

Aktionsplan zum Flottenbericht 2021 zur Anpassung struktureller Ungleichgewichte in der deutschen Fischereiflotte 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 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 dieser Verordnung jährlich einen Bericht über das Gleichgewicht zwischen der Fangkapazität ihrer Flotten und ihren Fangmöglichkeiten.

Der Bericht zur deutschen Fischereiflotte im Jahr 2021 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 in der gesamten Ostsee 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 %. Für das Fischereijahr 2021 erfolgte eine geringe TAC-Erhöhung beim westlichen Dorsch um 5 % im Vergleich zum Jahr 2020 auf insgesamt 853 t. Für das Fischereijahr 2022 erfolgte eine weitere drastische Reduzierung um 88 % der Vorjahresquote auf nur noch 104 t für Beifänge. Die festgelegte Fangquote für Hering betrug im Jahr 2019 gegenüber der Quote von 2016 noch etwa 34 %, für 2020 lediglich noch rund 12 %. Für diesen Bestand erfolgte für das Jahr 2021 eine weitere gravierende Reduzierung der Quote um 50 % auf 869 t. Für das Fischereijahr 2022 erfolgte eine weitere drastische Kürzung um 50 % auf nur noch 435 t, die bis auf eine Ausnahme für Fischereifahrzeuge mit passivem Fanggerät unter 12 Meter nur noch für Beifänge zur Verfügung steht. Als Ursachen für den Rückgang der Bestände können im Wesentlichen Überfischung durch zu hoch festgesetzte TAC sowie auch veränderte Umweltbedingungen aufgrund des Klimawandels genannt werden. Die deutsche Quote an Dorsch in der östlichen Ostsee war bereits ab 2021 auf 54 t ausschließlichen Beifangs zusammengebrochen.

Aus den Einschätzungen der Fischereiforschung ist abzuleiten, dass sich die Fangmöglichkeiten in der westlichen und östlichen Ostsee für die Dorschfischer und in der westlichen Ostsee für die

Heringsfischer in absehbarer Zeit nicht grundlegend verbessern werden. In der östlichen Ostsee wird für die nächsten Jahre von keinen Fangmöglichkeiten für die gezielte Fischerei auf Dorsch ausgegangen.

Mit Veröffentlichung der Verordnung (EU) Nr. 2020/1781 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 2016/1139 in Bezug auf die Verringerung der Fangkapazität in der Ostsee und der Verordnung (EU) Nr. 508/2014 in Bezug auf die endgültige Einstellung der Fangtätigkeit von Flotten, die Dorsch in der östlichen Ostsee, Dorsch in der westlichen Ostsee und Hering in der westlichen Ostsee befischen, wurden die rechtlichen Voraussetzungen für die Unterstützung einer endgültigen Stilllegung für Fischereifahrzeuge in der Ostsee festgelegt. Gemäß Artikel 8a Abs. 2 der Verordnung (EU) 2016/1139 in der durch Verordnung (EU) 2020/1781 geänderten Fassung wird eine Unterstützung für eine endgültige Einstellung der Fangtätigkeit gemäß Artikel 34 der Verordnung (EU) Nr. 508/2014 gewährt, wenn dafür im Aktionsplan nach Artikel 22 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 bestimmte Zielvorgaben für die Fangkapazitätsverringerung für Fischereifahrzeuge mit Fangmöglichkeiten für einen oder mehrere der drei betroffenen Bestände vorgesehen werden. Nach Artikel 8a Abs. 6 der Verordnung (EU) 2016/1139 in der durch Verordnung (EU) 2020/1781 geänderten Fassung teilen die Mitgliedsstaaten, die die Maßnahmen zur endgültigen Einstellung der Fangtätigkeit gemäß Absatz 1 durchführen, der Kommission den jährlichen Durchschnitt der Gesamtfangkapazität aller Fischereifahrzeuge, denen Fangmöglichkeit für auch nur einen der drei betroffenen Bestände zugeteilt wurden, für die Jahre 2015 bis 2019 mit. Zudem teilen die Mitgliedsstaaten der Kommission die Gesamtmenge der abgebauten Fangkapazität der Fischereifahrzeuge mit, denen Fangmöglichkeiten für auch nur einen der drei betroffenen Bestände zugeteilt waren.

Der Aktionsplan gemäß Artikel 22 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 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 VL0010	Schleppnetzfahrzeuge demersal 00 – 10 Meter	Dorsch und Hering westliche 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 VL1824	Schleppnetzfahrzeuge pelagisch 18 – 24 Meter	Hering in der westlichen Ostsee

* im Detail siehe Anlage 2 Flottenbericht 2021

2 Indikatorwerte der betroffenen Flottensegmente für das Jahr 2021

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	Alle Indikatoren werden berücksichtigt. 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 VL0010	X	X	X	Alle Indikatoren werden berücksichtigt. Es liegt ein Ungleichgewicht vor.
DTS VL1012	X	X	X	Alle Indikatoren werden berücksichtigt. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor für Ostseefahrzeuge.
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 VL1824	X	-	-	Nur die biologischen Indikatoren sind relevant. Insgesamt liegt ein Ungleichgewicht vor.

