

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Steffi Lemke, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/5063 –**

Auswirkungen der gemeinsamen Fischereipolitik auf die Meeresumwelt

Vorbemerkung der Fragesteller

Anfang des Jahres 2014 trat die reformierte Gemeinsame Fischereipolitik (GFP) der Europäischen Union in Kraft. Ziel der Reform ist es, die schädlichen Auswirkungen der Fischerei auf das Meeresökosystem zu beenden und eine nachhaltige, ökosystemverträgliche Nutzung der Meeresressourcen umzusetzen. Dazu müssen die Fischbestände nach dem Prinzip des maximalen Dauerertrags (MSY) befischt und die Anlandeverpflichtung eingeführt werden. Bis zum Jahr 2019 soll die Anlandeverpflichtung für alle Fischbestände mit festgelegten Höchstfangmengen umgesetzt werden und für alle Fischereien bei allen Fangfahrten gelten. Die Anlandeverpflichtung wird schrittweise eingeführt und ist bereits seit 2015 in der Ostsee und seit 2016 in der Nordsee in Kraft. Mit Blick auf die Umsetzung der GFP sieht die EU umfassende Kontrollen für die Fischerei durch die Mitgliedstaaten vor. Bisher zum Thema gestellte Kleine Anfragen (Bundestagsdrucksachen 18/13369, 18/11730 und 18/10460) legten aus Sicht der Fragesteller wiederholt den Schluss nahe, dass gerade bei der Kontrolle der Anlandeverpflichtung erhebliche Defizite bestehen. Diese liegen zum einen in der Häufigkeit der Kontrollen. So unterfielen von den deutschen Fangfahrten im Jahr 2016 nur 1,5 Prozent in der Ostsee und nur 0,7 Prozent in der Nordsee einer Kontrolle auf See. Jedoch sind aus Sicht der Fragesteller umfassende Kontrollen eine Voraussetzung für die Einschätzung der anfallenden Beifänge. Nur wenn es belastbare Daten zum Umfang der unerwünschten Fänge und illegalen Rückwürfe gibt, können wissenschaftliche Erhebungen verlässliche Bestandsschätzungen liefern. Diese sind die einzig verlässliche Grundlage für die Festlegung von Höchstfangmengen, die zur Erholung der europäischen Fischbestände beitragen. Auch das Reportverhalten der Fischer ist aus Sicht der Fragesteller unzureichend: Während laut Logbüchern der Fischerei 0,4 t untermaßiger Fänge von Dorsch in der Beltsee angelandet wurden, liegt die wissenschaftliche Schätzung für die Rückwürfe bei 51,6 t (Bundestagsdrucksache 18/10814).

Weitere gravierende Defizite bestehen aus Sicht der Fragesteller auf Seiten der Strafverfolgung, wo deutlich wurde, dass zwar „schwarze Listen“ zu auffällig gewordenen Fangschiffen existieren, aber in den Jahren 2015 und 2016 kein einziger mutmaßlicher Verstoß gegen die Anlandeverpflichtung zu verzeichnen

war (Bundestagsdrucksache 18/12096). Gleichzeitig wird zur Überwachung der Anlande Verpflichtung unter anderem ein Instrument genutzt (Kontrolle der Fangzusammensetzung des letzten Hols), das laut Bundestagsdrucksache 18/11730 keine gerichtsverwertbaren Beweise für einen individuellen Verstoß liefern kann, da trotz möglicherweise auffälliger Kontrollergebnisse die Unschuldsvermutung gilt.

Um effektive Kontrollen gewährleisten zu können, ist aus Sicht der Fragesteller die Installation moderner Kamerasysteme auf Schiffen die kostengünstigste und verlässlichste Möglichkeit, um die tatsächlichen Beifangmengen zu dokumentieren. Kamerabasierte Dokumentationssysteme können die Datenqualität erheblich verbessern und somit zu verlässlichen Bestandschätzungen beitragen. Sie werden gebraucht, da im jetzigen System ohne Kontrolle diejenigen bestraft werden, die sich an die GFP-Vorschriften halten und hierfür wirtschaftliche Einbußen in Kauf nehmen.

1. Wie hoch ist auf Basis der aktuellsten wissenschaftlichen Erhebung die Gesamtmenge der illegalen Rückwürfe quotierter Fischbestände in der deutschen Fischerei in Nord- und Ostsee in Tonnen (bitte nach Untergebierten bzw. Divisionen aufschlüsseln)?

Die wissenschaftlichen Erhebungen von Rückwürfen erlauben keine Beurteilung, ob die Rückwürfe legal oder illegal sind – es lassen sich hier also nur Rückwurf-Gesamt mengen angeben, die aber nicht notwendiger Weise illegal sein müssen. Legale Ausnahmen von der Anlandepflicht unerwünschter Fanganteile sind im Artikel 15 der Grundverordnung (Verordnung (EU) Nr. 1380/2013) bezeichnet und berücksichtigen geschützte Arten, hohe Überlebensraten, von Raubtieren beschädigte Tiere sowie Ausnahmen wegen Geringfügigkeit. Entsprechende Ausnahmen werden in den delegierten Rechtsakten der europäischen Rechtssetzung definiert.

2. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung auf Basis der von den Mitgliedstaaten und der Europäischen Fischereiaufsichtsagentur (EUFA) im Jahr 2017 durchgeführten Prüfung über fehlerhafte Angaben der Fischereibetriebe zur Höhe der Rückwürfe insbesondere beim Ostseedorsch, und welche Anzahl bzw. welches Ausmaß von Verstößen gegen die Anlande Verpflichtung sind der Bundesregierung bekannt?

Nach erster Auswertung zeigen die Logbucheinträge keine besonderen Auffälligkeiten hinsichtlich von Verstößen gegen das Anlandegebot. Grundsätzlich lässt sich das Risiko der Nichteinhaltung der Anlandepflicht aufgrund von Untersuchungen des „letzten Hols“ bestimmen. Dabei werden in Anwesenheit eines Inspektors die im Netz befindlichen Fänge nach Arten sortiert, woraus sich Indizien für eine typische Fangzusammensetzung in einem bestimmten Gebiet ergeben. Diese Untersuchungen liefern jedoch keine gerichtsfesten Beweise für Verstöße gegen die Anlandepflicht im Einzelfall. Allerdings fließen die Ergebnisse dieser Untersuchungen in die Risikoanalyse ein, die wiederum bei der Erstellung sog. Gemeinsamer Einsatzpläne („Joint Deployment Plans“ – JDPs) der EUFA Berücksichtigung finden.

Bisher wurden in Deutschland keine Verstöße gegen die Anlande Verpflichtung geahndet; zwei Fälle werden derzeit noch geprüft. Es handelt sich um mutmaßliche Verstöße, die auf Grund von Kontrollen der Logbücher im Jahr 2018 an Land festgestellt wurden. Im Übrigen sind zwei Fälle aus Dänemark und ein Fall aus den Niederlanden bekannt.

3. Wie viele Tonnen untermaßige Kabeljaue bzw. Dorsche wurden im Jahr 2017 und im bisherigem Verlauf 2018 monatlich in der deutschen aktiven und passiven Fischerei angelandet (bitte nach Flottensegment und nach Untergebieten bzw. Divisionen Nord- und Ostsee auflisten), und wie hoch sind die monatlichen Gesamtfänge von Kabeljau bzw. Dorsch in Nord- und Ostsee (bitte nach Flottensegment und nach Untergebieten bzw. Divisionen Nord- und Ostsee auflisten)?

Die entsprechenden Mengen ergeben sich aus Tabelle 1a bis h und Tabelle 2a bis h in Anlage I.

4. Wie hoch ist laut Analyse der Fischerei-Observer die Rückwurfrate von untermaßigem Dorsch in der deutschen Fischerei in der Ostsee in den Jahren 2015, 2016 und 2017 (sofern Daten noch nicht vorliegen, bitte vorläufige Schätzung angeben) für die Fanggerätegruppe
- a) Stellnetze bzw. Kiemennetze,
 - b) TR1, i. e. Grundschieppnetze (exklusive der Baumkurren) und Wadennetze der Maschenweite ab 100 mm,
 - c) TR2, i. e. Grundschieppnetze (exklusive der Baumkurren) und Wadennetze mit 70 bis 99 mm Maschenweite und
 - d) Wadennetze der Maschenweite ab 100 mm
- (bitte tabellarisch darstellen und nach Untergebieten und Schiffsgrößenklassen: <8 m, 8-10 m, 10-12 m, 12-15 m, 15-18 m, 18-24 m, >24 m Länge aufschlüsseln)?

In Deutschland werden keine Kontrollbeobachter zur Überwachung von Fischereitätigkeiten in der Ostsee eingesetzt.

5. Wie hoch ist laut Selbstreporting der Fischerei die Rückwurfrate von untermaßigem Dorsch in der deutschen Fischerei in der Ostsee in den Jahren 2015, 2016 und 2017 (sofern Daten noch nicht vorliegen, bitte vorläufige Schätzung angeben) für die Fanggerätegruppe
- a) Stellnetze bzw. Kiemennetze,
 - b) TR1, i. e. Grundschieppnetze (exklusive der Baumkurren) und Wadennetze der Maschenweite ab 100 mm,
 - c) TR2, i. e. Grundschieppnetze (exklusive der Baumkurren) und Wadennetze mit 70 bis 99 mm Maschenweite und
 - d) Wadennetze der Maschenweite ab 100 mm
- (bitte tabellarisch darstellen und nach Untergebieten und Schiffsgrößenklassen: <8 m, 8-10 m, 10-12 m, 12-15 m, 15-18 m, 18-24 m, >24 m Länge aufschlüsseln)?

