.48	0.58	0.40	0.47	0.43
SAR	2	1	1	0	0	1	2	
SHI	1.62	1.55	1.19	1.21	1.15	1.19	1.30	
CR/BER	7.54	3.85	1.85	-1.51	6.65	4.46	0.36	
Rofta	178.9	98.4	36.8	-96.9	176.3	107.9	-18.4	
Anzahl Fahrzeuge	7	11	9	5	5	7	5	4
GT	147	272	220	121	132	193	150	124
kW	842	1.592	1.182	1.182	821	969	69	590

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2019 im Ungleichgewicht.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfischerei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2020 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkräften. Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen getroffen:

- a) Die BLE wirkt bei der Fischerei auf einen innerdeutschen Tausch zwischen Hochsee- und Kutterflotte zur Befischung von Hering in der Nordsee (HER/4AB) für pelagische Schleppnetztrawler der Kutterfischerei hin und dafür entsprechender Freigabe von Hering in der westlichen Ostsee für die Küstenfischerei auf Hering für das Jahr 2019 im Umfang von je 600 t, für das Jahr 2020 von je 210 t. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand HER/4AB in sicheren biologischen Grenzen, da der Artikel 7 Absatz 2 für diesen Bestand gilt. Der Verband der Deutschen Kutter- und Küstenfischerei e.V. und der Deutsche Hochseefischerei-Verband e.V. beteiligen sich aktiv.
- b) Die BLE wirkt für das Fischereijahr 2019 und 2020 bei der Fischerei auf eine höhere Nutzung der Plattfischbestände (unter anderem PLE/2A3AX4) in der Nordsee durch Schleppnetzbetriebe mit Fahrzeugen ab 18 Metern hin, um im Gegenzug dafür Fangmengen für Dorsch in der westlichen Ostsee auf Fahrzeuge kleiner 18 m umverteilen zu können. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand PLE/2A3AX4 in sicheren biologischen Grenzen, da für diesen Bestand der Artikel 7 Absatz 2 gilt. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.
- c) Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2019 und 2020 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee allein ihre Fangmöglichkeiten in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in den Nummern 3.6 und 3.7 wird verwiesen.

4. Endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit

Auf die Ausführungen in Nummer 3.8 wird verwiesen.

Zeitplan

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2020	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2020	2020	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2020	2020	BMEL, BLE, Länder

4.3.2 Reusenfischerei 12 – 18 Meter (FPO VL1218)

In der deutschen Fischereiflotte gibt es im Haupterwerb 1 Fahrzeug in der Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 12 und 18 Metern (Stand 31.12.2019). Dieses Fahrzeug fischt fast ausschließlich Hering in der westlichen Ostsee. Aufgrund der Abhängigkeit von diesem Bestand, der sich in einem schlechten Zustand befindet, befindet sich dieses Segment zurzeit im Ungleichgewicht.

4.4 Schleppnetzfisherei 10 – 12 Meter (DTS VL1012 und TM VL1012)

4.4.1 Schleppnetzfisherei demersal 10 – 12 Meter (DTS VL1012)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 4 Fahrzeuge in der Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 10 und 12 Metern und vorwiegend demersalen Schleppnetzen als Fanggerät registriert (Stand 31.12.2019). Diese Fahrzeuge fischen ausschließlich in der Ostsee auf die Hauptarten Dorsch und Hering, ferner Kliesche, Flunder und Scholle.

Im Vergleich zum 31.12.2018 verringerte sich dieses Segment um 4 Fahrzeuge. Die Motorleistung reduzierte sich um 495 kW, die Tonnage reduzierte sich um 60 GT.

In diesem Segment haben Fischereibetriebe mit 4 Fahrzeugen (Stand 11.05.2020) einen Quotenanspruch für Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee gemäß der relativen Stabilität. Innerhalb des Fischereijahres können sich die Quotenzuteilungen durch nationale und internationale Quotentausche sowie Umverteilungen innerhalb der Flotte ändern.