3 Ziele des Aktionsplans

Die Verordnung (EU) Nr. 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.

Tabelle 3: Ziele und Zeitplan zur Umsetzung der rechtlichen Vorgaben der Gemeinsamen Fischereipolitik

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 2021 wird 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.

Tabelle 4: Ziele und Zeitplan zur Weiterentwicklung der Indikatoren

Ziel	Ziel - Quote	Zeitplan
Weiterentwicklung der genutzten gemeinsamen Indikatoren	keine	2022
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 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 Wirtschaftlichkeit 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.

Tabelle 5: Ziele und Zeitplan zur Modernisierung der deutschen Fischereiflotte

Ziel	Ziel - Quote	Zeitplan	Erfolgte Maßnahmen
Erhöhung des Bekanntheitsgrades der neuen Regelung	keine	fortlaufend	Beratung der Fischereibetriebe
Zielorientierte Beratung der Fischereibetriebe in Hinblick auf die neue Regelung	keine	fortlaufend	Beratung der Fischereibetriebe
Steigerung der Inanspruchnahme der Regelung	2-3 jährlich 4-5 jährlich	2015-2016 2017-2022	4 Anwendungsfälle 2015/16; 4 Anwendungsfälle 2017 bis 2022 (Stand: 16.05.2022)

Seit dem Jahr 2020 erschweren die Corona-Pandemie und seit Februar 2022 die im Zuge des Krieges in der Ukraine veränderten gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen grundsätzlich wirtschaftliche Planungen im Fischereisektor. Zudem sind die Fangmöglichkeiten im Ostseebereich stark gesunken sowie erschweren Auswirkungen des Brexit auch die Planungen für den Nordseebereich. Dies wirkt sich insgesamt auf Anpassungen bei Fischereifahrzeugen aus.

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.

Tabelle 6: Ziele und Zeitplan zur aktiven Verlagerung des Fischereidruckes

Ziel	Ziel - Quote	Zeitplan	Erfolgte Maßnahmen
Tausch/Umverteilung von Fangmöglichkeiten von Ostsee und Nordsee bzw. anderen Fischereigebieten	keine quantifizierte Zielstellung	fortlaufend	Berücksichtigung bei internationalen Quotentauschen im Anhörungsverfahren mit der Fischerei
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 2021 eine leichte Fangmengenerhohung für Dorsch in den ICES-Untergebieten 22-24 von 5% beschlossen. Damit lag die deutsche Quote immer noch um rd. 69 % 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 Schlieungszeiten für die in den Untergebieten 22-24 auf Dorsch fischenden deutschen Fischereifahrzeuge von 30 Tagen, für erforderlich hält.

Die Schlieungszeit im Jahr 2021 wurde zu drei 10-Tagesblocken in den Fangzeiten 1. Januar bis 31. Januar und 1. April bis 14. Mai festgelegt. Das Fischen von 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 2022 wurde auf Grund der wissenschaftlichen Bewertung der Bestandssituation eine drastische Fangmengenreduzierung um 88 % beschlossen, so dass auch für das Jahr 2022 die Verhängung einer Schlieungszeit erforderlich wurde.

Für das Fischereijahr 2022 wurde eine Schlieungszeit von dreißig Tagen, aufgeteilt in drei 10-Tagesblocke, in den Fangzeiten 1. Januar bis 15. Januar, 1. April bis 14. Mai 2021 und 1. November bis 31. Dezember 2022 festgelegt. Das Fischen von Dorsch ist in diesem Zeitraum mit Fischereifahrzeugen ab einer Länge von 8 Metern verboten. Den betroffenen Fischereibetrieben kann für die vorübergehende Stilllegung ihrer Fischereifahrzeuge auf der Grundlage des Artikels 33 der EMFF-Verordnung eine Unterstützungsleistung gewährt werden. In den Stilllegezeiträumen müssen sämtliche, auch nicht-kommerzielle sowie wissenschaftliche Fischereitätigkeiten eingestellt werden.

Die Verhängung von Schlieungszeiten 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.

3.7 Vorübergehende Einstellung der Fangtätigkeit auf Hering in der westlichen Ostsee

Der Fischereirat hatte für das Jahr 2021 eine Fangmengenkürzung für Hering in den ICES-Untergebieten 22-24 von 50 % 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 20 Tagen, für erforderlich hält. Darüber hinaus hat das Land Mecklenburg-Vorpommern für das Jahr 2021 für Fischereibetriebe mit Fischereifahrzeugen mit einer Gesamtlänge über Alles (LüA) kleiner als 8 Meter in bestimmten Küstengewässern eine Schließungszeit von ebenfalls 20 Tagen verhängt.