Nach Auswertung der Daten aus den Fischereilogbüchern gab es in den Jahren 2015 bis 2017 keine Rückwürfe von untermaßigen Dorschen in der Ostsee. Es gab lediglich im Jahr 2015 einen Eintrag von zurückgeworfenem Dorsch, der durch Raubsäugetiere, -fische oder -vögel beschädigt wurde. Fänge von durch Räuberfraß beschädigten Fischen können nach der Grundverordnung zur Gemeinsamen Fischereipolitik, Artikel 15 Absatz 4 Buchstabe d) Verordnung (EU) Nr. 1380/2013, über Bord gegeben werden.

6. Wie hoch ist laut Evaluation auf Basis von Untersuchungen des letzten Hols die Rückwurfrate von untermäßigem Dorsch in der deutschen Fischerei in der westlichen Ostsee in den Jahren 2015, 2016 und 2017 (sofern Daten noch nicht vorliegen, bitte vorläufige Schätzung angeben) für die Fanggerätegruppe
- a) Stellnetze bzw. Kiemennetze,
 - b) TR1, i. e. Grundschieppnetze (exklusive der Baumkurren) und Wadennetze der Maschenweite ab 100 mm,
 - c) TR2, i. e. Grundschieppnetze (exklusive der Baumkurren) und Wadennetze mit 70 bis 99 mm Maschenweite und
 - d) Wadennetze der Maschenweite ab 100 mm
- (bitte tabellarisch darstellen und nach Untergebieten und Schiffsgrößenklassen: <8 m, 8-10 m, 10-12 m, 12-15 m, 15-18 m, 18-24 m, >24 m Länge aufschlüsseln)?

Die hier zusammengetragenen Ergebnisse enthalten nur Angaben über den Anteil der untermäßigen Fänge in der Fangzusammensetzung auf dem beprobten Schiff und spiegeln daher das errechnete Risiko für illegale Rückwürfe wider. Hierbei wird unterstellt, dass je höher der Anteil von untermäßigem Dorsch an der Gesamtmenge des festgestellten Dorsches in der Stichprobe („Letzte Hol-Untersuchung“) ist, sich der Anreiz und damit das Risiko für einen Verstoß erhöht. Diese Beobachtungen sind als Stichproben nicht gerichtsverwertbar, da sie jeweils nur eine Momentaufnahme einer bestimmten Fangoperation aus einer laufenden Fangreise abbilden. Es handelt sich somit nicht um eine tatsächlich numerisch festgestellte „Rückwurfrate“, sondern um den durchschnittlich prozentualen Anteil untermäßigen Dorsches gemessen am Gesamtfang des Dorsches, basierend auf den Einzelwerten aller kontrollierten Fahrzeuge. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Die nachfolgende Tabelle zum Anteil untermäßigen Dorschs bei den beprobten Fischereifahrzeugen in der Ostsee enthalten keine Angaben zu den in der Frage gewählten Bezeichnungen der Fanggerätegruppen, da diese in der Ostsee nicht verwendet werden. Außerdem enthalten die Tabellen keine Werte zu Wadennetzen mit einer Maschenöffnung ab 100 mm, da diese nicht zum Einsatz kamen bzw. keine Untersuchungen des letzten Hols stattfanden. Die Werte sind Durchschnittswerte, die teilweise eine sehr hohe Spreizung aufweisen.

Tabelle 3 Anteil untermaßigen Dorschs bei beprobten Fischereifahrzeugen

2015

Fanggerätegruppe	ICES-Gebiet KF	Schiffsgrößenklasse	Mittelwert von Anteil BMS COD % am Gesamtfang COD	Anzahl der Fischereifahrzeuge
Stellnetze/ Kiemennetze	27.3.c.22	10-12 m	0,00	1
Stellnetze/Kiemennetze Ergebnis			0,00	1
Grundschleppnetze und Wadennetze ≥ 100 mm	27.3.c.22	< 8 m	0,00	1
		10-12 m	0,00	1
		12-15 m	0,00	2
		15-18 m	0,00	4
		18-24 m	0,00	2
	27.3.d.24	18-24 m	0,00	1
Grundschleppnetze und Wadennetze ≥ 100 mm Ergebnis			0,00	11
Gesamtergebnis			0,00	12

2016

Fanggerätegruppe	ICES-Gebiet KF	Schiffsgrößenklasse	Mittelwert von Anteil BMS COD % am Gesamtfang COD	Anzahl der Fischereifahrzeuge
Stellnetze/Kiemennetze	27.3.c.22	8-10 m	0,00	1
Stellnetze/Kiemennetze Ergebnis			0,00	1
Grundschleppnetze und Wadennetze ≥ 100 mm	27.3.c.22	> 24 m	2,60	1
		10-12 m	6,42	4
		12-15 m	0,22	4
		15-18 m	0,00	5
		18-24 m	0,41	6
	27.3.d.24	> 24 m	7,68	4
		12-15 m	0,00	2
		15-18 m	2,21	3
		18-24 m	8,04	5
Grundschleppnetze und Wadennetze ≥ 100 mm Ergebnis			3,21	34
Grundschleppnetze und Wadennetze 70-99 mm	27.3.d.24	10-12 m	0,00	1
Grundschleppnetze und Wadennetze 70-99 mm Ergebnis			0,00	1
Gesamtergebnis			3,03	36

2017

Fanggerätegruppe	ICES-Gebiet KF	Schiffsgrößenklasse	Mittelwert von Anteil BMS COD % am Gesamtfang COD	Anzahl der Fischereifahrzeuge
Stellnetze/ Kiemennetze	27.3.c.22	<= 8 m	0,00	1
	27.3.d.24	10-12 m	0,00	2
Stellnetze/Kiemennetze Ergebnis			0,00	3
Grundschieppnetze und Wadennetze ≥ 100 mm 1	27.3.c.22	> 24 m	0,00	1
		12-15 m	0,00	3
		15-18 m	0,00	2
		18-24 m	0,00	1
	27.3.d.24	> 24 m	38,51	2
		15-18 m	1,88	4
		18-24 m	12,11	4
Grundschieppnetze und Wadennetze ≥ 100 mm Ergebnis			7,82	17
Gesamtergebnis			6,65	20

7. Wie viele und welche Fälle von mutmaßlichen Verstößen gegen die Anlande Verpflichtung bzw. weitere fischereirechtliche Regelungen haben deutsche Fischereiinspektionen bei Seekontrollen im Jahr 2017 in Nord- und Ostsee festgestellt und an die Bundesanstalt für Ernährung und Landwirtschaft bzw. an die zuständigen Kontrollbehörden der Küstenbundesländer gemeldet, und mit welchen Konsequenzen?

Im Jahr 2017 hat die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) keinen mutmaßlichen Verstoß gegen das Anlandegebot auf Grund von Seekontrollen festgestellt. Zu den mutmaßlichen Verstößen gegen weitere fischereirechtliche Regelungen gibt nachfolgende Tabelle 4 Auskunft:

Tabelle 4 Mutmaßliche Verstöße gegen fischereirechtliche Regelungen

	2017	
	Nordsee	Ostsee* ³
Festgestellte mutmaßliche Verstöße (der BLE auf See)	6	12
Von Küstenbundesland (SH) an BLE abgegebene Vorgänge	1	-
Abgeschlossene Vorgänge (BLE) * ¹	7	7
Zuständigkeitshalber von der BLE an Mitgliedstaaten abgegebene Vorgänge* ²	-	5

*¹ Es handelt sich um abgeschlossene Vorgänge der BLE; in zwei Fällen erfolgte die Einstellung des Verfahrens (Ostsee); ein Bußgeldbescheid wurde nach erfolgreichem Einspruch aufgehoben (Ostsee); in den übrigen Fällen wurden die Vorgänge mit Bußgelbescheiden abgeschlossen.

*² Diese Informationen wurden zusätzlich aufgeführt, da diese Vorgänge (mutmaßliche Verstöße) zuständigkeitshalber an andere Mitgliedstaaten der EU zur weiteren Veranlassung abgegeben wurden.

*³ Hier wird auch ein mutmaßlicher Verstoß aufgeführt, der dem Skagerrak zuzuordnen ist.

In den Küstenländern selbst wurde ein mutmaßlicher Verstoß gegen die Anlande Pflicht bei Seekontrollen festgestellt. Im Übrigen meldeten die Länder Niedersachsen und Bremen keine Verstöße gegen sonstige fischereirechtliche Regelungen. In Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein wurden insgesamt

137 mutmaßliche Verstöße gegen die jeweils geltenden fischereirechtlichen Regelungen festgestellt (93 in Mecklenburg-Vorpommern und 44 in Schleswig-Holstein).

8. Wie hoch war laut wissenschaftlicher Schätzung die illegale Rückwurfrate von untermäßigem Dorsch in der
- a) östlichen und
 - b) westlichen Ostsee
- im Jahr 2017 bei deutschen Fangschiffen (bitte für die Untergebiete der Ostsee, sowie für die Schiffsgrößenklassen: <8 m, 8-10 m, 10-12 m, 12-15 m, 15-18 m, 18-24 m, >24 m Länge aufschlüsseln)?