DTS1012	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tech	0.59	0.42	0.48	0.45	0.34	0.31	0.71	0.80
SAR	1	1	1	1	1	1	1	
SHI	2.50	2.77	2.62	2.29	2.06	1.27	1.37	
CR/BER	0.56	0.66	0.39	0.41	0.29	0.81	0.97	
Rofta	-29.0	-23.6	-47.6	-57.7	-4.7	-21.7	-2.1	
Anzahl Fahrzeuge	10	12	11	10	10	6	8	4
GT	146	183	169	154	156	94	112	52
kW	1.441	1.803	1.608	1.425	1.433	744	853	358

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2019 im Ungleichgewicht.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfischerei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2020 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkräften. Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen getroffen:

- a) Die BLE wirkt bei der Fischerei auf einen innerdeutschen Tausch zwischen Hochsee- und Kutterflotte zur Befischung von Hering in der Nordsee (HER/4AB) für pelagische Schleppnetztrawler der Kutterfischerei hin und dafür entsprechender Freigabe von Hering in der westlichen Ostsee für die Küstenfischerei auf Hering für das Jahr 2019 im Umfang von je 600 t, für das Jahr 2020 von je 210 t. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand HER/4AB in sicheren biologischen Grenzen, da der Artikel 7 Absatz 2 für diesen Bestand gilt. Der Verband der Deutschen Kutter- und Küstenfischerei e.V. und der Deutsche Hochseefischerei-Verband e.V. beteiligen sich aktiv.
- b) Die BLE wirkt für das Fischereijahr 2019 und 2020 bei der Fischerei auf eine höhere Nutzung der Plattfischbestände (unter anderem PLE/2A3AX4) in der Nordsee durch Schleppnetzbetriebe mit Fahrzeugen ab 18 Metern hin, um im Gegenzug dafür Fangmengen für Dorsch in der westlichen Ostsee auf Fahrzeuge kleiner 18 m umverteilen zu können. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand PLE/2A3AX4 in sicheren biologischen

Grenzen, da für diesen Bestand der Artikel 7 Absatz 2 gilt. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

- c) Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2019 und 2020 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee allein ihre Fangmöglichkeiten in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in den Nummern 3.6 und 3.7 wird verwiesen.

4. Endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit

Auf die Ausführungen in Nummer 3.8 wird verwiesen.

Zeitplan

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2020	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2020	2020	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2020	2020	BMEL, BLE, Länder

4.4.2 Schleppnetzfisherei pelagisch 10 – 12 Meter (TM VL1012)

In der deutschen Fischereiflotte gibt es im Haupterwerb 1 Fahrzeug in der Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 10 und 12 Metern (Stand 31.12.2019). Dieses Fahrzeug fischt fast ausschließlich Hering in der westlichen Ostsee. Aufgrund der Abhängigkeit von diesem Bestand, der sich in einem schlechten Zustand befindet, befindet sich dieses Segment zurzeit im Ungleichgewicht.

4.5 Schleppnetzfisherei 12 – 18 Meter (DTS VL1218 und TM VL1218)

4.5.1 Schleppnetzfisherei demersal 12 – 18 Meter (DTS VL1218)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 18 Fahrzeuge in der Küstenfisherei mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 12 und 18 Metern und vorwiegend demersale Schleppnetzen als Fanggerät registriert (Stand 31.12.2019). Diese Fahrzeuge fischen ausschließlich in der Ostsee auf die Hauptarten Dorsch und Hering, ferner Kliesche, Flunder und Scholle. Für Hering wird vorwiegend pelagisches Geschirr eingesetzt. Dieses Segment vergrößerte sich am Stichtag 31.12.2019 im Vergleich zum Jahr 2018 um 1 Fahrzeug. Die Tonnage erhöhte sich um 75 GT und die Motorleistung um 219 kW. In diesem Segment haben Fischereibetriebe mit insgesamt 17 Fahrzeugen (Stand 11.05.2020) einen Quotenanspruch für Hering und insgesamt 18 Fahrzeuge auf Dorsch in der westlichen Ostsee gemäß der relativen Stabilität. Innerhalb des Fischereijahres können sich die Quotenzuteilungen durch nationale und internationale Quotentausche sowie Umverteilungen innerhalb der Flotte ändern.

DTS1218	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tech	0.71	0.53	0.53	0.52	0.53	0.57	0.68	0.66
SAR	1	2	1	1	1	2	1	
SHI	2.54	2.52	2.51	2.67	2.32	1.33	1.33	
CR/BER	1.00	0.82	0.80	0.74	0.57	0.81	1.37	
Rofta	-0.7	-7.5	-8.1	-10.7	-18.9	-18.9	17.7	
Anzahl Fahrzeuge	27	30	29	28	27	20	17	18
GT	923	1.024	1.008	826	866	655	548	623
kW	4.960	5.514	5.414	4.694	4.918	3.765	3.109	3.328

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2019 im Ungleichgewicht.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfisherei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2020 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkräften. Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen getroffen:

- a) Die BLE wirkt bei der Fischerei auf einen innerdeutschen Tausch zwischen Hochsee- und Kutterflotte zur Befischung von Hering in der Nordsee (HER/4AB) für pelagische Schleppnetztrawler der Kutterfischerei hin und dafür entsprechender Freigabe von Hering in der westlichen Ostsee für die Küstenfischerei auf Hering für das Jahr 2019 im Umfang von je 600 t, für das Jahr 2020 von je 210 t. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand HER/4AB in sicheren biologischen Grenzen, da der Artikel 7 Absatz 2 für diesen Bestand gilt. Der Verband der Deutschen Kutter- und Küstenfischerei e.V. und der Deutsche Hochseefischerei-Verband e.V. beteiligen sich aktiv.
- b) Die BLE wirkt für das Fischereijahr 2019 und 2020 bei der Fischerei auf eine höhere Nutzung der Plattfischbestände (unter anderem PLE/2A3AX4) in der Nordsee durch Schleppnetzbetriebe mit Fahrzeugen ab 18 Metern hin, um im Gegenzug dafür Fangmengen für Dorsch in der westlichen Ostsee auf Fahrzeuge kleiner 18 m umverteilen zu können. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand PLE/2A3AX4 in sicheren biologischen Grenzen, da für diesen Bestand der Artikel 7 Absatz 2 gilt. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.
- c) Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2019 und 2020 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee allein ihre Fangmöglichkeiten in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in den Nummern 3.6 und 3.7 wird verwiesen.

4. Endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit

Die Möglichkeit zur Abwrackung von Fangkapazitäten im Jahr 2017 mit Förderung aus öffentlichen Mitteln wurde im Segment DTS VL1218 umfangreich genutzt. Es wurden 6 Fischereifahrzeuge auf Grundlage des Artikels 34 EMFF abgewrackt. Die Fangkapazität verminderte sich in diesem Segment hierdurch um 198 GT und 1.178 KW. Sämtliche Quotenansprüche der unterschiedlichen Fischereifahrzeuge sind an die BLE zurückgefallen und werden jährlich neu verteilt.

Zudem wird auf die Ausführungen in Nummer 3.8 verwiesen.

Zeitplan

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2020	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2020	2020	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2020	2020	BMEL, BLE, Länder

4.5.2 Schleppnetzfisherei pelagisch 12 – 18 Meter (TM VL1218)

In der deutschen Fischereiflotte gibt es im Haupterwerb 1 Fahrzeug in der Küstenfisherei mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 12 und 18 Metern (Stand 31.12.2019). Dieses Fahrzeug fischt fast ausschließlich Hering in der westlichen Ostsee. Aufgrund der Abhängigkeit von diesem Bestand, der sich in einem schlechten Zustand befindet, befindet sich dieses Segment zurzeit im Ungleichgewicht.

4.6 Schleppnetzfisherei 18 – 24 Meter (DTS VL1824 und TM VL1824)

4.6.1 Schleppnetzfisherei demersal 18 – 24 Meter (DTS VL1824)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 14 Fahrzeuge in der Küstenfisherei mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 18 und 24 Metern und vorwiegend demersale Schleppnetzen als Fanggerät registriert (Stand 31.12.2019). Diese Fahrzeuge fischen in der Ostsee und in der Nordsee. Die Hauptarten sind in der Nordsee Scholle, Kaisergranat, Nordseegarnele, Steinbutt und Seezunge. In der Ostsee sind die Hauptarten Dorsch, Kliesche, Flunder, Hering und Sprotte.

Dieses Segment erhöhte sich in der Anzahl der Fahrzeuge im Vergleich zum Jahr 2018 um 3 Fahrzeuge. Es erfolgte eine Erhöhung der Tonnage um 328 GT und der Motorleistung um 663 kW.

DTS1824	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tech	0.62	0.60	0.59	0.60	0.65	0.68	0.66	0.60
SAR	1	1	1	1	1	1	1	
SHI	1.92	1.62	1.54	1.50	1.47	1.12	1.03	
CR/BER	0.51	2.84	2.22	1.32	2.91	1.59	3.49	
Rofta	-15.9	50.9	37.6	12.3	66.2	33.6	82.4	
Anzahl Fahrzeuge	20	18	17	16	13	13	11	14
GT	2.231	2.064	1.847	1.724	1.444	1.544	1.293	1.621
kW	4.330	3.925	3.704	3.485	2.824	3.118	2.529	3.192

Für dieses Segment kann nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2019 keine eindeutige Bewertung vorgenommen werden. Es wurden jedoch in 2019 ein SAR-Bestand mit schlechten Bestandsentwicklung, Hering in der westlichen Ostsee sowie Dorsch in der Ostsee befischt. Daher ist für Fischereifahrzeuge mit Ostseefischerei für 2019 ein Ungleichgewicht festzustellen.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfischerei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2020 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkraften. Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen getroffen:

- a) Die BLE wirkt bei der Fischerei auf einen innerdeutschen Tausch zwischen Hochsee- und Kutterflotte zur Befischung von Hering in der Nordsee (HER/4AB) für pelagische Schleppnetztrawler der Kutterfischerei hin und dafür entsprechender Freigabe von Hering in der westlichen Ostsee für die Küstenfischerei auf Hering für das Jahr 2019 im Umfang von je 600 t, für das Jahr 2020 von je 210 t. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand HER/4AB in sicheren biologischen Grenzen, da der Artikel 7 Absatz 2 für diesen Bestand gilt. Der Verband der Deutschen Kutter- und Küstenfischerei e.V. und der Deutsche Hochseefischerei-Verband e.V. beteiligen sich aktiv.
- b) Die BLE wirkt für das Fischereijahr 2019 und 2020 bei der Fischerei auf eine höhere Nutzung der Plattfischbestände (unter anderem PLE/2A3AX4) in der Nordsee durch Schleppnetzbetriebe mit Fahrzeugen ab 18 Metern hin, um im Gegenzug dafür Fangmengen für Dorsch in

der westlichen Ostsee auf Fahrzeuge kleiner 18 m umverteilen zu können. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand PLE/2A3AX4 in sicheren biologischen Grenzen, da für diesen Bestand der Artikel 7 Absatz 2 gilt. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

c) Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2019 und 2020 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee allein ihre Fangmöglichkeiten in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in Nummer 3.7 wird verwiesen.

4. Endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit

Auf die Ausführungen in Nummer 3.8 wird verwiesen.

Zeitplan

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2017	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2020	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2020	2020	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2020	2020	BMEL, BLE, Länder

4.6.2 Schleppnetzfisherei pelagisch 18 – 24 Meter (TM VL1824)

In der deutschen Fischereiflotte gibt es im Haupterwerb 1 Fahrzeug in der Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 18 und 24 Metern (Stand 31.12.2019). Dieses Fahrzeug fischt unter anderem auf Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee. Aufgrund der Abhängigkeit von der Fischerei in der Ostsee, insbesondere vom Hering, der sich in einem schlechten Zustand befindet, befindet sich dieses Segment zurzeit im Ungleichgewicht.

4.7 Schleppnetzfisherei 24 – 40 Meter (DTS VL2440 und TM VL2440)

4.7.1 Schleppnetzfisherei demersal 24 – 40 Meter (DTS VL2440)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 14 Fahrzeuge in der Küstenfisherei mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 24 und 40 Metern und vorwiegend demersale Schleppnetzen als Fanggerät registriert (Stand 31.12.2019). Zwei Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 24 und 40 Meter fischen in der Ostsee und nur eins teilweise in der Nordsee. Ansonsten findet die Hauptfisherei im Bereich der Nordsee statt. In der Ostsee sind die Hauptarten Dorsch, Kliesche, Flunder, Hering und Sprotte.

DTS2440	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tech	0.65	0.68	0.59	0.66	0.70	0.70	0.51	0.57
SAR	1	0	0	1	0	0	1	
SHI	1.17	1.07	1.08	1.17	1.09	1.12	1.25	
CR/BER	1.05	1.36	1.30	2.02	2.24	1.25	1.18	
Rofta	3.2	12.6	8.8	31.1	31.2	23.6	5.5	
Anzahl Fahrzeuge	10	11	12	10	9	8	11	14
GT	2.523	2.660	2.981	2.768	2.343	2.172	2.992	4.410
kW	4.683	4.830	5.361	5.295	4.275	3.835	5.505	7.822

Für dieses Segment kann nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2019 keine eindeutige Bewertung vorgenommen werden. Es werden in 2019 ein SAR-Bestand der Ostsee Hering westliche Ostsee sowie Dorsch in der westlichen Ostsee befischt. Daher ist für Fischereifahrzeuge mit Ostseefisherei für 2019 ein Ungleichgewicht festzustellen.

Folgende spezifische Maßnahmen mit dem Ziel einer Verbesserung der Indikatorwerte werden durchgeführt:

1. Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfisherei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2020 geplant werden, da sich die zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten der wirtschaftlich wichtigsten Bestände jährlich gemäß der TAC-Verordnungen ändern können.