Die Schließungszeit wurde zu zwei 10-Tagesblöcken in der Zeit vom 1. August bis 31. Oktober 2021 festgelegt. Das Fischen auf Hering 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 2022 wurde auf Grund der wissenschaftlichen Bewertung der Bestandssituation eine weitere Reduzierung der TAC um 50 % beschlossen, so dass auch für das Jahr 2022 die Verhängung einer Schließungszeit erforderlich wurde.

Für das Fischereijahr 2021 wurde eine Schließungszeit von 20 Tagen, aufgeteilt in zwei 10-Tagesblöcke, in den Fangzeiten 1. August bis 31. Oktober 2021 festgelegt. Das Fischen auf Hering ist in diesem Zeitraum verboten. Den betroffenen Fischereibetrieben kann für die vorübergehende Stilllegung ihrer Fischereifahrzeuge auf der Grundlage des Artikels 33 der EMFF-Verordnung eine Unterstützungsleistung gewährt werden. In den Stilllegezeiträumen müssen sämtliche, auch nicht-kommerzielle sowie wissenschaftliche Fischereitätigkeiten eingestellt werden.

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.

3.8 Endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit

Die Quotenfestlegungen für die deutschen Fischer für die Hauptzielarten Dorsch und westlicher 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. Hinzu kommt, dass aufgrund veränderter Umweltbedingungen in der Ostsee die Produktivität der Bestände zumindest von westlichem Hering und östlichem Dorsch insgesamt gesunken ist, so dass auch bei einer optimalen Bewirtschaftung nicht mehr die TACs früherer Zeiten erreicht werden können. Ein Ausweichen auf andere Zielarten oder in andere Fanggebiete ist nur für einen geringen Teil der Fischereibetriebe möglich. Angesichts dieser Perspektive ist es unausweichlich, die Kapazität der Fischereiflotte in der Ostsee zu verringern. Betroffen sind hiervon die folgenden Fangkapazitäten entsprechend der beigefügten Tabellen:

Tabelle 7: jährlicher Durchschnitt der Gesamtfangkapazität aller Fischereifahrzeuge mit Fangmöglichkeit für Hering in der westlichen Ostsee

Hering in der westlichen Ostsee		
Jahr	GT	kW
2015	7706	33497
2016	7646	33228
2017	7298	31314
2018	7166	31147
2019	8129	33152
Durchschnitt	7589	32468

Tabelle 8: jährlicher Durchschnitt der Gesamtfangkapazität aller Fischereifahrzeuge mit Fangmöglichkeit für Dorsch in der westlichen Ostsee

Dorsch in der westlichen Ostsee		
Jahr	GT	kW
2015	9646	40425
2016	9538	40078
2017	9435	39233
2018	8866	36703
2019	9565	37607
Durchschnitt	9410	38809

Tabelle 9: jährlicher Durchschnitt der Gesamtfangkapazität aller Fischereifahrzeuge mit Fangmöglichkeit für Dorsch in der östlichen Ostsee

Dorsch in der östlichen Ostsee		
Jahr	GT	kW
2015	8334	26491
2016	8215	26063
2017	8148	25515
2018	7606	23170
2019	8321	24387
Durchschnitt	8125	25125

Da einige Fischereifahrzeuge Fanglizenzen für mehrere dieser Fischereien haben, kann allerdings die gesamte Fangkapazität nicht als bloße Addition dieser Angaben dargestellt werden. Endgültige Stilllegungen werden sich daher unterschiedlich auf diese drei Fischereien auswirken,

da es für die Teilnahme am Stilllegungsprogramm ausreicht, dass ein Fischereifahrzeug in einer dieser Fischereien Fangmöglichkeiten hat.

Gemäß Artikel 22 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2014 wird die Fangkapazität von Fischereifahrzeugen, die mit öffentlichen Zuschüssen stillgelegt werden, nicht ersetzt. Die deutsche Fangkapazität insgesamt wird dementsprechend um den Umfang, der im Rahmen dieser Abwrackungsmaßnahme aus der deutschen Flotte genommen wird, verringert. Dies gilt sowohl für den Umfang der Fangkapazität in Form der Bruttoreaumzahl (BRZ = Englisch GT) als auch für die entsprechende Motorenleistung ausgedrückt in Kilowatt (kW). Um diesen Umfang in GT und kW wird auch die Flotte verringert, der in Zukunft noch Fangmöglichkeiten auf den Hering in der westlichen Ostsee sowie Dorsch in der westlichen und östlichen Ostsee zugewiesen werden.