Eine illegale Rückwurfrate wird im Rahmen des Internationalen Rates für Meeresforschung (ICES) nicht ermittelt.

9. Wie viel westlicher Dorsch (in Tonnen) wurde gemäß wissenschaftlichen Erhebungen durch die Ausnahmeregelung für die deutsche Fischerei in Wassertiefen bis 20 Meter während der Schonzeit vom 1. Februar 2017 bis 31. März 2017 gefangen, und welche wissenschaftlichen Prognosen liegen der Bundesregierung vor, wie hoch dabei der Anteil gefangener Dorsche unterhalb der Mindestreferenzgröße für die Bestanderhaltung war?

Nach den Aufzeichnungen in den Fischereilogbüchern bzw. Monatsmeldungen wurden in der Schonzeit im Februar und März 2017 von Fischereifahrzeugen unter deutscher Flagge unter der Ausnahmeregelung in der westlichen Ostsee insgesamt 37,7 t Dorsch gefangen. Eine derartige Schonzeit ist aber 2019 in der TAC- und Quotenverordnung Ostsee (Verordnung (EU) Nr. 2018/1628) nicht mehr vorgesehen.

10. Kann ausgeschlossen werden, dass die Plattfischfischerei während der Schonzeit für Dorsche in der westlichen Ostsee im Jahr 2017 negative Auswirkungen auf die Fortpflanzung bzw. den Bestand an Jungfisch der Dorsche hatte, und wenn nein, welche Auswirkungen wären das?

Ziel der Laichschonzeit für den Dorsch der westlichen Ostsee war es, ein ungestörtes Laichen adulter Dorsche zu ermöglichen, um die Nachwuchsproduktion zu fördern. Eine Störung der adulten Dorsche während der Laichzeit durch eine fortgesetzte Plattfischfischerei kann nicht ausgeschlossen werden. Mögliche Auswirkungen wären vor allem die Veränderung des Laichverhaltens durch Stress (z. B. durch Verlassen des Laichplatzes, Auswahl suboptimaler Partner), Unterbrechung oder Abbruch des Laichvorgangs, und daraus resultierend eine verringerte Befruchtungsrate im Vergleich zu einem ungestörten Laichprozess. Hinzu kommt die direkte Entnahme laichender Dorsche als Beifang in der Plattfischfischerei.

11. Wie hoch war die Gesamtzahl deutscher Fangfahrten in der Nordsee und in der Ostsee im Jahr 2017 (bitte nach Untergebieten bzw. Divisionen, Anzahl der Fangfahrten in der Deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone – AWZ –, sowie für die Schiffsgößenklassen: <8 m, 8-10 m, 10-12 m, 12-15 m, 15-18 m, 18-24 m, >24 m Länge aufschlüsseln)?

Ostsee

Anmerkung: Da Fischereifahrzeuge mit einer Länge über alles unter acht Metern nicht logbuchscheinpflchtig sind, kann für diese Fahrzeuggruppe keine Fangfahrtenberechnung durchgeführt werden. Die Gesamtzahl deutscher Fangfahrten (nur Fahrzeuge ab acht Metern Länge) betrug 2017 insgesamt 15 567.

Tabelle 5a: Fangreisen in der Ostsee nach Gebieten

Gebiet	27.3.c.22	27.3.d.24	27.3.d.25	27.3.d.26	27.3.d.28.2	27.3.d.29
Fangreisen	6.495	8.979	89	25	11	7

Die Summe der Fangreisen in den einzelnen Fanggebieten ist größer als die Gesamtzahl aller deutscher Fangfahrten, da Schiffe während einer Reise in zwei oder mehr Fanggebieten fischen können.

Die Anzahl der Fahrten in der deutschen AWZ (nur Fahrzeuge ab acht Metern Länge) betrug 2017 insgesamt 15 419.

Tabelle 5b: Fangreisen in der deutschen AWZ der Ostsee

Gebiet	27.3.c.22	27.3.d.24	27.3.d.25
nur dt. AWZ	6453	8977	2

Die Summe der Fangreisen in den einzelnen Fanggebieten ist größer als die Gesamtzahl aller Fangfahrten in der deutschen AWZ, da Schiffe während einer Reise in zwei oder mehr Fanggebieten fischen können.

Tabelle 5c: Fangreisen nach Schiffsgößenklassen in der Ostsee ¹⁾

Schiffgröße	8-10 m	10-12 m	12-15 m	15-18 m	18-24 m	> 24 m
Fangreisen	7852	4730	1092	839	750	304

¹⁾ nur Fahrzeuge ab acht Metern Länge

Nordsee

Die Gesamtzahl deutscher Fangreisen (nur Fahrzeuge ab zehn Metern Länge) betrug 2017 insgesamt 13 529.

Tabelle 5d: Fangreisen in der Nordsee

Gebiet	27.3.a.s	27.3.a.n	27.4.a	27.4.b	27.4.c
Fangreisen	15	113	313	13131	255

Die Summe der Fangreisen in den einzelnen Fanggebieten ist größer als die Gesamtzahl aller deutscher Fangfahrten, da Schiffe während einer Reise in zwei oder mehr Fanggebieten fischen können.

Die Anzahl der Fahrten in der deutschen AWZ (nur Fahrzeuge ab zehn Metern Länge) betrug 2017 insgesamt 12 458.

Tabelle 5e: Fangreisen in der deutschen AWZ der Nordsee

Gebiet	27.3.a.s	27.3.a.n	27.4.a	27.4.b	27.4.c
Fangreisen	1	0	1	12.407	51

Die Summe der Fangreisen in den einzelnen Fanggebieten ist größer als die Gesamtzahl aller Fangfahrten in der dt. AWZ, da Schiffe während einer Reise in zwei oder mehr Fanggebieten fischen können.

Tabelle 5f: Fangreisen nach Schiffsgößenklassen in der Nordsee ¹⁾

Schiffsgröße	10-12 m	12-15 m	15-18 m	18-24 m	> 24 m
Fangreisen	330	1.012	6.822	3.946	1.419

¹⁾ nur Fahrzeuge ab zehn Metern Länge

12. Wie hoch war die Anzahl kontrollierter Fangfahrten in der Nord- und Ostsee im Jahr 2017 bei der aktiven gemischten Fischerei (bitte nach Fanggerätegruppen TR1, TR2, BT1, BT2, TRSK1 aufschlüsseln), und wie hoch war die Gesamtzahl der Fangfahrten in den jeweiligen Gerätegruppen?

In der Ostsee werden die in der Frage gewählten Bezeichnungen der genannten Fanggerätegruppen nicht verwendet; Baumkurren sind in der Ostsee zudem verboten.

In der Nordsee betrug die Anzahl kontrollierter Fangfahrten 2017 (aktive gemischte Fischerei) deutscher Fischereifahrzeuge 43. Nach Fanggerätegruppen gliedern sich diese Fangfahrten wie folgt auf:

Grundschleppnetze und Wadennetze (OTB, OTT, PTB, SDN, SSC, SPR) mit einer Maschenöffnung von:

- TR1 100 mm oder mehr 9
- TR2 70 mm oder mehr, aber weniger als 100 mm 18
- BT1 120 mm oder mehr 0
- BT2 80 mm oder mehr, aber weniger als 120 mm 16

Die Anzahl kontrollierter Fangfahrten deutscher Fischereifahrzeuge in der Ostsee (aktive gemischte Fischerei) betrug 2017 insgesamt 34. Nach Fanggerätegruppen gliedern sich diese Fangfahrten wie folgt auf:

Grundschleppnetze und Wadennetze (OTB, OTT, PTB, SDN, SSC, SPR) mit einer Maschenöffnung von:

- 100 mm oder mehr 32
- 70 mm oder mehr, aber weniger als 100 mm 2

Diese Zahlen beziehen sich auf durchgeführte See- und Anlandekontrollen der BLE und der Länder.

Die Gesamtzahl der kontrollierten Fangfahrten in den jeweiligen Gerätegruppen deutscher Fischereifahrzeuge gliedert sich wie folgt auf:

Nordsee 2017

Grundschleppnetze und Wadennetze (OTB, OTT, PTB, SDN, SSC, SPR) mit einer Maschenöffnung von:

- TR1 100 mm oder mehr 410
- TR2 70 mm oder mehr, aber weniger als 100 mm 237
- BT1 120 mm oder mehr 0
- BT2 80 mm oder mehr, aber weniger als 120 mm 372

Ostsee 2017

Grundschleppnetze und Wadennetze (OTB, OTT, PTB, SDN, SSC, SPR) mit einer Maschenöffnung von:

- 100 mm oder mehr 1.975
- 70 mm oder mehr, aber weniger als 100 mm 373

13. Welche deutschen Fischereifahrzeuge unter 8 Meter Länge über alles sind der Bundesregierung bekannt (bitte die Monatsmeldungen der deutschen Fischereifahrzeuge unter 8 Meter Länge über alles mit den enthaltenen Informationen für die unterschiedlichen Fanggerätegruppen und für Nord- und Ostsee für die Jahre 2017 und 2018 auflisten)?

In der deutschen Fischereifahrzeugkartei sind alle Fischereifahrzeuge unter deutscher Flagge registriert. 2017 waren dies insgesamt 866 Fahrzeuge unter acht Metern, 2018 sind dies 831 (Stand: 2. November 2018). Es besteht bisher keine Verpflichtung für den Kapitän, in den Monatsmeldungen das genutzte Fanggerät einzutragen, so dass eine verlässliche Auswertung zu den eingesetzten Fanggeräten anhand der Monatsmeldungen nicht möglich ist. Die Informationen zu den eingesetzten Fanggeräten stammen daher aus der Fischereifahrzeugkartei, in der neben den Daten zum Fischereifahrzeug das Hauptfanggerät eingetragen ist.

