

Bericht an die Europäische Kommission nach Artikel 22 der Verordnung (EU) Nr. 1380/2013 über das Gleichgewicht zwischen den Fangkapazitäten und den Fangmöglichkeiten der deutschen Fischereiflotte im Jahr 2013

A. Beschreibung und Entwicklung der Flotte

1. Beschreibung der Flotte

Die deutsche Fischereiflotte besteht derzeit aus 1.530 Fischereifahrzeugen, die für die Berechnung der Gleichgewichtsindikatoren 6 verschiedenen Segmenten zugeordnet wurden.

Stellnetzfahrzeuge mit einer Länge über Alles bis zu 12 Meter

Den nach wie vor größten Bestandteil in der deutschen Fischereiflotte haben die 1.166 Fahrzeuge in der kleinen Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über Alles von maximal 12 Metern. Diese Fahrzeuge sind hauptsächlich mit passiven Fanggeräten in der Ostsee aktiv. Über ein Drittel der Fahrzeuge in diesem Segment werden von Fischereibetrieben im Nebenerwerb bewirtschaftet, was sich in Folge dessen in einer verhältnismäßig geringen Anzahl von Seetagen niederschlägt. Als befischte Hauptarten sind hauptsächlich Hering, Dorsch aber auch Flunder zu benennen.

Im Vergleich zum Vorjahr verkleinerte sich dieses Segment um 6 Fahrzeuge (-0,51 %). Die Erhöhung der Motorleistung um 1.262 kW (+4,71 %) und der Tonnage um 59 GT (+2,11 %) ist auf eine Neuordnung größerer Fahrzeuge zu diesem Segment zurückzuführen.

Stellnetzfahrzeuge mit einer Länge über Alles von mehr als 12 Metern

Ein weiteres Segment wird durch jene Fischereifahrzeuge gebildet, welche eine Länge über Alles von mehr als 12 Metern aufweisen und mit passiven Fanggeräten fischen. Hierunter fielen im Berichtszeitraum insgesamt 18 Fischereifahrzeuge. Ein Teil dieser Fahrzeuge fischt ausschließlich in westlichen Gewässern und hier hauptsächlich die atlantische Tiefseekrabbe (*Chaceon affinis*) und Seeteufel. Weiterhin werden Fahrzeuge dieses Segments in der westlichen Ostsee eingesetzt, wo gute Herings- und Dorschfänge verzeichnet wurden. In der Nordsee erzielten Stellnetzfahrzeuge im Jahr 2013 nennenswerte Fänge auf Kabeljau, Seeteufel, Scholle und Seezunge.

In diesem Segment gab es im Vergleich zum Vorjahr keinerlei Veränderungen.

Schleppnetzfahrzeuge bis 40 Meter Gesamtlänge

Dem Segment der Schleppnetzfahrzeuge wurden zum 31.12.2013 insgesamt nur noch 63 Fahrzeuge zugeordnet. Diese Fahrzeuge befischten in der Nordsee hauptsächlich Seelachs, Sandaal, Hering und Kabeljau, aber auch größere Mengen an Schellfisch, Sprotte, Seehecht und Scholle. In der Ostsee wurden diese Fahrzeuge hauptsächlich für den Fang auf Sprotte, Hering und Dorsch eingesetzt.

Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete Deutschland in diesem Segment 8 Fahrzeuge weniger (-11,27 %). Dies ist einer Umsegmentierung zur kleinen Stellnetzfisherei geschuldet. Die Tonnage erhöhte sich aufgrund der Neuindienststellung eines größeren Trawlers dennoch um 225 BRZ (+ 3,35 %). Die Motorleistung verringerte sich um 516 kW (- 2,85 %).

Baumkurrenfahrzeuge

Einen weiteren wichtigen Bestandteil der deutschen Fischereiflotte machen die Baumkurrenfahrzeuge aus, zu welchen 230 Fahrzeuge zu zählen sind. Für die Fertigung des Flottenberichtes und für die Berechnung der Indikatoren wurden die großen Baumkurrenkutter und die Liste 1- und Liste 2-Fahrzeuge zusammen betrachtet. Fahrzeuge dieser Gruppe kommen überwiegend in der Nordsee zum Einsatz und fangen hier Nordseegarnelen (*Crangon crangon*). Mit großmaschigen Baumkurren werden ebenso die verschiedensten Plattfischbestände, wie Scholle oder Seezunge befischt.

Im Vergleich zum Vorjahr blieb der Fahrzeugbestand bei 230 Fahrzeugen konstant. Die Kapazität wurde leicht erhöht (+ 53 GT und + 516 kW).

Pelagische Hochseefischerei

Deutschland führt im Jahr 2013 im Segment der pelagischen Hochseetrawler 4 Fahrzeuge. Diese Fahrzeuge kamen überwiegend in der Nordsee und den westbritischen Gewässern (ICES VIa VIIb, VIIc, VII i-j) zum Einsatz. Gezielt befischt wurden in der Nordsee vor allem Hering und Makrele. In den westlichen Gewässern sind nennenswerte Mengen von Makrele, Blauem Wittling und Stöcker (*Trachurus trachurus*) gefangen worden.

Durch eine Neuordnung zweier Fahrzeuge vom demersalen Hochseefischereisegment zum Segment der pelagischen Hochseefischerei ist hier ein hoher Kapazitätsanstieg zu verzeichnen (+11.499 GT und +11.503 kW).

Demersale und universale Hochseefischerei

Die Fischerei der im Segment der demersalen Hochseefischerei registrierten 4 Fahrzeuge erstreckt sich über den gesamten Nordatlantik (u.a. Spitzbergen, NAFO-Grönland, ICES II-a+IIb). Im Gebiet um Norwegen und Spitzbergen wurden hauptsächlich Kabeljau, aber auch Seelachs (*Pollachius virens*) gefangen. In grönländischen Gewässern machten Fahrzeuge dieses Segmentes gute Fänge auf Schwarzen Heilbutt und Rotbarsch.

Aufgrund des Ausscheidens eines Hochseefahrzeuges und der Neuordnung zweier Fahrzeuge zum Segment der pelagischen Hochseefischerei ist eine Reduzierung der Kapazitäten von 14.467 GT (-63,27 %) und 16.003 kW (-57,24 %) zu verzeichnen.