Das aktuelle deutsche Abwrackprogramm zielt darauf ab, mindestens ein Zehntel der deutschen Fangkapazität in der Ostsee auf Dorsch und Hering abzuwracken. Damit soll die Flottenstruktur in der Ostsee an die wahrscheinlich dauerhaft verringerten Fangmöglichkeiten angepasst werden. Dies stellt einen wichtigen Schritt zum Erhalt der deutschen Küstenfischerei dar.

Die endgültige Stilllegung wird Fischereibetrieben im Haupterwerb ermöglicht, die Fahrzeuge in Flottensegmenten mit einem Ungleichgewicht betreiben (siehe Tabelle 2). Berechtigt zur Beantragung einer Abwrackprämie sind Betriebe mit Fahrzeugen aus den Segmenten, die über Fangmöglichkeiten für Dorsch in der westlichen, Dorsch in der östlichen Ostsee und/oder Hering in der westlichen Ostsee in dem Fischereijahr verfügen, in dem die endgültige Einstellung der Fischereitätigkeit stattfinden soll. Es muss eine Mindestquote (im Fischereijahr der endgültigen Stilllegung) je abgewracktem Fischereifahrzeug freigesetzt werden. Die Prämienätze für die Abwrackmaßnahme werden nach Schiffsgröße (GT des Fischereifahrzeugs) gestaffelt und je Staffelung wird ein Höchstsatz festgelegt. Dabei werden die Abwrackungen priorisiert, die verhältnismäßig am meisten Quoten an Dorsch und/oder Hering freisetzen. Nebenerwerbsfischer, die nur geringe Quotenanteile halten und wirtschaftlich keine alleinige Abhängigkeit von der Fischerei haben, sind von vornherein von einer Förderung ausgeschlossen, ebenso Fischereischiffe von Betrieben der Haupterwerbsfischerei, die überwiegend in der Nordsee tätig sind. So ist gewährleistet, dass primär Betriebe teilnehmen können, die eine hohe wirtschaftliche Abhängigkeit von den Arten Dorsch und/oder Hering haben und über eine hohe Quote an Dorsch und/oder Hering verfügen. Es sollen hauptsächlich Betriebe von der Maßnahme profitieren, die überproportional von den Quotenkürzungen betroffen sind und wo gleichzeitig die ausscheidende Kapazität auch überproportional an der Fischerei auf Dorsch und Hering teilgenommen hat.

Bei Gewährung einer Abwrackprämie fallen die dem Fischereibetrieb für dieses Fischereifahrzeug zustehenden Basisquoten an die Bundesrepublik Deutschland zurück. Diese Quoten werden

zu Strukturmaßnahmen in der Fischerei auch unter Berücksichtigung des Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 genutzt, um die wirtschaftliche Lage der verbleibenden Fischerei zu verbessern.

Es ist geplant, in den Jahren 2021/2022 eine Kapazität von jeweils 500 GT in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein, also insgesamt 1000 GT, in ausgewählten Segmenten abzuwracken. Die Begrenzung auf 500 GT je Bundesland erscheint ausreichend, um einerseits die Flotte schnell an die veränderte Produktivität der Bestände und damit der Fangmöglichkeiten anzupassen. Sie ist andererseits notwendig, um die für den Erhalt der Fischerei an Land und in den Häfen notwendige Infrastruktur auch in Zukunft erhalten zu können.

In Mecklenburg-Vorpommern hat Hering in der westlichen Ostsee für viele Betriebe eine hohe wirtschaftliche Bedeutung. In Schleswig-Holstein wiederum hat Dorsch in der westlichen Ostsee für sehr viele Betriebe eine hohe wirtschaftliche Bedeutung. Die durch die Abwrackung freiwerdenden Quotenanteile sollen zielgerichtet zur Unterstützung der in der Fischerei verbleibenden Unternehmen eingesetzt werden, um diesen eine Zukunftsperspektive bieten zu können.

Im Jahr 2021 wurden bereits 8 Fischereifahrzeuge mit Fangkapazitäten von insgesamt 490 GT und 1.030 kW abgewrackt. Die damit verbundenen Fangmöglichkeiten in der Ostsee betragen angepasst an das Jahr 2022 für Dorsch westliche Ostsee 8,4 t, Dorsch östliche Ostsee 4,4 t, Hering westliche Ostsee 30,7 t und Sprotte Ostsee 80,1 t.

Die Fangmengen für Dorsch und Hering westliche Ostsee sowie Sprotte Ostsee wurden einmalig an Ostseebetriebe gemäß der MAF-BMEL zugeteilt. Dorsch in der östlichen Ostsee steht den Fischereibetrieben als allgemeine Beifangmenge zur Verfügung.