Tabelle 6 Anzahl der Monatsmeldungen von Fischereifahrzeugen unter acht Metern Länge

– 2017 bis 09/2018 –

2017

Gebiet	Meldungen nach Fanggerätegruppen				Insgesamt
	Reusen/Fallen	Kiemennetze	Langleinen	Baumkurren	
Ostsee	59	3.713	19	-	3.791
Nordsee	4	4	0	14	22
Gesamt	<u>63</u>	<u>3.717</u>	<u>19</u>	<u>14</u>	<u>3.813</u>

Anzahl der Fahrzeuge aktiv gefischt < 8 m: 583

Anzahl der Fahrzeuge insgesamt < 8 m: 866

2018 (Januar bis September)

Gebiet	Meldungen nach Fanggerätegruppen				Insgesamt
	Reusen/Fallen	Kiemennetze (passiv)	Langleinen	Baumkurren	
Ostsee	59	2.352	6	-	2.417
Nordsee	0	2	0	7	9
Gesamt	<u>59</u>	<u>2.354</u>	<u>6</u>	<u>7</u>	<u>2.426</u>

Anzahl der Fahrzeuge aktiv gefischt <8m: 532

Anzahl der Fahrzeuge insgesamt <8m: 831

14. Wozu und inwieweit detaillierter sollen Fischer mit Fahrzeugen unter 10 m Länge zu Angaben in ihren Monatsmeldungen verpflichtet werden (bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 14b der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/13369), und inwieweit werden die Daten eine wissenschaftlich fundierte Analyse der Fangtätigkeiten dieses Flottensegments ermöglichen?

Bereits heute sind für Fischereifahrzeuge unter zehn Metern Länge über alles Monatsmeldungen vorgesehen. Diese sollen in Zukunft anstelle von Bekanntmachungen der BLE verbindlich in der Seefischereiverordnung vorgeschrieben werden. Derzeit müssen die Fischer im Rahmen der Monatsmeldungen den ICES-Bereich und das statistische Rechteck, in dem die Fänge getätigt wurden, alle Fangmengen, Anlandeort und den je Art erzielten Erlös angeben.

Auch wenn Monatsmeldungen bereits wichtige Daten für die Analyse der Fangtätigkeiten liefern, sieht der derzeit erörterte Vorschlag der Kommission zur Überarbeitung kontrollrelevanter EU-Verordnungen deutlich höhere Anforderungen an die kleineren Fischereifahrzeuge vor. Aus Sicht der Bundesregierung sollen bei der Ausdehnung der elektronischen Erfassung von Fischereidaten auf kleine Fahrzeuge kostengünstige, einfache Lösungen getroffen werden, die eine bessere Datenerfassung gewährleisten. Insgesamt müssen allerdings bei der Neugestaltung der Kontrollbestimmungen die besonderen Bedingungen gerade der kleinen Fischereifahrzeuge, insbesondere derjenigen unter acht Metern Länge über alles, berücksichtigt und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt werden.

Ziel der Monatsmeldungen ist vor allem die Erfassung der Fänge und damit die Kontrolle der Einhaltung der Fangquoten. Eine darüber hinausgehende wissenschaftliche Analyse der Fangaktivitäten der Fahrzeuge unter acht Metern Länge über alles wird derzeit unter Berücksichtigung der Besonderheiten dieser kleinen Fahrzeuge nicht verfolgt.

15. Wurde die von der Bundesregierung in der Antwort zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 18/12096 aufgeführte smartphonebasierte App zur Dokumentation der Fangtätigkeit auf kleinen Fischereifahrzeugen unter 12 Meter verpflichtend für alle Anrainerstaaten der Ostsee eingeführt (bitte die Informationen, die durch die App übermittelt werden, auflisten), und welche Daten werden festgehalten bzw. wohin werden diese übermittelt, und wie und von wem werden sie genutzt?

Die App „Mofi“ wurde im Frühjahr 2018 in Deutschland für die Überwachung der Ausnahmeregelung in der Dorschfischerei eingesetzt, die es Fischereifahrzeugen unter zwölf Meter erlaubte, innerhalb der Schonzeit für den westlichen Dorsch im Februar und März zu fischen. Die kürzlich beschlossene Verordnung über die Fangmöglichkeiten 2019 in der Ostsee ((EU) Nr. 2018/1628) sieht keine Schonzeit mehr für den Dorsch in der westlichen Ostsee vor. Für die Schonzeit in der östlichen Ostsee sind keine Ausnahmen vorgesehen. Demzufolge bedarf es im Jahr 2019 keiner besonderen Kontrollmaßnahmen innerhalb der Schonzeit.

Der Einsatz der App „Mofi“ im Februar/März 2018 diente dazu, die Einhaltung der Regelungen für die ausnahmsweise erlaubte Dorschfischerei zu überwachen. Dazu mussten die Fischer, die diese Ausnahme in Anspruch nahmen, die Positionsdaten ihrer Fischereifahrzeuge und ihre Fischereiaktivitäten ausschließlich an die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) übermitteln. Daten zu den Fischereiaktivitäten umfassten das bei der Fangreise genutzte Fanggerät und den Zeitpunkt und die Position, an der das Fanggerät ausgesetzt und später wieder eingeholt wurde. Es wurden mithin allein die Informationen erfasst und an die BLE übermittelt, die für die Überprüfung der Einhaltung der mit der Ausnahmeregelung verbundenen Vorschriften erforderlich waren.

16. Welche neuen Erkenntnisse gehen nach Kenntnis der Bundesregierung aus der von der EUFA durchgeführten wissenschaftlichen Analyse zur Frage, in welchem Umfang der Datenbestand noch anwachsen muss, um repräsentative Aussagen über die Fangzusammensetzung zu ermöglichen (Antwort der Bundesregierung zu Frage 14 auf Bundestagsdrucksache 18/12096), hervor?

Auf Ebene der EUFA wurden die Lücken in den Datenbeständen der einzelnen Flottensegmente identifiziert. Sie sollen im Rahmen der gemeinsamen Kontrollaktionen durch weitere „letzte Hol“-Untersuchungen geschlossen werden. Im Anschluss daran werden diese ausgewertet und für die Risikoanalyse verwertet.

17. Inwieweit fließen die Daten des „letzten Hol“-Projektes, in die wissenschaftlichen Rückwurfschätzungen und Bestandschätzungen für 2018 ein, und inwieweit haben sich diese durch die Daten des „letzten Hol“ in ihrer Belastbarkeit und Zuverlässigkeit verbessert?

Die Daten der „letzten Hol“-Untersuchungen der Kontrollbehörden fließen derzeit nicht in wissenschaftliche Berechnungen ein. Sie dienen in erster Linie der EUFA und den nationalen Kontrollbehörden zur Gewinnung von Daten zur Festlegung der Kriterien für die Risikoeinschätzung und für die Weiterentwicklung der von den EU-Mitgliedstaaten zusammen mit der EUFA erarbeiteten Planungsempfehlungen für die Gemeinsamen Einsatzpläne.

18. Welche Unterschiede bei der Fangzusammensetzung wurden bei Versuchen mit Referenzflotten im Vergleich zum Rest des Flottensegments in EU-Fischereien beobachtet, und welche Schlussfolgerungen zur Tauglichkeit von Referenzflotten bei der effektiven Überwachung der Fangzusammensetzung zur Kontrolle des Anlandegebots ergeben sich daraus?

Bei Fischereifahrzeugen aus Dänemark und Großbritannien, die mit Kameras ausgestattet waren, wurden erhebliche Unterschiede bei den Fangzusammensetzungen im Vergleich zum sonstigen Flottensegment festgestellt. Referenzdatenbanken werden aktuell auf Basis der „letzten Hol“-Untersuchungen bei der EUFA und auch in der BLE aufgebaut, um daraus Schwellenwerte im Rahmen der Risikoanalyse ableiten zu können. Die Referenzdatenbanken basieren auf Daten, die aus eigenen Kontrollarbeiten auf Fischereifahrzeugen stammen und daher als verlässlich gelten, wie z. B. „Letzte-Hol“ Daten oder solchen aus CCTV/Kamerasystemen. Diese Referenzdaten können mit aktuellen Daten aus der Fischerei abgeglichen werden. Je nachdem wie groß die jeweilige Abweichung vom Referenzwert ist, können Risikozustände abgeleitet (z. B. „hohes“ oder „geringes“ Risiko) und die weitere Kontrollstrategie entwickelt werden.

Die Arbeit in der BLE ist hierzu noch nicht abgeschlossen, eine entsprechende IT-Lösung befindet sich derzeit im Aufbau.

19. Ist es nach Einschätzung der Bundesregierung möglich, dass sich aufgrund von Kameraüberwachung von Fangschiffen innerhalb einer Referenzflotte kommerzielle Nachteile für die beteiligten Fischer gegenüber den Fangschiffen außerhalb der Referenzflotte ergeben, und wenn ja, wodurch würden diese Nachteile entstehen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass für die Fangschiffe innerhalb der Referenzflotte keine Nachteile gegenüber Fangschiffen außerhalb der Referenzflotte entstehen. Kosten für die Installation von Kameras können in der derzeitigen Förderperiode über den EMFF finanziert werden. Der Kommissionsvorschlag für die kommende Förderperiode (2021 bis 2027) sieht diese Regelung ebenfalls vor.