Fischerei auf unquotierte Arten und Muschelfischerei

Dieser Flottenteil beinhaltet 45 Fahrzeuge, die in der Muschelfischerei aktiv sind oder ausschließlich unquotierte Arten befischen dürfen.

Im Vergleich zum Vorjahr schieden 3 Fahrzeuge (-6,25 %) aus. Die Tonnage verringerte sich um 3 BRZ (-0,10 %) und die Motorleistung um 32 kW (-0,41 %).

In Anlage 1 wird dargestellt, wie die Flottensegmente für diesen Bericht zusammengefasst wurden. Es handelt sich um Gruppierungen von Segmenten nach dem Datenerhebungsprogramm (DCF; VO 199/2008).

2. Zusammenhänge zwischen Flotte und Fischereien

In Anlage 2 wird dargestellt, welche Fisch- und Wirbellosen-Bestände von welchem Segment im Jahr 2013 befischt wurden. Die aufgeführten Bestände sind die wichtigsten für das jeweilige Segment. Es wurden generell nur Bestände berücksichtigt, von denen 2013 mindestens 500 t von Fahrzeugen im jeweiligen Segment angelandet wurden. Die genannte Mindestanlandemenge wurde jedoch für Fischereifahrzeuge mit passivem Gerät und Baumkurrenfahrzeuge auf 100 t gesenkt, da die Anlandungen von diesen Segmenten generell geringer waren.

Die Bestandseinschätzungen (**Anlage 3**) beziehen sich bei der fischereilichen Sterblichkeit (F) auf das Jahr 2012 und bei der Einschätzung der Reproduktionskapazität auf Anfang 2013. Komplette Daten für das Jahr 2013 sind erst im Laufe des Jahres 2014 verfügbar. Für einige Bestände würden sich aufgrund aktuellerer Daten (von 2013) deutlich abweichende Einschätzungen ergeben, die im nächsten Jahresbericht berücksichtigt werden.

Passives Fanggerät <12 m:

Die Fahrzeuge befischten im Jahr 2013 hauptsächlich drei Bestände. Dorsch in der westlichen Ostsee (1 110 t) besitzt die volle Reproduktionskapazität. Die fischereiliche Sterblichkeit liegt noch über F_{MSY} und auch der Zielwert des Managementplanes wurde überschritten. Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee (4 695 t) hat sich nach der aktuellen Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr etwas verschlechtert, F liegt aber weiter oberhalb von F_{MSY} und die Biomasse leicht unter $MSY B_{trigger}$. Für diesen Bestand liegt kein Managementplan vor, allerdings empfiehlt ICES die Erarbeitung eines solchen Plans. Fänge aus dem Flunderbestand der Ostsee sind für dieses Segment ebenfalls von Bedeutung (462 t). Da für diesen Bestand kein vom ICES akzeptiertes Assessment vorliegt, kann dessen Status nicht angegeben werden. Gleiches gilt für die Scholle in der Ostsee, von der 108 t gefangen wurden. Für beide Plattfischarten deuten Ergebnisse der Forschungsreisen aber auf eine positive bis sehr positive Entwicklung der Biomasse hin. Neben den marinen Hauptarten wurden von diesem Segment in der Ostsee auch größere Mengen an Flussbarsch (255 t), Plötze (405 t) und Zander (284 t) gefangen.

Passives Fanggerät >12 m:

Dieses Segment befischte im Jahr 2013 hauptsächlich Seeteufel im Nordostatlantik (717 t). Ebenso wurde Hering in der westlichen Ostsee (503 t) sowie Seezunge (120 t) und Kabeljau in der Nordsee (170 t) bzw. Dorsch der westlichen Ostsee (117 t) von Schiffen dieses Segments befischt. Für Seeteufel gibt es keinerlei Referenzpunkte oder Zielvorgaben; qualitative Angaben des ICES zeigen jedoch einen stabilen bis abnehmenden Trend. Die Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee hat sich nach der aktuellen Bestandsberechnung gegenüber dem zurückliegenden Jahr etwas verschlechtert, F liegt oberhalb von F_{MSY} und die Biomasse leicht unter $MSY B_{trigger}$. Für diesen Bestand liegt kein Managementplan vor, allerdings empfiehlt ICES die Erarbeitung eines solchen Plans. Seezunge in der Nordsee und Dorsch in der westlichen Ostsee weisen die volle Reproduktionskapazität auf, wobei die fischereilichen Sterblichkeiten jeweils über F_{MSY} liegen. Kabeljau in der Nordsee weist eine verminderte Reproduktionskapazität auf und die fischereiliche Sterblichkeit liegt über F_{MSY} .

Schleppnetzfahrzeuge <40 m:

Die Fahrzeuge befischten in der Nordsee hauptsächlich Kabeljau (1 085 t), Hering (4 937 t), Scholle (1 327 t), Seelachs (8 925 t), Schellfisch (558 t), Sandaal (7 898 t) und Sprotte (632 t); in der Ostsee Dorsch (2 625 t), Hering (10 806 t), Sprotte (10 315 t), Flunder (1 302 t) und Kliesche (771 t). Von den befischten Beständen haben acht die volle Reproduktionskapazität (Scholle Nordsee, Hering Nordsee, Schellfisch Nordsee, Sprotte Nordsee, Dorsch westliche Ostsee, Dorsch östliche Ostsee, Hering östliche Ostsee und Sprotte Ostsee). Für die wichtigsten Komponenten des Sandaals in der Nordsee, für die genügend Informationen zur Verfügung stehen, zeigt sich eine Abnahme der Laicherbestandsbiomasse bis auf kritische Werte. Für kurzlebige Arten wie den Sandaal, die über eine Entkommensstrategie bewirtschaftet werden (escapement strategy), ist F nicht informativ und F_{MSY} ist daher nicht definiert.

Kabeljau in der Nordsee und der westliche Heringsbestand in der Ostsee zeigen eine verminderte Reproduktionskapazität, während beim Seelachs in der Nordsee diese geringfügig reduziert ist. Für Flunder und Kliesche in der Ostsee ist eine Klassifizierung in Bezug auf die Reproduktionskapazität vom ICES (Advice 2013) nicht erhältlich. Bei den meisten Beständen lag die fischereiliche Sterblichkeit F unter oder entsprach F_{MSY} , während beim Kabeljau in der Nordsee und dem Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee F höher als F_{MSY} lag.