Zu diesem Zeitpunkt kann nicht davon ausgegangen werden, dass mit der im Rahmen dieses Abwrackprogramms ausscheidenden Kapazität bereits Ende 2022 wieder ein vollständiges Gleichgewicht zwischen den Fangmöglichkeiten und den Kapazitäten erreicht werden kann. Wann das Gleichgewicht erreicht sein wird, hängt maßgeblich von der weiteren Bestandsentwicklung von Dorsch und Hering ab. Das Abwrackprogramm dient in erster Linie dazu, die deutsche Flotte an die u.a. aufgrund von veränderten Umweltbedingungen langfristig gesunkene Produktivität der Bestände in der Ostsee schnell anzupassen und den verbleibenden Betrieben eine Zukunftsperspektive zu eröffnen. Deutschland ist davon überzeugt, dass mit der nach dem Abwrackprogramm gesunkenen deutschen Flottenkapazität und nach Umverteilung der frei werdenden Quotenanteile auf die übrigen Betriebe in der Ostsee, in Zukunft eine ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige deutsche Fischerei, die ohne dauerhafte Subventionen auskommt, möglich sein wird. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass das Management der Bestände bei Dorsch in der westlichen Ostsee und Hering in der westlichen Ostsee Erfolge zeigt und sich diese Bestände soweit erholen, dass die von der Wissenschaft bei einer konsequenten MSY-Bewirtschaftung prognostizierten Erträge dauerhaft erzielt werden.

4 Spezifische Maßnahmen nach Flottensegment

4.1 Passive Fischerei kleiner 10 Meter (PG VL0010)

In dem Flottensegment PG VL0010 werden für den technischen Indikator Fischereifahrzeuge unter 8 m Länge nicht berücksichtigt. Trotz ihrer zahlenmäßigen Größe (519 Fahrzeuge, Stand 31.12.2021) spielen diese Fahrzeuge für die Dorschfischerei 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 lediglich 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 Bodengewässern fischen. Dementsprechend wurden von diesen Fahrzeugen insgesamt im Jahr 2021 lediglich 32 t Dorsch gefangen. Die Heringsfänge betragen insgesamt 65 t.

In der deutschen Fischereiflotte sind 98 Fahrzeuge in der kleinen Küstenfischerei mit einer LüA zwischen 8 Meter und unter 10 Metern und passivem Fanggerät registriert (Stand 31.12.2020). Diese Fahrzeuge sind fast ausschließlich in der Ostsee aktiv. Als befischte Hauptarten sind Hering und Dorsch zu nennen. Fischereibetriebe mit 62 Fahrzeugen (Stand 16.05.2022) haben einen Quotenanspruch für Dorsch. Quotenansprüche für Hering in der westlichen Ostsee gemäß der relativen Stabilität liegen für 60 Fahrzeuge vor. Innerhalb des Fischereijahres können sich die Quotenzuteilungen jedoch durch nationale und internationale Quotentausche sowie Umverteilungen innerhalb der Flotte ändern.

Im Vergleich zum 31.12.2020 verkleinerte sich dieses Teilsegment um 2 Fahrzeuge. Die Motorleistung erhöhte sich um 125 kW, die Tonnage verkleinerte sich um 14 GT.

Tabelle 10: Indikatorwerte passive Fischerei kleiner 10 Meter

PG0010	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tech	0.25	0.36	0.36	0.42	0.46	0.45	0.42	0.36
SAR	3	1	1	1	2	2	3	
SHI	2.41	2.38	2.41	1.31	1.37	1.61	1.83	
CR/BER	1.36	1.0	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	
Rofta	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60.0	-59,3	
Anzahl Fahrzeuge 8 – 10 m	130	129	135	116	107	106	100	98
GT 8 – 10 m	656	672	721	616	560	565	541	527
kW 8 – 10 m	6.722	6.779	7.407	6.420	5.893	5.854	5.346	5.471
Anzahl Fahrzeuge gesamt	768	743	729	691	666	650	631	617
GT gesamt	1.521	1.516	1.527	1.398	1.317	1.311	1.271	1.238
kW gesamt	17.000	16.993	17.202	16.268	15.361	15.477	15.227	15.143

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2021 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 2022 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 wird folgende Maßnahme getroffen:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2021 und 2022 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

Ein Fischereifahrzeug mit 3 GT und 22 kW wurde im Jahr 2021 abgewrackt.

Auf die Ausführungen in Nummer 3.8 wird verwiesen.