20. a) Inwieweit ist eine wissenschaftlich fundierte Vergleichbarkeit der im Rahmen einer Referenzflotte gewonnenen Daten zur Fangzusammensetzung zur Kontrolle des Anlandegebotes im Verhältnis zu den Fangschiffen außerhalb der Referenzflotte möglich?

Für wissenschaftliche Zwecke liefern Referenzflotten, wenn die teilnehmenden Fahrzeuge statistisch valide ausgewählt wurden, sehr wertvolle Daten. Je nach Flotte lässt sich ableiten, welche Fangzusammensetzungen zu erwarten wären, oder auch, welche Mitigationsmaßnahmen (hier also: Vermeidung von Beifängen) bereits möglich sind. Aus dem Vergleich der Fangzusammensetzung der Referenzflotte mit Fangschiffen außerhalb der Referenzflotte können jedoch keine gerichtsfesten Beweise für die Kontrolle der Anlandepflicht verbunden werden.

- b) Lassen sich so quantitativ belastbare Vergleichsdaten zum Fang von untermaßigen Fischen eines Flottensegments erheben?

Bei sorgfältiger, statistisch valider Auswahl der Teilnehmer an einer Referenzflotte lassen sich quantitativ belastbare Vergleichsdaten zum Fang von untermaßigen Fischen erheben.

- c) Welche Erkenntnisse haben sich diesbezüglich zum Beispiel aus dem „Catch Quota Management“-Pilotprojekt des Johann Heinrich von Thünen-Instituts ergeben, und welche Erkenntnisse ergeben sich dazu aus vergleichbaren anderen Europäischen Pilotprojekten wie zum Beispiel den dänischen Catch-Quota-Management-Versuchen bzw. dem Nordsee-Kabeljau-Catch-Quota-Versuch?

Zwischen 2012 und 2016 führte das Thünen-Institut eine Pilotstudie zum „Catch Quota Management“ durch. An dieser Studie beteiligten sich zwei Fischereifahrzeuge, die für ihre Teilnahme und die Installation eines elektronischen Monitoring-Systems einen Quotenaufschlag in Höhe der durchschnittlichen Rückwürfe erhielten. Da die zwei Fischereifahrzeuge jedoch nur eine kleine Auswahl darstellten und zusätzlich in unterschiedlichen Gebieten fischten, sind die Mindestanforderungen an eine Referenzflotte nicht erfüllt. Der Vergleich mit anderen Fahrzeugen in dem Gebiet war daher nicht sinnvoll.

Dänische Studien haben gezeigt, dass die Anlandungen kleinerer Fische bei den Fahrzeugen mit Kameraüberwachung im Vergleich zur Referenzflotte zunahm und auch im Vergleich zu denselben Fahrzeugen vor dem Projektzeitraum. Ähnliche Ergebnisse wurden auch in einem britischen Projekt festgestellt. Allerdings wird auch berichtet, dass ein Teil der überwachten Fischereifahrzeuge ihr fischereiliches Verhalten geändert hat, um den Fang von Jungdorschen zu vermeiden.

21. Bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 15b auf Bundestagsdrucksache 18/13369, in der die Bundesregierung abschreckende Sanktionen als inhärenten Bestandteil eines Fischereikontrollsystems beschreibt und ein vergleichbares Sanktionsniveau in allen Mitgliedstaaten als sinnvoll erachtet, wie hoch ist die Anzahl der verhängten Sanktionen gegen Fischereien in Deutschland, und wie hoch ist zum Vergleich die Anzahl in den anderen Nordseeanrainerstaaten?

Im Jahr 2017 wurden 112 Verstöße (von Kapitänen, Fischereifahrzeuge unter deutscher Flagge) seitens der BLE und der Küstenländer festgestellt. Hierbei handelt es sich um abgeschlossene Verfahren, so dass für das Jahr 2017 noch weitere Verstöße hinzukommen können (Stand: 19. Oktober 2018).

Der Bundesregierung liegen keine Zahlen zu den verhängten Sanktionen in anderen Nordseeanrainerstaaten vor. Zudem wird darauf hingewiesen, dass allein die Anzahl der verhängten Sanktionen keine Aussage über die abschreckende Wirkung der Sanktionen ermöglicht. Insbesondere ein Vergleich zwischen den verschiedenen Mitgliedstaaten ist vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Rechtssysteme, denen eine jeweils individuelle historische Entwicklung zu Grunde liegt, nicht aussagekräftig.

22. Welche Änderungen in der Fischereikontrollverordnung 1224/2009 sieht die Bundesregierung als notwendig an – beziehend auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 18/13369 –, um eine wirksame Überwachung der Fischereitätigkeit zu ermöglichen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass zur Überwachung des Anlandegebots die Einführung von Fernüberwachung in einigen Fischereien erforderlich ist. Zudem teilt die Bundesregierung die Auffassung des Europäischen Rechnungshofes, dass die Datenerfassung auch bei kleineren Fischereifahrzeugen verbessert werden muss, ohne dass diese unverhältnismäßig belastet werden dürfen.

23. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Gesamtkosten für die Fischereikontrolltätigkeiten von Bund und Ländern inklusive der Unterhaltung aller exklusiv wie auch geteilt genutzter Fahrzeuge, Personalkosten und Fischereiaufsichtsstationen (bitte tabellarisch aufschlüsseln)?

Kosten der BLE:

Personalkosten Fischereischutzboote	9.377.173 €
Haltung Fischereischutzboote	4.102.037 €
Personalkosten Innendienst	3.183.234 €

Tabelle 7 a

Mecklenburg-Vorpommern:

Personalkosten	1.185.414, 41 €
Fahrzeugkosten:	204.177,84 €
sonstige Kosten:	62.202,25 €

Tabelle 7 b

Niedersachsen und Bremen:

Personal	648.850 €,
Fahrzeuge	175.485 €
Unterhalt	56.470 €

Tabelle 7 c

Schleswig-Holstein:

Kosten der oberen Fischereibehörde, Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein:

Personalkosten (Inkl. Personalgemeinkosten und Kosten für IT-Arbeitsplätze)	rd. 1.760.000 €.
Fahrzeugkosten (laufende Kosten und Abschreibungen Anschaffungskosten)	rd. 95.000 €
Kosten Aufsichtsstationen (Mieten und laufende Kosten)	rd. 75.000 €

Tabelle 7 d

Kosten der Wasserschutzpolizei SH:

Die Wasserschutzpolizei Schleswig-Holstein führt die Aufgabe der Fischereiaufsicht auf See neben ihren originären Tätigkeiten durch. Eine strikte Trennung der Aufgaben an Bord der Schiffe ist nicht möglich.

Eine Stelle wurde bei der Aufgabenübernahme der Fischereiaufsicht auf See neu eingerichtet. Zusätzlich fallen Aus- und Fortbildungskosten für die Polizisten, die gleichzeitig auch EU-Fischereiinspektoren sind, sowie Kosten, wie z. B. für Maschenmessgeräte, an. Diese Kosten sind insgesamt mit rund 100 000 Euro pro Jahr zu beziffern.

Betriebsstoffkosten für die Kontrollboote, soweit diese an EU-Kontrollkampagnen beteiligt sind, sind mit rund 180 000 Euro p. a. zu veranschlagen.

24. Wie viel Förderung für
- a) die Anschaffung und
 - b) Betrieb und Wartung

von Kamera- und Sensorensystemen zur Überwachung von Fischereitätigkeiten im Allgemeinen und zur Kontrolle der Einhaltung des Anlandegebots im Besonderen wären im Rahmen des Europäischen Meeres- und Fischereifonds (EMFF) möglich, und entspricht diese Summe dem Fördervolumen, welches im Rahmen des Deutschen Operationellen Programms für solche Systeme vorgesehen ist?

Für den Bereich der Kontrolle, dem die beiden angesprochenen Punkte unterfallen, hat Deutschland in der Förderperiode 2014 – 2020 insgesamt 22,5 Mio. Euro erhalten. Spezielle Mittel für diese beiden Punkte sind im Deutschen Operationellen Programm nicht vorgesehen.

25. Wie hoch sind die notwendigen und geplanten nationalen Mittel zur Ko-Finanzierung der Förderung von Kamera- und Sensorsystemen im Rahmen des EMFF?

Der Ko-Finanzierungssatz der EU für entsprechende Fördertatbestände beträgt derzeit bis zu 90 Prozent. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 24 verwiesen.

26. Für welche Fahrzeuggruppen bzw. Fahrzeugsegmente wurden welche Schwellenwerte festgelegt angesichts der Antwort der Bundesregierung zu Frage 11 auf Bundestagsdrucksache 18/12096, in der darauf verwiesen wird, dass für die risikobasierten Kontrollen Vergleichsdaten auf Grundlage des letzten Hols herangezogen werden und dadurch Schwellenwerte für die fahrzeugbezogene Risikoanalyse festgelegt werden?

Derzeit wird noch an der Festlegung von Schwellenwerten gearbeitet (siehe Antwort zu Frage 18). Die Ergebnisse der letzten Hol-Untersuchung ermöglichen jedoch bereits jetzt eine Einschätzung, ob keine, eine geringe oder eine hohe Abweichung von der zu erwartenden Fangzusammensetzungen innerhalb eines Fischereisegments vorliegt. Diese Erkenntnisse fließen bereits jetzt in die Risikoanalyse ein. Die entsprechende IT-Lösung befindet sich derzeit noch im Aufbau.