Baumkurrenfahrzeuge:

In der Nordsee war die Hauptaktivität der Baumkurrenfahrzeuge bis 27 m die Fischerei auf die Nordseegarnele (*Crangon crangon*, 16 094 t). Diese Zielart ist unquotiert, eine Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen. Weiterhin wurden vor allem Scholle (3 538 t), Seezunge

ge (417 t), Steinbutt (170 t) und Kliesche (259 t) in der Nordsee gefangen. Scholle und Seezunge weisen volle Reproduktionskapazität auf, bei Scholle liegt die fischereiliche Sterblichkeit unterhalb von F_{MSY} , bei Seezunge darüber. Bei Steinbutt und Kliesche in der Nordsee ist keine Klassifizierung möglich. Neben den erwähnten Fischarten ist Kaisergranat (332 t) aufgrund seines Marktwertes ebenfalls ein wichtiger Bestandteil des Fanges.

Hochseetrawler >40 m, pelagisch:

Es wurden hauptsächlich Hering (50 447 t), Stöcker (27 775 t), Makrele (20 929 t), Blauer Wittling (11 418 t), Rotbarsch (1 190 t) und Sprotte (951 t) gefangen. Vier der 8 Bestände (Atlanto-skandischer Hering, Hering Nordsee, Blauer Wittling, Sprotte Nordsee) weisen die volle Reproduktionskapazität auf. Bei der Makrele und dem westlichen Stöckerbestand ist eine Klassifizierung nicht möglich. Bei fünf Beständen liegt F unter F_{MSY} (Atlanto-skandischer Hering, Hering Nordsee, Hering VIa Nord, Blauer Wittling, Sprotte Nordsee), während beim westlichen Stöckerbestand F über F_{MSY} liegt. Für den pelagischen Rotbarsch konnte keine Klassifizierung der Bestandszustände vorgenommen werden, wobei die Bestandsgröße des wichtigsten Bestandes eine abnehmende Tendenz aufweist.

Hochseetrawler >40 m, demersal:

Von den Fahrzeugen dieses Segments wurden vor allem nordostarktischer Kabeljau (7 939 t), Schwarzer Heilbutt vor Westgrönland (2 017 t) und Ostgrönland/Island (3 813 t), nordostarktischer Seelachs (1 095 t) und Schellfisch (501 t) in der Barentssee und Norwegensee sowie Rotbarsch (1 929 t) vor Ostgrönland gefangen. Drei dieser demersalen Bestände wiesen die volle Reproduktionskapazität (Kabeljau und Schellfisch Nordost-Arktis, Rotbarsch *Sebastes marinus* Ostgrönland/Island) auf, beim Kabeljau lag F unter F_{MSY} und beim Schellfisch über F_{MSY} . Aufgrund eines nicht anerkannten Assessments ist der Bestandszustand des nordostarktischen Seelachses nicht bekannt, wobei die Laicherbestandsbiomasse seit 2005 abnimmt. Bei den Rotbarschbeständen und den Beständen des Schwarzen Heilbutts ist die Reproduktionskapazität nicht bekannt (außer *S. marinus* vor Ostgrönland/Island), wobei die fischereiliche Sterblichkeit beim Schwarzen Heilbutt vor Ostgrönland/Island über F_{MSY} lag. Für den Rotbarsch *Sebastes mentella* gibt es noch keine Zielvorgaben bzw. der Bewirtschaftungsstatus ist nicht bekannt.

3. Entwicklung der Flotte

Insgesamt verringerte sich die deutsche Fischereiflotte um 18 Fahrzeuge (-1,16 %), was einen Kapazitätsrückgang von 2.634 BRZ (- 4,14 %) und 3.270 kW (-2,24 %) darstellt.

Genauere Zahlen zu Veränderungen in der deutschen Fischereiflotte sind in **Anlage 4** aufgeführt.

B. Angaben zu den Fischereiaufwandsbeschränkungen und Auswirkungen dieser auf die Fangkapazität

Die bestehenden Fischereiaufwandsregelungen (Dorsch Ostsee, Nordsee, westliche Gewässer, Tiefsee) hatten fangbeschränkende Effekte, die nur im Rahmen von Übertragungsmöglichkeiten und internationalen Tauschen (swaps) aufgefangen werden konnten.

Für die Fahrzeuge, die unter die Fangaufwandsregelung „Dorsch Ostsee“ (VO (EG) 1098/2007) fallen, benötigten daher einige Fahrzeuge eine Zuteilung von eingetauschten Aufwandstagen, so dass Deutschland insgesamt die Fangmöglichkeiten ausschöpfen konnte.

Die Fischerei auf Tiefseearten gem. VO (EG) 2347/2002 fand im Jahr 2013 in westbritischen Gewässern statt. Dabei kamen 2 Fischereifahrzeuge aus dem Segment der pelagischen Hochseefischerei zum Einsatz. Es wurden hier ca. 400 Tonnen Goldlachs (ARU) gefangen. Die auferlegten Fangaufwandsbeschränkungen hatten noch keine limitierenden Auswirkungen auf diese Fischerei, da Deutschland unter den vorgeschriebenen maximal einzusetzenden Fangmöglichkeiten blieb und ebenso keine weiteren Anträge auf Fischerei auf Tiefseearten vorlagen.

Die Aufwandstage für den Fangaufwand in der Nordsee gem. VO (EG) 1342/2008 waren gerade noch ausreichend, um die entsprechenden Bestände und Quoten zu bewirtschaften. Es war Deutschland wie im Vorjahr nur durch den in Artikel 17 geregelten Tausch zwischen den einzelnen Fanggerätegruppen möglich, eine Überziehung der zugeteilten Tage zu vermeiden.

Nachteilig wirken sich die Fangaufwandsregelungen besonders auf die Flexibilität der deutschen Fangflotte aus. So ist es für Fahrzeuge fast unmöglich, eine gebietsübergreifende Fischerei zu betreiben, da die entsprechenden Fangrechte und Referenzen nicht erworben wurden. Ebenso schwer fällt der Einstieg in die Fischerei für Jungfischer oder Existenzgründer. Als ein großer Nachteil wird auch gesehen, dass die Fangkapazitäten durch die unterschiedlichen Aufwandsregelungen an diese Gebiete gebunden werden. So wird in Deutschland oftmals schon zwischen Ostseekapazitäten und Nordseekapazitäten unterschieden.