Tabelle 11: Zeitplan passive Fischerei kleiner 10 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2022	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2021	2022	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2021	2021	BMEL, BLE, Länder

4.2 Passive Fischerei 10 – 12 Meter (PG VL1012)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 45 Fahrzeuge in der kleinen Küstenfischerei mit einer LüA zwischen 10 und 12 Metern und vorwiegend passivem Fanggerät registriert (Stand 31.12.2021). 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 42 Fahrzeugen (Stand 16.05.2022) einen Quotenanspruch für Dorsch in der westlichen Ostsee und 36 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 31.12.2021 blieb die Anzahl der Fahrzeuge dieses Segments unverändert. Die Motorleistung reduzierte sich um 46 kW, die Tonnage reduzierte sich um 17 GT.

Tabelle 12: Indikatorwerte passive Fischerei 10 – 12 Meter

PG1012	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tech	0.41	0.44	0.43	0.56	0.54	0.55	0.53	0.54
SAR	1	1	1	1	1	1	2	
SHI	2.13	2.24	2.28	1.29	1.37	1.57	1.75	
CR/BER	0.12	0.42	0.61	0.04	-0.15	0.16	-0.12	
Rofta	-42.8	-28.4	-23.5	-79.2	-70.3	-51.1	-67.5	
Anzahl Fahrzeuge	67	64	58	58	50	49	45	45
GT	723	695	646	668	579	577	549	532
kW	5.847	5.570	5.199	5.301	4.751	4.722	4.369	4.323

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2021 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 2022 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 wird folgende Maßnahme getroffen:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2021 und 2022 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

Drei Fischereifahrzeuge mit 31 GT und 164 kW wurden im Jahr 2021 abgewrackt.

Auf die Ausführungen in Nummer 3.8 wird verwiesen.

Tabelle 13: Zeitplan passive Fischerei 10 – 12 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2022	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2021	2022	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2021	2021	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 5 Fahrzeuge in der Küstenfischerei mit einer LüA zwischen 12 und 18 Metern registriert (Stand 31.12.2021). Vier Fahrzeuge fischen hauptsächlich in der Ostsee und eines in der Nordsee. Die Hauptarten sind in der Ostsee Hering und in der Nordsee und Skagerrak Seezunge und Kabeljau.

Tabelle 14: Indikatorwerte Stellnetzfischerei 12 – 18 Meter

DFN1218	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tech	0.57	0.48	0.58	0.40	0.47	0.43	0.34	0.29
SAR	1	0	0	1	2	3	2	
SHI	1.19	1.21	1.15	1.19	1.30	1.55	1.09	
CR/BER	1.85	-1.51	6.65	4.46	0.36	9.19	2.31	
Rofta	36.8	-96.9	176.3	107.9	-18.4	197.2	57.1	
Anzahl Fahrzeuge	9	5	5	7	5	4	5	5
GT	220	121	132	193	150	124	152	131
kW	1.182	1.182	821	969	69	590	809	854

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2021 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 2022 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 wird folgende Maßnahme getroffen:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2021 und 2022 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.

Tabelle 15: Zeitplan Stellnetzfisherei 12 – 18 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2022	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2021	2022	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2021	2021	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 LüA zwischen 12 und 18 Metern (Stand 31.12.2021). 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 DTS VL0010)

4.4.1 Schleppnetzfisherei demersal 10 – 12 Meter (DTS VL1012)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 7 Fahrzeuge in der Küstenfischerei mit einer LüA zwischen 10 und 12 Metern und vorwiegend demersalen Schleppnetzen als Fanggerät registriert (Stand 31.12.2021). Diese Fahrzeuge fischen ausschließlich in der Ostsee auf die Hauptarten Dorsch und Hering, ferner Kliesche, Flunder und Scholle.

Im Vergleich zum 31.12.2020 gab es keine Veränderung bei der Anzahl der Fahrzeuge. Die Motorleistung erhöhte sich um 20 kW, die Tonnage erhöhte sich um 11 GT.

In diesem Segment haben Fischereibetriebe mit 7 Fahrzeugen (Stand 16.05.2022) einen Quotenanspruch für Dorsch und mit 7 Fahrzeugen einen Quotenanspruch für 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.

Tabelle 16: Indikatorwerte Schleppnetzfisherei demersal 10 – 12 Meter

DTS1012	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tech	0.48	0.45	0.34	0.31	0.71	0.80	0.51	0.53
SAR	1	1	1	1	1	1	2	
SHI	2.62	2.29	2.06	1.27	1.37	1.67	2.94	
CR/BER	0.39	0.41	0.29	0.81	0.97	0.41	-0.14	
Rofta	-47.6	-57.7	-4.7	-21.7	-2.1	-31.1	-54.9	
Anzahl Fahrzeuge	11	10	10	6	8	4	7	7
GT	169	154	156	94	112	52	96	107
kW	1.608	1.425	1.433	744	853	358	686	706

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2021 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 2022 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 wird folgende Maßnahme getroffen:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2021 und 2022 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

Ein Fischereifahrzeug mit 41 GT und 220 kW wurde im Jahr 2021 abgewrackt.