27. Wie viele deutsche Fangschiffe fallen auf Basis der neusten Risikoanalyse der EUFA in die mittlere, hohe und sehr hohe Risikogruppe (bitte jeweils nach Untergebiet, Fanggerätegruppe und Größenklasse der Fangschiffe aufschlüsseln)?

Derzeit wird eine individuelle Risikobewertung der Schiffe durch die BLE vorgenommen. Für Anfang 2019 ist eine Einstufung nach Risikogruppen (mittel, hoch und sehr hoch) bezogen auf die jeweiligen Flottensegmente geplant. Dies soll auf Basis der Ergebnisse der bisher rein fahrzeugbezogenen Risiko-Analyse der BLE und der in Zusammenarbeit mit der EUFA gewonnen Erkenntnisse zur Risikoeinstufung bestimmter Flottensegmente erfolgen.

28. Wie viele deutsche Fangschiffe befinden sich nach Kenntnis der Bundesregierung und bezugnehmend auf die Antwort zu Frage 23 auf Bundestagsdrucksache 18/11730 auf einer Liste für Risikofahrzeuge, und wie viele Fangfahrten haben diese Fangschiffe 2015, 2016 und 2017 (soweit schon vorliegend) in Nord- und Ostsee getätigt, und wie oft wurden diese Fangschiffe in den genannten Jahren kontrolliert (bitte nach ICES-Untergebiet, Fanggerätegruppe, Schiffsgrößenklasse und Jahr aufschlüsseln)?

Die Liste der Risikofahrzeuge unterliegt ständigen Veränderungen. So führen z. B. Nachkontrollen ohne Feststellung von Verstößen zur Streichung aus der jeweils aktuellen Liste. Im Gegenzug führen neue Risikovorfälle zur Aufnahme anderer Fahrzeuge. Die Anzahl der deutschen Fangschiffe mit bisher dokumentierten Risikoverhalten für eine nachhaltige Fischerei beträgt seit 2016 neun Fischereifahrzeuge in der Ostsee und 30 Fischereifahrzeuge in der Nordsee.

Durch zwischenzeitlich erfolgreiche Nachkontrollen bei diesen Fahrzeugen ergeben sich zurzeit aktuell folgende Zahlen: zwei Fischereifahrzeuge in der Ostsee und neun Fischereifahrzeuge in der Nordsee.

29. Welche Möglichkeiten der Kostenreduktion ergeben sich aus den aktuellen Überlegungen der EU-Kommission, im Rahmen des Kontrollregimes Fangschiffe mit Zugehörigkeit zu definierten Risikoklassen verpflichtend mit Kamera- und Sensorsystemen auszustatten?

Die Einführung von Kamera- und Sensorsystemen soll vor allem der Überwachung des Anlandegebots dienen. Nach den bisherigen Erfahrungen aus der Kontrollpraxis können ansonsten nur durch die Mitnahme von Kontrollbeobachtern gerichtsfeste Feststellungen getroffen werden. Eine Verpflichtung zur Mitnahme von Kontrollbeobachtern in EU-Gewässern für bestimmte Fahrzeuge ist nach Kenntnissen der Bundesregierung mit höheren Kosten für die entsprechenden Fischereien verbunden als die Einführung einer Kamerapflicht. Kostenersparnismöglichkeiten im Verhältnis zu den bisherigen Überwachungsinstrumenten werden derzeit nicht gesehen.

30. Wie hoch ist die Anzahl der Fangfahrten der deutschen Fischerei in Nord- und Ostsee, die von Fischereibeobachtern begleitet wurden, in den Jahren 2015, 2016 und 2017 (sofern bereits Daten vorliegen) im Vergleich zu den Jahren 2011 bis 2013, als das Anlandegebot noch nicht eingeführt war (bitte nach Untergebieten bzw. Divisionen und Jahr aufschlüsseln), und wie viel Prozent der Fangfahrten der deutschen Fischerei in Nord- und Ostsee wurde in den jeweiligen Jahren damit abgedeckt (bitte tabellarisch darstellen)?

Auf die beigelegten Tabellen 8a bis 8d in Anlage II wird verwiesen.

31. Wie hoch sind die Gesamtfänge der Schiffsgrößenklassen <8 m, 8-10 m, 10-12 m, 12-15 m, 15-18 m, 18-24 m, >24 m Länge in Nord- und Ostsee (bitte tabellarisch darstellen)?

Auf die beigelegten Tabellen 9a bis 9b in Anlage II wird verwiesen.

Anlage I**3.1 Anlandung untermaßiger Kabeljaue/Dorsche****Tabelle 1a: Anlandungen Ostsee 2017 mit aktiven Fanggeräten**

Fangjahr	2017
Fischerei	aktiv
Code	Ostsee
Name deutsch	DORSCH
Code_BMS	BMS (untermaßige Fische)

Fanggewicht in Tonnen		Segment				
FAO-Gebiet	Monat der Anlandung	BS01	BS03	BS05	BS13	Gesamtergebnis
27.3.c.22	1	0,2				0,2
	3			0,0		0,0
	4	0,1			0,0	0,1
	10	0,0			0,0	0,0
	11	0,0			0,0	0,1
	12	0,3				0,3
27.3.c.22 Ergebnis		0,7		0,0	0,0	0,8
27.3.d.24	1	0,6		0,1		0,7
	2	0,0		0,2		0,2
	3	0,0		0,5		0,5
	4	0,0		0,8		0,8
	10	0,3		0,1		0,4
	11	1,0		5,0	1,0	7,0
	12	0,3		2,0	0,2	2,5
27.3.d.24 Ergebnis		2,2		8,8	1,2	12,2
27.3.d.25	2		1,1			1,1
	3		1,7			1,7
	4		0,1			0,1
	5		3,2			3,2
	6		3,3			3,3
	9		0,2			0,2
27.3.d.25 Ergebnis			9,5			9,5
27.3.d.26	5		0,4			0,4
27.3.d.26 Ergebnis			0,4			0,4
Gesamtergebnis		2,9	10,0	8,8	1,3	22,9

Tabelle 1b: Anlandungen Ostsee 2018 mit aktiven Fanggeräten

Fangjahr	2018
Fischerei	aktiv
Code	Ostsee
Name deutsch	DORSCH
Code BMS	BMS (untermaßige Fische)

Fanggewicht in Tonnen		Segment					
FAO-Gebiet	Monat der Anlandung	BS01	BS03	BS04	BS05	BS13	Gesamtergebnis
27.3.c.22	1	0,8				0,0	0,8
	2	0,2			0,0		0,2
	3	0,0		0,0	0,0		0,1
	4	0,8					0,8
	5	0,1					0,1
	6	0,0				0,0	0,1
	7	0,1					0,1
	8	0,0					0,0
27.3.c.22 Ergebnis		1,9		0,0	0,1	0,0	2,0
27.3.d.24	1	0,0			0,3		0,4
	2				2,4		2,4
	3	0,0			1,8		1,8
	4	0,1			0,3		0,4
	5	1,3					1,3
	6	0,2					0,2
	7	0,7					0,7
	8	0,2					0,2
	10	0,1					0,1
27.3.d.24 Ergebnis		2,7			4,8		7,4
27.3.d.25	2		3,9				3,9
	3		1,3				1,3
	4		0,4				0,4
	5		0,3				0,3
	6		2,6				2,6
	9		0,1				0,1
	10		0,0				0,0
27.3.d.25 Ergebnis			8,6				8,6
27.3.d.26	4		0,9				0,9
	5		0,2				0,2
	9		0,5				0,5
27.3.d.26 Ergebnis			1,7				1,7
Gesamtergebnis		4,6	10,2	0,0	4,8	0,0	19,6

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Tabelle 1c: Anlandungen Ostsee 2017 mit passiven Fanggeräten

Fangjahr	2017
Fischerei	passiv
Code	Ostsee
Name deutsch	DORSCH
Code_BMS	BMS (untermaßige Fische)

Fanggewicht in Tonnen		Segment		
FAO-Gebiet	Monat der Anlandung	BS10	BS12	Gesamtergebnis
27.3.d.24	3		0,0	0,0
	4	0,0		0,0
	5	0,0		0,0
	9	0,1		0,1
	10	0,2		0,2
	11	0,5	0,1	0,6
	12	0,0		0,0
27.3.d.24 Ergebnis		0,8	0,1	1,0
Gesamtergebnis		0,8	0,1	1,0

Tabelle 1d: Anlandungen Ostsee 2018 mit passiven Fanggeräten

Fangjahr	2018
Fischerei	passiv
Code	Ostsee
Name deutsch	DORSCH
Code_BMS	BMS (untermaßige Fische)

Fanggewicht in Tonnen		Segment				
FAO-Gebiet	Monat der Anlandung	BS10	BS12	BS13	Gesamtergebnis	
27.3.c.22		2	0,0		0,0	
		6	0,0		0,0	
		7	0,0		0,0	
		8	0,0		0,0	
		9	0,0		0,0	
27.3.c.22 Ergebnis		0,0		0,0	0,0	
27.3.d.24		4	0,0	0,2		0,2
		5		0,0		0,0
		9	0,0			0,0
		10	0,0			0,0
27.3.d.24 Ergebnis		0,0	0,2		0,2	
Gesamtergebnis		0,1	0,2	0,0	0,3	