C. Angaben zur Einhaltung der Zugangs-/Abgangsregelung

In Deutschland wird die Einhaltung der Referenzgröße gem. Verordnung (EG) 1013/2010 durch sogenannte Kapazitätssicherungslizenzen gewährleistet, welche ein vorübergehendes Ausscheiden aus der Flotte und eine spätere Indienststellung eines Fahrzeuges ermöglicht.

Referenzgröße Deutschlands zum 1. Januar 2003:	84.262 BRZ	175.927 kW
Flottenstand zum 1. Januar 2003:	66.844 BRZ	161.045 kW
Flottenstand zum 31. Dezember 2013:	61.061 BRZ	142.750 kW
Zugänge im Jahr 2013:	897 BRZ	2.491 kW
Abgänge im Jahr 2013:	3.562 BRZ	6.375 kW

Kapazitätsszugänge nach Artikel 11 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 2371/2002 (so genannte Sicherheitstonnage) in 2013: **Keine**

Kapazitätsabgänge nach Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 2792/1999 (mit öffentlichen Mitteln geförderte Flottenabgänge) in 2013: **Keine**

D. Flottenmanagement

1. Bewertung des Flottenmanagementsystems (Schwächen, Stärken)

Die derzeitige Flottenstruktur spiegelt einerseits einen weiteren Rückgang der Anzahl der Fahrzeuge als Antwort auf sich verändernde Fangmöglichkeiten wider, die Flottenstruktur insgesamt wurde aber in ihrer Heterogenität und Vielfalt, die sich in den einzelnen Segmenten ausdrückt, erhalten. Dies wurde seitens des Flottenmanagements auch ausdrücklich gefördert und zeigt sich beispielsweise darin, dass bei der Verteilung der Fangmöglichkeiten ein besonderes Augenmerk auf die Erhaltung der traditionellen Stellnetzfisherei gelegt wurde.

Ein weiteres Charakteristikum der deutschen Flotte ist der relativ hohe Anteil an kleineren Fahrzeugen. In diesen Betrieben finden sich historisch gewachsen häufig mehrere Kleinfahrzeuge unterschiedlicher Größe, die dem Bedarf angepasst eingesetzt werden können. So wird das kleinere Fahrzeug zum Ausbringen und zur Kontrolle der Netze verwendet, während das größere zum Einholen des Fanges dient.

Weiterhin ist das Flottenmanagement dadurch gekennzeichnet, dass in Deutschland auch weiterhin die traditionelle familiär verankerte Nebenerwerbsfischerei ihre Bedeutung behalten soll - nicht zuletzt auch aus touristischen Gründen, um einem Veröden der Häfen entgegenzuwirken. Auch diese Art der Fischerei hat sich seine historischen Fangrechte erworben, die gemäß dem geltenden deutschen Seefischereigesetz unter dem expliziten Paragraphen „historische Fangrechte“ bei der Verteilung der Fangmöglichkeiten zu berücksichtigen sind. Hierbei ist herauszustellen, dass es sich im Nebenerwerb meistens um sehr geringe Fanganteile handelt, die aber bewusst erhalten werden sollen.

2. Pläne zur Verbesserung des Flottenmanagementsystems

Betrachtet man die Entwicklung der deutschen Flotte, so zeigt sich eine insgesamt stark linear absteigende Kurve der Fahrzeuge und eine damit verbundene Abnahme der Fangkapazitäten von 2.315 Fahrzeugen im Jahre 2000 auf 1.530 Fahrzeuge im Jahre 2013, wobei sich das Abfallen der Kurve langsam abschwächt.

Bei den positiven Signalen der Entwicklung einiger für Deutschland wichtiger Bestände ist seitens des Flottenmanagements darauf zu achten, dass steigende Fangmöglichkeiten noch effizient bewirtschaftet werden können. Die bestehenden Marktmechanismen seitens des Flottenmanagements werden zur Zeit als ausreichend angesehen.

Im Jahr 2013 wurde eine Regelung erarbeitet, die den Aufbau einer nachhaltigen Entwicklung der Fischerei fördern soll. Die Regelung betrifft Modernisierungen von Fischereifahrzeugen, bei der es zu einer Verringerung der eingesetzten Fangkapazitäten kommt. Mit dieser Regelung wird Fischereibetrieben ermöglicht, ihre Fahrzeuge zu modernisieren oder durch effizientere Fahrzeuge zu ersetzen, ohne einen Verlust der Fangquoten in Kauf zu nehmen. Auf diese Weise wird eine ressourcenschonende und nachhaltige Fischerei sichergestellt.

3. Informationen zum allgemeinen Stand der Erfüllung von Flottenpolitikinstrumenten

Zunächst ist festzuhalten, dass Deutschland bei etwa 5% der Fanganteile und rund 2% Flottenanteilen ein im Vergleich der EU-Staaten ausgewogenes Verhältnis zwischen Fangkapazität und verfügbaren Fangmöglichkeiten verfügt. Im Vorfeld der Festsetzung der Referenzobergrenzen im Jahre 2003 hat Deutschland die damaligen MAP-Ziele jeweils erreicht, was sich dann wiederum in der Höhe der Kapazitätsobergrenze niedergeschlagen hat.

4. Änderungen bei Verwaltungsverfahren

Im Jahre 2010 wurde aufgrund der neuen Kontrollverordnungen (VO 1224/2009 und VO 404/2011) mit den Arbeiten zur Erstellung einer neuen umfassenden Fischereidatenbank begonnen. Um die umfangreichen Cross Check Verpflichtungen gemäß Art. 109 der VO 1224/2009 erfüllen zu können, soll die Fischereifahrzeugkartei in diese zu erstellende ganzheitliche IT-Anwendung integriert werden. Bei der Größe des Projektes hat sich gezeigt, dass die Fischereifahrzeugkartei dazu von Grund auf neu zu programmieren ist.