Die Verlagerung von Fangmöglichkeiten verbessert die Quotenausstattung des Segments und macht es möglich, weitere potentielle Quotenkürzungen im Zuge einer Befischung der Ostseebestände auf MSY Niveau besser zu verkraften. Im Einzelnen werden folgende Maßnahmen getroffen:

- a) Die BLE wirkt bei der Fischerei auf einen innerdeutschen Tausch zwischen Hochsee- und Kutterflotte zur Befischung von Hering in der Nordsee (HER/4AB) für pelagische Schleppnetztrawler der Kutterfischerei hin und dafür entsprechender Freigabe von Hering in der westlichen Ostsee für die Küstenfischerei auf Hering für das Jahr 2019 im Umfang von je 600 t, für das Jahr 2020 von je 210 t. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand HER/4AB in sicheren biologischen Grenzen, da der Artikel 7 Absatz 2 für diesen Bestand gilt. Der Verband der Deutschen Kutter- und Küstenfischerei e.V. und der Deutsche Hochseefischerei-Verband e.V. beteiligen sich aktiv.
- b) Die BLE wirkt für das Fischereijahr 2019 und 2020 bei der Fischerei auf eine höhere Nutzung der Plattfischbestände (unter anderem PLE/2A3AX4) in der Nordsee durch Schleppnetzbetriebe mit Fahrzeugen ab 18 Metern hin, um im Gegenzug dafür Fangmengen für Dorsch in der westlichen Ostsee auf Fahrzeuge kleiner 18 m umverteilen zu können. Gemäß TAC-Verordnung (EU) Nr. 2020/123 befindet sich der Bestand PLE/2A3AX4 in sicheren biologischen Grenzen, da für diesen Bestand der Artikel 7 Absatz 2 gilt. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.
- c) Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2019 und 2020 darauf hin, dass reine Fischereibetriebe der Nordsee allein ihre Fangmöglichkeiten in der Nordsee, mithin nicht ihre Quotenansprüche für Ostseebestände nutzen. Der Verband der deutschen Küsten- und Kutterfischer e.V. und die Erzeugerorganisationen werden von der BLE angehört und beteiligen sich aktiv.

2. Unterstützung der Vermarktung

Im Rahmen des EMFF wird durch geeignete Maßnahmen die Direktvermarktung durch Fischer und Erzeugerorganisationen gestärkt und so die Einkommenssituation verbessert. Ferner werden im EMFF Mittel für generische Werbung bereitgestellt mit dem Ziel, dass das Image der handwerklichen Fischerei verbessert wird und Verbraucher bereit sind, höhere Preise zu zahlen.

3. Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit

Auf die Ausführungen in Nummer 3.7 wird verwiesen.

4. Endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit

Auf die Ausführungen in Nummer 3.8 wird verwiesen.

Zeitplan

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2017	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2020	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2020	2020	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2020	2020	BMEL, BLE, Länder

4.7.2 Schleppnetzfisherei pelagisch 24 – 40 Meter (TM VL2440)

In der deutschen Fischereiflotte gibt es im Haupterwerb 1 Fahrzeug in der Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über Alles zwischen 24 und 40 Metern (Stand 31.12.2019). Dieses Fahrzeug fischt auf Hering in der westlichen Ostsee. Aufgrund der Abhängigkeit von der Fischerei in der Ostsee, insbesondere vom Hering, der sich in einem schlechten Zustand befindet, befindet sich dieses Segment zurzeit im Ungleichgewicht.

5 Begleitende Maßnahmen

Zur Unterstützung der Wirksamkeit des Aktionsplans werden folgende Begleitmaßnahmen durchgeführt:

- Im Rahmen der Anhörung zur jährlichen Quotenverteilung gemäß § 3 Absatz 3 Seefischereigesetz werden durch die BLE die Länder und die Fischerei zu den Entwicklungen in den Flottensegmenten gemäß Nummer 4 des Aktionsplans angehört, um ggf. daraus neue Ziele und/oder Maßnahmen abzuleiten.
- Es erfolgt ein regelmäßiger Austausch im Rahmen der Bund-Länder – Gespräche zur Flottenentwicklung auf regionaler Ebene.
- Die BLE und das Thünen-Institut vereinbaren Arbeitstreffen zur Evaluierung der Ergebnisse des Aktionsplans und daraus resultierenden möglichen Anpassungen. Das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) und die Länder werden darüber informiert.

6 Evaluierung der Ergebnisse

Die Evaluierung des Aktionsplans erfolgt unter Beteiligung aller betreffenden Behörden des Bundes und der Länder zum Ende der laufenden Förderperiode des EMFF. Die relevanten Wirtschaftsverbände werden ebenfalls beteiligt. Zu diesem Zeitpunkt erstellt die BLE in Abstimmung mit den Ländern und dem Thünen-Institut einen Bericht auf der Grundlage der beschriebenen Ziele und Maßnahmen.