Tabelle 1e: Anlandungen Nordsee 2017 mit aktiven Fanggeräten

Fangjahr	2017			
Fischerei	aktiv			
Code	Nordsee			
Name deutsch	KABELJAU			
Code BMS	BMS (untermaßige Fische)			
Fanggewicht in Tonnen		Segment		
FAO-Gebiet	Monat der Anlandung	NS01	NS04	Gesamtergebnis
27.3.a.n	1		0,0	0,0
	3		0,0	0,0
	5		0,0	0,0
	6		0,0	0,0
	7		0,0	0,0
	8		0,0	0,0
	9		0,1	0,1
	10		0,1	0,1
	11		0,0	0,0
	27.3.a.n Ergebnis		0,4	0,4
27.4.a	1	0,1		0,1
	2	0,2		0,2
	3	0,2		0,2
	4	0,2		0,2
	5	0,1		0,1
	6	0,2		0,2
	7	0,2		0,2
	8	0,2		0,2
	9	0,0		0,0
	10	0,1		0,1
	11	0,2		0,2
	12	0,1		0,1
	27.4.a Ergebnis	1,9		1,9
27.4.b	1	0,0		0,0
	2	0,0		0,0
	3	0,2		0,2
	4	0,0		0,0
	5	0,2		0,2
	6	0,1		0,1
	7	0,2		0,2
	8	0,4		0,4
	9	0,2		0,2
	10	0,1		0,1
	11	0,0		0,0
	12	0,0		0,0
	27.4.b Ergebnis	1,5		1,5
Gesamtergebnis		3,4	0,4	3,8

Tabelle 1f: Anlandungen Nordsee 2018 mit aktiven Fanggeräten

Fangjahr	2018
Fischerei	aktiv
Code	Nordsee
Name deutsch	KABELJAU
Code BMS	BMS (untermaßige Fische)

Fanggewicht in Tonnen		Segment			
FAO-Gebiet	Monat der Anlandung	NS01	NS02	NS04	Gesamtergebnis
27.3.a.n	3			0,0	0,0
	5			0,1	0,1
	6			0,1	0,1
	7			0,0	0,0
	8			0,2	0,2
	9			0,0	0,0
27.3.a.n Ergebnis				0,4	0,4
27.4.a	1	0,1			0,1
	2	0,2			0,2
	3	0,1			0,1
	4	0,1			0,1
	5	0,1			0,1
	6	0,0			0,0
	7	0,2			0,2
	8	0,1			0,1
	9	0,0			0,0
27.4.a Ergebnis		0,9			0,9
27.4.b	1	0,1			0,1
	3	0,1			0,1
	4	0,2			0,2
	5	0,2			0,2
	6	0,3			0,3
	7	0,2			0,2
	8	0,5	0,0		0,5
	9	0,1			0,1
27.4.b Ergebnis		1,5	0,0		1,6
Gesamtergebnis		2,4	0,0	0,4	2,9

Tabelle 1g: Anlandungen Nordsee 2017 mit passiven Fanggeräten

Fangjahr	2017
Fischerei	passiv
Code	Nordsee
Name deutsch	KABELJAU
Code_BMS	BMS (untermaßige Fische)

Fanggewicht in Tonnen		Segment
FAO-Gebiet	Monat der Anlandung	Gesamtergebnis
Gesamtergebnis		keine Fänge

Tabelle 1h: Anlandungen Nordsee 2018 mit passiven Fanggeräten

Fangjahr	2018
Fischerei	passiv
Code	Nordsee
Name deutsch	KABELJAU
Code BMS	BMS (untermaßige Fische)

Fanggewicht in Tonnen		Segment
FAO-Gebiet	Monat der Anlandung	Gesamtergebnis
Gesamtergebnis		keine Fänge

3.2 Gesamtfänge Kabeljaue/Dorsche

Tabelle 2a: Anlandungen Ostsee 2017 mit aktiven Fanggeräten

Fangjahr	2017
Code	Ostsee
Name deutsch	DORSCH
Fischerei	aktiv

Lebendgewicht in Tonnen (verrechnet)			Segment					
FAO-Gebiet	Monat		BS01	BS03	BS04	BS05	BS13	Gesamtergebnis
27.3.c.22		1	224				0	224
		2	4		0	1	12	17
		3	1		0	1	4	7
		4	107			1	2	110
		5	21				0	21
		6	32				17	49
		7	53				44	97
		8	34				24	58
		9	18				7	25
		10	3				0	3
		11	10				2	12
		12	52		0	0	6	58
27.3.c.22 Ergebnis			559		0	4	119	682
27.3.d.24		1	34			0		34
		2	1			0		1
		3				1		1
		4	1			1		2
		5	1				0	1
		6	0					0
		7	0					0
		8	0					0
		9	0					0
		10	5			1		6
		11	28			6	19	52
		12	3			1	5	8
27.3.d.24 Ergebnis			73			10	24	107
27.3.d.25		1			0			0
		2		32				32
		3		104				104
		4		6	0	0		6
		5		59				59
		6		109				109
		9		13				13
27.3.d.25 Ergebnis				323	0	0		324

27.3.d.26	1			0			0
	2		0	0			1
	4			0			0
	5		13				13
27.3.d.26 Ergebnis			13	0			14
Gesamtergebnis		632	336	1	14	143	1.126

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Tabelle 2b: Anlandungen Ostsee 2018 mit aktiven Fanggeräten

Fangjahr	2018								
Code	Ostsee								
Name deutsch	DORSCH								
Fischerei	aktiv								
Lebendgewicht in Tonnen (verrechnet)			Segment						
FAO-Gebiet	Monat		BS01	BS03	BS04	BS05	BS06	BS13	Gesamtergebnis
27.3.c.22		1	125			0		8	133
		2	14			1			15
		3	2			3			4
		4	89					17	106
		5	19					0	20
		6	34					12	46
		7	37					38	75
		8	18					34	52
		9	17					3	20
		10	1					0	1
27.3.c.22 Ergebnis			356			4		112	472
27.3.d.24		1	2			0			2
		2	1			1		0	2
		3	1			2			3
		4	6			0		0	7
		5	20						20
		6	13			0			13
		7	27						27
		8	2					6	9
		9	5						5
		10	13						13
27.3.d.24 Ergebnis			91			4		7	101
27.3.d.25		2		29					29
		3		41					41
		4		9				0	9
		5		12					12
		6		96					96
		9		2					2
		10		0					0
27.3.d.25 Ergebnis				189				0	189
27.3.d.26		2			0				0
		3			0				0
		4		25	0				25
		5		2	0				3
		9		18					18
27.3.d.26 Ergebnis				46	1				47

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

27.3.d.28.2	1					0		0
27.3.d.28.2 Ergebnis						0		0
Gesamtergebnis	447	234	1	7	0	119		809

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Tabelle 2c: Anlandungen Ostsee 2017 mit passiven Fanggeräten

Fangjahr	2017
Code	Ostsee
Name deutsch	DORSCH
Fischerei	passiv

Lebendgewicht in Tonnen (verrechnet)		Segment			
FAO-Gebiet	Monat	BS10	BS12	BS13	Gesamtergebnis
27.3.c.22		1 28	0	0	28
		2 9	0		9
		3 13			13
		4 12		0	12
		5 14	0	0	14
		6 8	0	0	9
		7 10	0	0	11
		8 14	0	0	14
		9 22		0	22
		10 30		1	31
		11 46	0	0	46
		12 48		0	48
27.3.c.22 Ergebnis		254	1	1	256
27.3.d.24		1 3			3
		2 1			1
		3 1	0		1
		4 5	0		5
		5 10	0		10
		6 1			1
		7 1			1
		8 2			2
		9 8			8
		10 31	0		31
		11 32	0		32
		12 6			6
27.3.d.24 Ergebnis		101	1		102
Gesamtergebnis		355	2	1	358

Tabelle 2d: Anlandungen Ostsee 2018 mit passiven Fanggeräten

Fangjahr	2018
Code	Ostsee
Name deutsch	DORSCH
Fischerei	passiv

Lebendgewicht in Tonnen (verrechnet)		Segment			
FAO-Gebiet	Monat	BS10	BS12	BS13	Gesamtergebnis
27.3.c.22	1	19	0	0	19
	2	15	0	0	15
	3	22	0	0	22
	4	21		0	21
	5	18			18
	6	12			12
	7	13			13
	8	14		0	14
	9	14		1	15
	10	15		0	15
27.3.c.22 Ergebnis		164	0	2	166
27.3.d.24	1	2			2
	2	1	0		1
	3	1			1
	4	4	0		4
	5	21	0		21
	6	2			2
	7	2			2
	8	0			0
	9	9		0	9
	10	24	0		24
27.3.d.24 Ergebnis		66	0	0	67
Gesamtergebnis		230	0	2	232

Tabelle 2e: Anlandungen Nordsee 2017 mit aktiven Fanggeräten

Fangjahr	2017
Code	Nordsee
Name deutsch	KABELJAU
Fischerei	aktiv

Lebendgewicht in Tonnen (verrechnet)		Segment					
FAO-Gebiet	Monat	NS01	NS02	NS04	NS07	NS13	Gesamtergebnis
27.3.a.n	1			0			0
	3			0			0
	4			0			0
	5			6			6
	6			6			6
	7			8			8
	8			4			4
	9			12			12
	10			10			10
	11			6			6
27.3.a.n Ergebnis				51			51
27.3.a.s	10			0			0
27.3.a.s Ergebnis				0			0
27.4.a	1	131					131
	2	95					95
	3	217					217
	4	90					90
	5	118					118
	6	109					109
	7	217					217
	8	149					149
	9	114					114
	10	65					65
	11	73					73
	12	85					85
27.4.a Ergebnis		1.463					1.463