E. Abschätzung und Diskussion der Gleichgewichtsindikatoren

Insgesamt ist festzustellen, dass Deutschland in den wichtigsten Flottensegmenten mit den größten Fanganteilen das Gleichgewicht zwischen Kapazität und Fangmöglichkeiten als ausbalanciert ansieht.

1. Technischer Indikator

Der Technische Indikator wurde für alle Segmente, außer in der Fischerei auf unquotierte Arten und der Muschelfischerei berechnet. Im Segment der passiven Fischerei < 12 m wurde die Berechnung für alle aktiven Fahrzeuge angewendet, die verpflichtet sind, ein Fischereilogbuch zu führen, demnach für alle Fahrzeuge zwischen 8 - 12 Metern (Ostsee) bzw. 10-12 Metern (Nordsee) Gesamtlänge. Hintergrund ist hier, dass nur bei Vorliegen des Logbuches die Tageberechnung vorgenommen werden kann.

In der passiven Fischerei < 12m zeigen sich sehr niedrige technische Indikatoren, was mit der oben dargelegten Situation der Nebenerwerbsfischerei zu erklären ist. Gemäß der geltenden Rechtslage sind auch die historischen Fangrechte in der Nebenerwerbsfischerei zu erhalten, daneben begründen die erwähnten traditionellen und regionalspezifischen Charakteristika die geringen Werte dieses Segmentes.

Diese Gründe finden sich tendenziell auch im Segment der passiven Fischerei > 12m, wobei hier aber bereits der Anteil der Haupterwerbsfischer eine deutlich größere Rolle spielt, was wiederum zu verbesserten technischen Indikatoren zwischen 0,67 und 0,81 führt. Bei den vergleichsweise wenigen 16 Fahrzeugen innerhalb dieses Segmentes zeigte sich darüber hinaus eine inhomogene Verteilung. Einige Fahrzeuge mit hohen Tage- bzw. Aufwandswerten setzten sich sehr deutlich von kleineren Nebenerwerbsfahrzeugen mit z.B. nur einem Aufwandstag ab, was sich in dieser Gruppe deutlich negativ auf den zu berechnenden Indikator niederschlug.

Diese Inhomogenität findet sich ebenfalls im Segment der Trawler <40m wieder, da auch hier mehrere Fahrzeuge im Jahr 2013 eine intensive Fischerei betrieben und diese einer Gruppe von Fahrzeugen mit verhältnismäßig geringem Aufwand gegenüberstehen. Dies wird als

Auswirkung der Fangaufwandsregelung gesehen, da zusätzlicher Fangaufwand gemäß Art. 13 der VO 1342/2008 nur für bestimmte Fangaufwandsgruppen zugeteilt werden kann, nicht aber für alle. Dadurch sind einzelne Fahrzeuge besser mit Tagen ausgestattet (z.B. Seelachs-fänger), andere dagegen nicht.

Die errechneten Werte im Segment der Baumkurrenfischerei haben sich im Vergleich zum Jahr 2012 um mehrere Punkte verbessert, was auf eine deutlich bessere Situation bei den Preisen für Nordseegarnelen zurückzuführen ist. Anfang 2012 führten schlechte Preise noch zu freiwilligen Liegetagen. Nun hat sich diese Situation entspannt. In der Plattfischfischerei zeigten die Beschränkungen des Fangaufwandes abermals negative Auswirkungen in den aufgewandten Seetagen.

Die beiden Hochseesegmente - pelagisch und demersal - liegen im positiven Bereich und bedürfen daher keiner weiteren Erläuterungen.

Segment Bezeichnung	GT Days or kW Days (max observed)	GT Days or kW Days (theoretical max)
Passive Fischerei < 12m	0,4	0,4
Passive Fischerei > 12m	0,7	0,8
Trawler < 40m	0,5	0,7
Baumkurrenfischerei	0,6	0,7
Hochsee pelagisch	0,8	1,0
Hochsee demersal	0,9	1,3

2. Biologische Indikatoren

Ergebnisse für die biologischen Indikatoren sind in den Anlagen 5 und 6 zusammengefasst.

In diesem Jahr wurden zwei biologische Indikatoren zentral vom STECF berechnet um einschätzen zu können, in wie weit die Flottensegmente von überfischten Beständen abhängig sind beziehungsweise ihre fischereilichen Aktivitäten Bestände außerhalb biologisch sicherer Grenzen beeinflussen. Diese neu berechneten Indikatoren sind der „Sustainable Harvest Indicator“ und der „Stocks-At-Risk Indicator“.

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die SHI-Werte für die verschiedenen Segmente werden im Flottenbericht nur verwendet, wenn der Anteil vom Wert der Anlandungen eines Segmentes, der zur Berechnung des Indikators genutzt werden kann, bei über 40% liegt.

Mit Ausnahme eines Segmentes (Baumkurrenfischer 24-40 m Länge, TBB VL2440, SHI = 1.03) liegen die Indikatorwerte des SHI zum Teil deutlich über eins (Tabelle Anlage 5). Ein SHI-Wert von über eins zeigt an, dass dieses Flottensegment im Durchschnitt ökonomisch abhängig ist von Beständen, deren fischereiliche Sterblichkeit derzeit über der fischereilichen Sterblichkeit liegt, die den höchstmöglichen Dauerertrag liefert ($F_c > F_{MSY}$).

Die höchsten SHI-Werte wurden für die 10 – 12 m und 12 – 18 m langen demersalen Schleppnetzfisher (DTS VL1012 und DTS VL1218) mit 2.44 und 2.24 berechnet. Diese befischen größtenteils Dorsch und Hering aus der westlichen Ostsee, bei denen $F_c > F_{MSY}$ liegt, woraus sich die hohen SHI ergeben. Obwohl der Wert der Anlandungen für die Berechnung des SHI-Wertes für die großen Schleppnetzfünger (> 40 m Länge, DTS VL40XX) bei knapp unter 40% liegt, sollte dieses Segment dennoch erwähnt werden. Es weist nämlich den höchsten Wert der Anlandungen der aufgeführten Segmente auf und hat gleichzeitig einen SHI-Wert von 0.76 und ist damit ein positives Beispiel. Wenn dieser Indikator alleine betrachtet wird, dann liegt die Schlussfolgerung nahe, dass die restlichen deutschen Flottensegmente aus ökonomischer Sicht auf nach dem MSY-Ansatz überfischte Bestände angewiesen sind.