Auf die Ausführungen in Nummer 3.8 wird verwiesen.

Tabelle 17: Zeitplan Schleppnetzfisherei demersal 10 – 12 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2022	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2021	2022	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2021	2021	BMEL, BLE, Länder

4.4.2 Schleppnetzfisherei demersal 0 – 10 Meter (DTS VL0010)

In der deutschen Fischereiflotte gibt es im Haupterwerb 1 Fahrzeug in der Küstenfisherei mit einer LüA zwischen 0 und 10 Metern (Stand 31.12.2021). Dieses Fahrzeug fischt in der westlichen Ostsee unter anderem Dorsch und Hering. Aufgrund der Abhängigkeit von diesen Beständen befindet sich dieses Segment zurzeit im Ungleichgewicht.

4.5 Schleppnetzfisherei 12 – 18 Meter (DTS VL1218)

4.5.1 Schleppnetzfisherei demersal 12 – 18 Meter (DTS VL1218)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 19 Fahrzeuge in der Küstenfisherei mit einer LüA zwischen 12 und 18 Metern und vorwiegend demersalen Schleppnetzen als Fanggerät registriert (Stand 31.12.2021). Diese Fahrzeuge fischen bis auf ein Fahrzeug ausschließlich in der Ostsee auf die Hauptarten Dorsch und Hering, ferner Kliesche, Flunder und Scholle. Für Hering wird vorwiegend pelagisches Geschirr eingesetzt. Die Anzahl der Fahrzeuge änderte sich nicht zum Stichtag 31.12.2021. Die Tonnage blieb unverändert und die Motorleistung reduzierte

sich um 50 kW. In diesem Segment haben Fischereibetriebe mit insgesamt 17 Fahrzeugen (Stand 16.05.2022) einen Quotenanspruch für Hering und mit insgesamt 17 Fahrzeugen einen Quotenanspruch 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.

Tabelle 18: Indikatorwerte Schleppnetzfisherei demersal 12 – 18 Meter

DTS1218	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tech	0.53	0.52	0.53	0.57	0.68	0.66	0.62	0.59
SAR	1	1	1	2	1	1	2	
SHI	2.51	2.67	2.32	1.33	1.33	1.42	1.74	
CR/BER	0.80	0.74	0.57	0.81	1.37	1.54	0.25	
Rofta	-8.1	-10.7	-18.9	-18.9	17.7	24.0	-41.2	
Anzahl Fahrzeuge	29	28	27	20	17	18	19	19
GT	1.008	826	866	655	548	623	649	649
kW	5.414	4.694	4.918	3.765	3.109	3.328	3.428	3.378

Insgesamt befindet sich dieses Segment für alle Ostseefischereifahrzeuge nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2021 im Ungleichgewicht.

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

Verlagerung relevanter Fangmöglichkeiten zur Küstenfischerei

In diesem Aktionsplan kann bezüglich der Verlagerung von Quoten zunächst nur bis zum Fischereijahr 2022 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 wird folgende Maßnahme getroffen:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2021 und 2022 darauf hin, dass 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.

Ein Fischereifahrzeug mit 41 GT und 220 kW wurde im Jahr 2021 abgewrackt.

Zudem wird auf die Ausführungen in Nummer 3.8 verwiesen.

Tabelle 19: Zeitplan Schleppnetzfisherei demersal 12 – 18 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2015	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2022	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2018	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2021	2022	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2021	2021	BMEL, BLE, Länder

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 10 Fahrzeuge in der Küstenfisherei mit einer LüA zwischen 18 und 24 Metern und vorwiegend demersalen Schleppnetzen als Fanggerät registriert (Stand 31.12.2021). 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 reduzierte sich in der Anzahl der Fahrzeuge im Vergleich zum Jahr 2020 um 1 Fahrzeug. Es erfolgte eine Verringerung der Tonnage um 132 GT und der Motorleistung um 221 kW.

Tabelle 20: Indikatorwerte Schleppnetzfischerei demersal 18 – 24 Meter

DTS1824	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tech	0.59	0.60	0.65	0.68	0.66	0.60	0.60	0.59
SAR	1	1	1	1	1	1	2	
SHI	1.54	1.50	1.47	1.12	1.03	1.14	1.57	
CR/BER	2.22	1.32	2.91	1.59	3.49	2.93	0.57	
Rofta	37.6	12.3	66.2	33.6	82.4	60.7	-19.5	
Anzahl Fahrzeuge	17	16	13	13	11	14	11	10
GT	1.847	1.724	1.444	1.544	1.293	1.621	1.276	1.144
kW	3.704	3.485	2.824	3.118	2.529	3.192	2.529	2.308

Für dieses Segment kann nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2020 keine eindeutige Bewertung vorgenommen werden. Es wurden jedoch in 2021 zwei SAR-Bestände mit schlechter Bestandsentwicklung, Hering in der westlichen Ostsee sowie Dorsch in der Ostsee befischt. Daher ist für Fischereifahrzeuge mit Ostseefischerei für 2021 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 2022 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 wird folgende Maßnahme getroffen:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2021 und 2022 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

Ein Fischereifahrzeug mit 149 GT und 220 kW wurde im Jahr 2021 abgewrackt.