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

27.4.b		1	6	1		3	0	10
		2	8	2		4	0	14
		3	15	1		1	0	17
		4	5	1		0		6
		5	208	2		0		210
		6	85	1		0		87
		7	72	0		0		72
		8	140	0		0		140
		9	74	0		0		74
		10	45	0		0		46
		11	6	1		0	0	8
		12	0	2		1		3
27.4.b Ergebnis			665	13		9	0	687
27.4.c		1				0		0
		2				0		0
		3				0		0
		4				0		0
		5				0		0
		6				0		0
		7				0		0
		9				0		0
		10				0		0
		11				0		0
		12				0		0
27.4.c Ergebnis						1		1
Gesamtergebnis			2.128	13	51	11	0	2.203

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Tabelle 2f: Anlandungen Nordsee 2018 mit aktiven Fanggeräten

Fangjahr	2018
Code	Nordsee
Name deutsch	KABELJAU
Fischerei	aktiv

Lebendgewicht in Tonnen (verrechnet)		Segment					
FAO-Gebiet	Monat	NS01	NS02	NS04	NS07	NS13	Gesamtergebnis
27.3.a.n	1			0			0
	3			1			1
	4			0			0
	5			8			8
	6			10			10
	7			3			3
	8			19			19
	9			17			17
	10			1			1
27.3.a.n Ergebnis				59			59
27.3.a.s	6			1			1
	7			0			0
	8			0			0
27.3.a.s Ergebnis				1			1
27.4.a	1	163					163
	2	85					85
	3	84					84
	4	97					97
	5	61					61
	6	42					42
	7	77					77
	8	73					73
	9	34					34
	10	22					22
27.4.a Ergebnis		738					738
27.4.b	1	10	2		2	0	14
	2	1	1		1	1	5
	3	17	1		1	0	19
	4	19	0		0		19
	5	79	0		0		79
	6	108	1		0		109
	7	27	1		0		28
	8	99	0		0		99
	9	44	1		0		45
	10	1	0		0		2
27.4.b Ergebnis		405	8		5	1	419

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

27.4.c	1				0		0
	2				0		0
	3				0		0
	4				0		0
	5				0		0
	6				0		0
	7				0		0
	8				0		0
	10				0		0
	27.4.c Ergebnis				2		2
Gesamtergebnis		1.144	8	59	7	1	1.219

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Tabelle 2g: Anlandungen Nordsee 2017 mit passiven Fanggeräten

Fangjahr	2017
Code	Nordsee
Name deutsch	KABELJAU
Fischerei	passi v

Lebendgewicht in Tonnen (verrechnet)		Segment		
FAO-Gebiet	Monat	NS08	NS09	Gesamtergebnis
27.3.a.n	2	1		1
	11	11		11
	12	10		10
27.3.a.n Ergebnis		22		22
27.4.b	1	56		56
	2	36		36
	3	5	0	5
	4	6	0	6
	5	9	0	9
	9	3		3
	10	8		8
	11	21		21
	12	27		27
27.4.b Ergebnis		173	0	173
27.4.c	3		0	0
	5		0	0
	6		0	0
	8		0	0
	9		0	0
27.4.c Ergebnis			0	0
Gesamtergebnis		195	0	195

Tabelle 2 g)

Tabelle 2h: Anlandungen Nordsee 2018 mit passiven Fanggeräten

Fangjahr	2018
Code	Nordsee
Name deutsch	KABELJAU
Fischerei	passiv

Lebendgewicht in Tonnen (verrechnet)		Segment		
FAO-Gebiet	Monat	NS08	NS09	Gesamtergebnis
27.4.b	1	39	2	41
	2	34		34
	3	8		8
	4		0	0
	5		0	0
	9	3		3
	10	8		8
27.4.b Ergebnis		92	2	94
27.4.c	3		0	0
	4		0	0
27.4.c Ergebnis			1	1
Gesamtergebnis		92	3	95

Anlage II**Frage 30)****Tabelle. 8 a: Anzahl der Fangfahrten der deutschen Fischerei in der Nordsee, die von wissenschaftlichen Beobachtern begleitet wurden¹**

Jahr	ICES-Division	Anzahl Reisen mit Beobachtern	% beprobt
2011	3A	1	1
2011	4A	8	2.8
2011	4B	21	0.2
2011	4C		0
2011	7D	2	20
2012	3A	1	0.6
2012	4A	4	1.4
2012	4B	23	0.1
2012	4C	1	0.3
2012	7D	1	11.1
2013	3A		0
2013	4A	5	1.7
2013	4B	19	0.1
2013	4C		0
2013	7D	1	7.7
2015	3A	2	1.9
2015	4A	9	3.1
2015	4B	18	0.1
2015	4C	1	0.3
2015	7D	1	14.3
2016	3A	4	3.4
2016	4A	7	2.8
2016	4B	20	0.1
2016	4C	2	0.3
2016	7D	2	20
2017	3A	2	2.5
2017	4A	9	2.8
2017	4B	16	0.1
2017	4C	1	0.2
2017	7D	1	25

¹ Dabei handelt es sich um Fangfahrten von wissenschaftlichen Beobachtern, deren Aufgabe das Sammeln von wissenschaftlichen Daten ist und nicht die Feststellung von gesetzeswidrigem Verhalten zur Durchsetzung der Anlandepflicht.

Tabelle 8 b: Anzahl demersaler Fangfahrten der deutschen Fischerei in der Ostsee²

SD	22	22	24	24	25	26	28
Segment	aktiv	passiv	aktiv	passiv	aktiv	aktiv	aktiv
2011	2470	6543	1369	3630	235	5	-
2012	2403	9380	1191	3909	203	7	-
2013	2286	8176	662	3270	100	8	-
2014	2701	8429	541	3272	107	-	-
2015	2832	7907	343	3407	109	10	-
2016	2262	7066	277	3045	101	4	-
2017	1833	5320	289	2523	52	1	-

Tabelle 8 c: Anzahl der Fangfahrten in der Ostsee, die von wissenschaftlichen Beobachtern begleitet wurden

	22	22	24	24	25	26	28
Segment	aktiv	passiv	aktiv	passiv	aktiv	aktiv	aktiv
2011	7	7	22	4	10		1
2012	22	27	19	10	11	1	-
2013	19	38	12	13	9		-
2014	16	23	9	7	6		-
2015	20	30	6	13	9	1	-
2016	18	56	6	18	12	-	-
2017	17	28	2	6	5	-	-

Tabelle 8 c: Anteil der durch wissenschaftliche Beobachter beprobten Reisen in der Ostsee*- Prozentangaben -*

SD	22	22	24	24	25	26	28
Segment	aktiv	passiv	aktiv	passiv	aktiv	aktiv	aktiv
2011	0.28	0.11	1.61	0.11	4.26	0.00	-
2012	0.92	0.29	1.60	0.26	5.42	14.29	-
2013	0.83	0.46	1.81	0.40	9.00	0.00	-
2014	0.59	0.27	1.66	0.21	5.61		-
2015	0.71	0.38	1.75	0.38	8.26	10.00	-
2016	0.80	0.79	2.17	0.59	11.88	0.00	-
2017	0.93	0.53	0.69	0.24	9.62	0.00	-

² Die Anzahl der Gesamtreisen für 2011 und 2017 sind noch unvollständig.

Frage 31)

Tabelle 9 a: Gesamtfänge nach Schiffsgößenklassen Ostsee 2017

Fangjahr	2017
Code	Ostsee

Lebendgewicht in Tonnen (verrechnet)	FAO-Gebiet						
Länge über alles (m)	27.3.c.22	27.3.d.24	27.3.d.25	27.3.d.26	27.3.d.28.2	27.3.d.29	Gesamtergebnis
< 8 m	361	2.105					2.466
8 - 10 m	319	1.964					2.282
10 - 12 m	481	2.551					3.032
12 - 15 m	1.131	1.436					2.567
15 - 18 m	1.416	1.960	112				3.488
18 - 24 m	1.185	4.336	703	1			6.225
> 24 m	243	3.288	1.306	9.138	3.051	2.784	19.810
Gesamtergebnis	5.136	17.640	2.122	9.139	3.051	2.784	39.871

Anmerkung: Lachs wurde mit Faktor 5 in kg umgerechnet

Tabelle 9 a: Gesamtfänge nach Schiffsgößenklassen Nordsee 2017

Fangjahr	2017
Code	Nordsee

Lebendgewicht in Tonnen (verrechnet)	FAO-Gebiet						
Länge über alles (m)	27.3.a.n	27.3.a.s	27.4.a	27.4.b	27.4.c	Gesamtergebnis	
< 8 m				16		16	
8 - 10 m				43		43	
10 - 12 m				73		73	
12 - 15 m				552		552	
15 - 18 m	21	16		4.216	43	4.296	
18 - 24 m	46	2		6.002	96	6.146	
> 24 m	507		54.715	38.178	853	94.254	
Gesamtergebnis	575	18	54.715	49.080	992	105.380	

Anmerkung: Lachs wurde mit Faktor 5 in kg umgerechnet