Grundsätzlich ist dieser Indikator jedoch kritisch zu betrachten, da für die Berechnung Informationen aus der Biologie (Nutzungszustand) und der Ökonomie (Preise der einzelnen Fischarten) zusammen mit den Informationen über die Zusammensetzungen der Anlandungen der jeweiligen Flottensegmente integriert werden, was eine Interpretation der Ergebnisse in Bezug auf den biologischen Zustand der genutzten Ressourcen erschwert. Es handelt sich weder um einen rein ökonomischen noch rein biologischen Indikator. Da dieser Indikator jedoch als biologischer Indikator dargestellt wird, entsteht der Eindruck, als ob die deutschen Flottensegmente die befischten Bestände gefährden würden. Es wird der aktuelle Befischungsdruck (fischereiliche Sterblichkeit F_c) ins Verhältnis zu dem als optimal angesehenen Befischungsdruck (fischereiliche Sterblichkeit F_{MSY}) gesetzt was vernünftig erscheint. Dann wird dieses Verhältnis mit dem Wert (€) der Anlandungen der Bestände und Flotten verrechnet und nicht mit den Gewichten der Anlandungen. Über die angelandeten Gewichte würde sich zusammen mit dem Fischereidruck eine Aussage über den Einfluss einzelner Flottensegmente auf verschiedene Bestände machen lassen. Die einer besonderen Dynamik unterliegenden Preise für einzelne Fischarten erschweren die Interpretation des biologischen Einflusses dagegen.

Stock-at-Risk Indicator (SAR)

Der SAR-Indikator ist ein Maß dafür, wie viele Bestände, die in einem schlechten Zustand (geringe Laicherbestandsbiomasse) sind, von den Aktivitäten der einzelnen Flottensegmente betroffen sind. Um als SAR-Bestand gewertet zu werden, müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

For each fleet segment, the stocks at risk indicator is the number of stocks for which, according to the advice of international scientific bodies, are

EITHER below SSB Blim

OR there is biological advice to stop fishing

OR there is considered to be a biological (stock status) emergency if no Blim is defined

AND for which either:

a) the stock makes up 10% or more of the catches by the fleet segment, or

b) the fleet segment takes 10% or more of the total catches from that stock

Bei Betrachtung der letzten Jahre (Tabelle Anlage 6) zeigt sich von 2008 bis 2012 eine Zunahme der SAR-Bestände, die von deutschen Flottensegmenten in größerem Maße befischt wurden von 2 auf 11. Ein positives Ergebnis wurde jedoch 2013 beobachtet, als nur drei SAR-Bestände identifiziert werden konnten, wobei zwei dieser Bestände vom Segment der demersalen Schleppnetzfisher über 40 m Länge (DTS VL40XX) befischt wurden.

Bei Überprüfung dieser Ergebnisse fallen jedoch Ungereimtheiten für 2013 auf. Die Nachberechnung für 2013 hat ergeben, dass von den drei SAR-Beständen tatsächlich mindestens ein Bestand abgezogen werden müsste, da für diesen die Bedingungen für SAR nicht erfüllt sind. Im Folgenden werden die drei SAR-Bestände anhand der Bedingungen dieses Indikators (siehe graue Box) kurz diskutiert:

DEU DTS VL2440

Einzigster SAR-Bestand in diesem Segment ist der Nordsee-Kabeljau. Von den oben angegebenen Bedingungen erfüllt dieses Segment bzw. dieser Bestand jedoch nicht alle Bedingungen zur Klassifizierung als SAR Bestand. Fänge dieses Bestandes machen zwar mehr als 10% der Fänge des Flottensegments aus, jedoch wird die zweite Bedingung nicht erfüllt. Weder befand sich der Laicherbestand (SSB) unterhalb von B_{lim} in 2013 (siehe ICES Advice June 2013, ICES 6.4.3), noch gibt es einen biologischen Rat, das Fischen auf Kabeljau einzustellen (ICES Advice June 2013, ICES 6.4.3). Ebenso liegt kein biologischer Notfall vor und B_{lim} ist für diesen Bestand definiert. Daher sollte dieser Bestand nicht als SAR-Bestand für dieses Segment in 2013 gewertet werden. Das neueste Assessment von 2014 sieht den Bestand jedoch wieder leicht unterhalb von B_{lim} .

DEU DTS VL40XX

SAR sind der Grönland-Kabeljau („offshore“ in Ost- und Westgrönland) und der Blauleng (ICES Div. IIIa und IVa, und in Subareas I, II, VIII, IX and XII). Für den Grönland-Kabeljau trifft die Wertung als SAR für dieses Segment zu. Die deutsche Fischerei fängt in diesem Segment mehr als 10% der Gesamtfänge dieses Bestandes (erste Bedingung erfüllt) und der

biologische Rat ist „no fishing“ für den Offshore-Bestand (zweite Bedingung erfüllt) (ICES Advice June 2014, ICES 2.3.3). Anzumerken ist, dass in der von dem STECF veröffentlichten Excel-Datei („Stocks_at_Risk_2014.xlsx“), die Gesamtfänge an Grönlandkabeljau für 2013 nicht mit den Gesamtfängen aus dem oben angegebenen Advice übereinstimmen. Sehr wahrscheinlich liegt es daran, dass Fänge von Nicht-EU Flotten in der STECF-Datenbank nicht berücksichtigt werden.

Beim Blauleng werden auf den ersten Blick beide der oben angegebenen Bedingungen erfüllt. Für diesen Bestand ist der Advice „no directed fisheries“ (erste Bedingung erfüllt) und gemäß der angegebenen Excel-Datei steht die deutsche Fischerei in diesem Segment für mehr als 10% der Gesamtfänge (8.8 t von 24.16 t = 36%). Damit wäre die zweite Bedingung ebenfalls erfüllt. Allerdings liegen die vorläufigen (preliminary) Anlandungen für 2013 bei 460 t (ICES Advice May 2014, ICES 9.3.16), was einen deutlichen Unterschied macht und den Wert des Segments weit unter 10% drücken würde. Die große Diskrepanz kommt dadurch zustande, dass der Hauptteil der Fänge von Norwegen getätigt wird, deren Fänge allerdings nicht im STECF-Datensatz auftauchen. Somit ist zu klären, was unter „total catches from that stock“ gemeint ist (alle Flotten oder nur EU-Flotte?). Aus unserer Sicht müssten die Fänge aller Flotten berücksichtigt werden, da ansonsten der Einfluss von einzelnen EU-Flotten deutlich überschätzt wird.