Auf die Ausführungen in Nummer 3.8 wird verwiesen.

Tabelle 21: Zeitplan Schleppnetzfischerei demersal 18 – 24 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2017	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2022	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2021	2022	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2021	2021	BMEL, BLE, Länder

4.6.2 Schleppnetzfischerei pelagisch 18 – 24 Meter (TM VL1824)

In der deutschen Fischereiflotte gibt es im Haupterwerb 2 Fahrzeuge in der Küstenfischerei mit einer LüA zwischen 18 und 24 Metern (Stand 31.12.2021). Diese Fahrzeuge fischten unter anderem auf Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee sowie Sprotten in der 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 Schleppnetzfischerei 24 – 40 Meter (DTS VL2440 und TM VL2440)

4.7.1 Schleppnetzfischerei demersal 24 – 40 Meter (DTS VL2440)

In der deutschen Fischereiflotte sind im Haupterwerb 11 Fahrzeuge in der Küstenfischerei mit einer LüA zwischen 24 und 40 Metern und vorwiegend demersalen Schleppnetzen als Fanggerät registriert (Stand 31.12.2021). Zwei Fischereifahrzeuge mit einer LüA zwischen 24 und 40 Me-

ter fischen in der westlichen Ostsee und eins auch in der Nordsee. Ansonsten findet die Hauptfischerei im Bereich der Nordsee statt. In der Ostsee sind die Hauptarten Dorsch, Kliesche, Flunder, Hering und Sprotte.

Tabelle 22: Indikatorwerte Schleppnetzfisherei demersal 24 – 40 Meter

DTS2440	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Tech	0.59	0.66	0.70	0.70	0.51	0.57	0.76	0.75
SAR	0	1	0	0	1	1	1	
SHI	1.08	1.17	1.09	1.12	1.25	1.27	1.26	
CR/BER	1.30	2.02	2.24	1.25	1.18	1.06	0.87	
Rofta	8.8	31.1	31.2	23.6	5.5	0.7	-6.2	
Anzahl Fahrzeuge	12	10	9	8	11	14	12	11
GT	2.981	2.768	2.343	2.172	2.992	4.410	3.947	3.685
kW	5.361	5.295	4.275	3.835	5.505	7.822	8.048	8.075

Für dieses Segment kann nach den analysierten Indikatoren gemäß Flottenbericht 2021 keine eindeutige Bewertung vorgenommen werden. Es werden in 2020 ein SAR-Bestand der Ostsee Hering westliche Ostsee sowie Dorsch in der westlichen Ostsee befischt. Daher ist für Fischereifahrzeuge mit Ostseefischerei für 2021 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 2022 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 wird folgende Maßnahme getroffen:

Die BLE wirkt für die Fischereijahre 2021 und 2022 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

Ein Fischereifahrzeug mit 140 GT und 164 kW wurde im Jahr 2021 abgewrackt.

Auf die Ausführungen in Nummer 3.8 wird verwiesen.

Tabelle 23: Zeitplan Schleppnetzfisherei demersal 24 – 40 Meter

Maßnahme	Beginn	Ende	Verantwortlichkeit
Verlagerung relevanter Quoten	2017	fortlaufend	BLE
Unterstützung der Vermarktung	2016	fortlaufend	Länder
Vorübergehende Einstellung Fangtätigkeiten	2017	2022	BMEL, BLE, Länder
Endgültige Einstellung Fangtätigkeiten	2021	2022	BMEL, BLE, Länder
Ggf. Implementierung weiterer Maßnahmen	2021	2021	BMEL, BLE, Länder

4.7.2 Schleppnetzfisherei pelagisch 24 – 40 Meter (TM VL2440)

Das dem Segment für das Vorjahr zugeordnete Fischereifahrzeug mit Fangkapazitäten von 126 GT und 184 kW wurde im Jahr 2021 abgewrackt.

Auf die Ausführungen in Nummer 3.8 wird verwiesen.

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 plant ein einmaliges Flottenbereinigungsprogramm in der Ostsee mit dem Ziel der Unterstützung der Ostseebetriebe angesichts der drastischen Quotenreduzierungen.

- 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 erstellen die Beteiligten in Abstimmung mit den Ländern und dem Thünen-Institut einen Bericht auf der Grundlage der beschriebenen Ziele und Maßnahmen.