Gesamtbetrachtung

Zusammenfassend erscheint der SHI als „biologischer“ Indikator für die Bewertung des Gleichgewichts zwischen Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten problematisch, da er sehr stark von den Preisen der einzelnen Fischarten abhängig ist und daher aus biologischer Sicht nicht einfach zu interpretieren ist. Zum Vergleich kann die Berechnung des biologischen Indikators für 2013 (basierend auf den früheren Indikatoren aus dem letztjährigen Flottenbericht) angeführt werden, bei dem das Verhältnis des aktuellen Fischereidrucks mit dem den Fängen in Tonnen (und nicht mit dem Ertrag) gewichtet wird.

Indikator	PASS < 12 m	PASS > 12 m	SCHLEPP < 40 m	BAUMK	PEL > 40 m	DEM > 40 m
BIO 1 (basierend auf F_{MSY})	1.47	1.53	1.08	0.94	0.86	1.01
BIO 1 (basierend auf F_{target} aus Managementplänen)	1.18	1.14	0.98	0.82	0.93	0.82

Auch wenn die Einteilung der Flottensegmente etwas stärker gruppiert ist, lassen sich doch bessere Werte als in der Tabelle in Anlage 5 für die deutsche Fischerei erkennen. Dies wird besonders in Zeile 2 der hier aufgeführten Tabelle deutlich, in der der optimale Fischereidruck aus den Managementplänen als Zielwert zur Berechnung verwendet wurde. Hier zeigen sich die Indikatorwerte als sehr positiv. Dies zeigt deutlich, dass die exakte Definition der Indika-

toren, die Flotteneinteilung und ob F_{MSY} oder Zielwerte aus Managementplänen herangezogen werden, einen großen Einfluss auf die Ergebnisse haben.

Der SAR-Indikator erscheint besser als biologischer Indikator geeignet zu sein, da die Ökonomie hier nicht berücksichtigt wird. Die Abnahme der SAR-Bestände in den deutschen Flottensegmenten von 11 in 2012 auf 3 in 2013 ist als positiv zu werten.

3. Ökonomische und soziale Indikatoren

Ergebnisse für ökonomische und soziale Indikatoren sind **in Anlage 7** zusammengefasst.

Die ökonomischen und sozialen Indikatoren wurden vom Joint Research Centre auf Grundlage der Zahlen berechnet, die Deutschland beim Datenabruf im Rahmen des DCF bereitgestellt hatte. Weil das Segment der pelagischen Hochseetrawler von einem Eigentümer dominiert wird, können die zugehörigen Zahlen aus Datenschutzgründen nicht veröffentlicht werden.

Der Indikator CR/BER (Einnahmen im Verhältnis zu Break-even-Einnahmen) wurde mit und ohne Opportunitätskosten für das Kapital berechnet. Im deutschen Fall unterscheiden sich beide kaum. Dieser Indikator enthält für die Abschreibungen Werte, die deutlich höher als die tatsächlich in den Betrieben anzusetzenden Zahlen sind. Ursächlich hierfür ist die vorgeschriebene Methode („perpetual inventory method, PIM) zur Ermittlung der Schiffswerte, die zu einer maßgeblichen Überschätzung führt.

Die Kapitalrendite (RoFTA) ist, wie in vergangenen Jahren, für die überwiegende Zahl der Flottensegmente negativ. Dies liegt unter anderem begründet in der vorgeschriebenen Methode zur Ermittlung der Schiffswerte. Als Konsequenz ist das „Ampellicht“ für den Indikator „Kapitalrendite“ meist rot. Die Schiffswerte selbst sowie die in den Betrieben tatsächlich anfallenden Kosten liegen substanziell niedriger als die rechnerisch resultierenden Abschreibungen und Opportunitätskosten, die den Indikator mit bestimmen. Der Indikator ist deshalb für eine umfassende Beurteilung des Gleichgewichts der Flotte mit den Fangmöglichkeiten problematisch.

Besonders auffällig ist dieser Effekt bei den demersalen Hochseefahrzeugen (DTS40XX). Sowohl CR/BER als auch RoFTA sind über den betrachteten Zeitraum rot indiziert. Diese Fahrzeuge üben jedoch nach eigenem Bekunden profitable Fischereien aus.

Ein von den Schiffswerten unabhängiger Indikator ist leider in den Richtlinien nicht für die Auswertung vorgesehen.

Ungeachtet der Tatsache, dass die absoluten Werte der Indikatoren aus genannten Gründen wenig aussagekräftig sind, ist festzuhalten, dass kleinere Fahrzeuge, die vorwiegend passives Fanggerät einsetzen (PG <12m), häufig nicht kostendeckend betrieben werden. Es ist bei diesen Segmenten jedoch zu berücksichtigen, dass viele Fahrzeuge explizit nicht in erster Linie nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben werden, sondern in der Hobbyfischerei oder im Nebenerwerb. Hier ergeben sich andere Kostenstrukturen, die nicht in Zusammenhang mit dem Gleichgewicht von Fangmöglichkeiten und Kapazität gesetzt werden können. Darüber hinaus ist bei diesen Fahrzeugen zu bedenken, dass sie einen sehr geringen Anteil an deutschen Fängen haben und aus technischer Sicht auch nur begrenzte Mengen fangen können. Außerdem besteht ein nennenswerter Teil ihrer Fänge aus nicht quotierten Süßwasserarten, die nicht dem EU-Quotenmanagement unterliegen. Jegliche Form der Überfischung durch diese Fahrzeuge ist schon aus technischen Gründen nicht möglich.

Verglichen mit 2010 ist bei den demersalen Schleppnetzkuttern eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage zu beobachten. Dies ist jedoch nicht auf eine Überkapazität zurückzuführen. Vielmehr gab es eine negative Preisentwicklung bei der Zielart Dorsch aus der Ostsee. Diese Art ist die wichtigste für die demersalen Fahrzeuge unter 24 m. Dies fällt in der Preisstatistik der Gesamtflotte für Dorsch/Kabeljau nicht auf, weil die großen Fangmengen aus Grönland und aus der Barentssee davon nicht betroffen waren.

Prinzipiell ist eine dreijährige Zeitreihe, wie sie in der Indikatorentabelle vorliegt, nur mit Vorsicht zu interpretieren. Es ist offensichtlich, dass 2011 für fast alle Segmente ein sehr schwieriges Jahr war, während 2010 deutlich positiver ausgefallen ist. Seriöse Schlussfolgerungen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit ließen sich jedoch –ungeachtet der Problematik der Indikatoren selbst- nur auf der Grundlage längerer Zeitreihen ziehen.

Ergebnisse für soziale Indikatoren sind **in Anlage 8** zusammengefasst.

Die Personalkosten pro Vollzeitäquivalent (Average wage per FTE) liegen für die Fahrzeuge der passiven Fischerei sowie für Baumkurrenfahrzeuge unter 12m unter dem Landesdurchschnitt (angenommen mit ca. 32 k€/a), für fast alle übrigen Segmente deutlich darüber. Die Daten für Fahrzeuge der passiven Fischerei <12m liegen sehr niedrig, entziehen sich jedoch einer vergleichenden Interpretation, da diese Fahrzeuge überwiegend im Nebenerwerb oder in der Freizeitfischerei eingesetzt werden.

Die Wertschöpfung je Vollzeitäquivalent (NVA/FTE und GVA/FTE) ist bei fast allen Flottensegmenten positiv. Auch der Trend ist in den meisten Fällen positiv. Ähnliches gilt für den Indikator Bruttowertschöpfung pro Fahrzeug (GVA/vessel).

4. Aktionsplan zur Reduzierung der Flotte aufgrund der Ergebnisse der Indikatoren

Insgesamt ist festzustellen, dass Deutschland in den wichtigsten Flottensegmenten mit den größten Fanganteilen das Gleichgewicht zwischen Kapazität und Fangmöglichkeiten als gegeben ansieht.

Problematische Ergebnisse wurden besonders für die kleine Küstenfischerei festgestellt. Jedoch handelt es sich hier häufig um Nebenerwerbsfischer, deren Fanganteil am Gesamtfang sehr gering ist. Die ökonomischen Indikatoren sind für dieses Segment wenig aussagekräftig, da die Fischerei auch von vielen Beteiligten nicht nach dem Prinzip der Gewinnmaximierung betrieben wird. Außerdem verkleinerte sich dieses Segment in den letzten Jahren kontinuierlich. Abgesehen von den Indikatoren ist festzuhalten, dass diese Fahrzeuge aufgrund ihrer geringen Größe und damit Fangkapazität kaum als Verursacher einer etwaigen Überfischung infrage kommen. Deshalb sieht Deutschland momentan keinen Grund, für dieses Segment einen Aktionsplan vorzulegen, wird die Situation jedoch regelmäßig beobachten und wenn nötig in den nächsten Jahren aktiv werden.

Die Indikatorwerte für die größeren Schiffe waren positiver bzw. die Heranziehung alternativer Indikatoren (insbesondere des biologischen Indikators aus den bisherigen Guidelines) lassen ein widersprüchliches Bild erkennen. Der „stocks at risk“-Indikator und der technische Indikator haben sich in jedem Fall in 2013 gegenüber 2012 verbessert. Die ökonomische Situation schwankte in den letzten Jahren beträchtlich, was aber nicht ungewöhnlich ist. Ein Indiz für eine dauerhafte Überkapazität im ökonomischen Sinne kann hieraus nicht abgeleitet werden. Außerdem gibt es methodische Ungereimtheiten, die eine zu negative Einschätzung der ökonomischen Situation vermuten lassen. Insgesamt sieht Deutschland momentan keine Notwendigkeit für einen Aktionsplan, wird die Situation jedoch weiter analysieren und gegebenenfalls reagieren.

Anlage 1: Einteilung der Flottensegmente

Bezeichnung	MAP-Beschreibung	MAP-Segment	FISHING_TECH nach DCF	VESSEL_LENGTH nach DCF
Fischereifahrzeuge mit passivem Gerät, <12 Meter	Kleine Küstenfischerei, <12 Meter	4C1	PG	VL0010
	Kleine Küstenfischerei, <12 Meter	4C1	PG	VL1012
Fischereifahrzeuge mit passivem Gerät, >12 Meter	Fischerei mit passivem Fanggerät, >12 Meter	4C2	DFN	VL1218
	Fischerei mit passivem Fanggerät, >12 Meter	4C2	DFN	VL1824
	Fischerei mit passivem Fanggerät, >12 Meter	4C2	DFN	VL2440
	Fischerei mit passivem Fanggerät, >12 Meter	4C2	FPO	VL1218
	Fischerei mit passivem Fanggerät, >12 Meter	4C2	FPO	VL1824
	Fischerei mit passivem Fanggerät, >12 Meter	4C2	FPO	VL2440
	Fischerei mit passivem Fanggerät, >12 Meter	4C2	HOK	VL1218
	Fischerei mit passivem Fanggerät, >12 Meter	4C2	HOK	VL1824
	Fischerei mit passivem Fanggerät, >12 Meter	4C2	HOK	VL2440
	Schleppnetzfahrzeuge bis 40 m	Schleppnetzkutter	4C3	DTS
Schleppnetzkutter		4C3	DTS	VL1012
Schleppnetzkutter		4C3	DTS	VL1218
Schleppnetzkutter		4C3	DTS	VL1824
Schleppnetzkutter		4C3	DTS	VL2440
Schleppnetzkutter		4C3	TM	VL1012
Schleppnetzkutter		4C3	TM	VL1218
Schleppnetzkutter		4C3	TM	VL1824
Schleppnetzkutter		4C3	TM	VL2440
Baumkurrenfahrzeuge		Baumkurrenfänger	4C4	TBB
	Baumkurrenfänger	4C4	TBB	VL1012
	Baumkurrenfänger	4C4	TBB	VL1218
	Baumkurrenfänger	4C4	TBB	VL1824
	Baumkurrenfänger	4C4	TBB	VL2440
	Baumkurrenfänger	4C4	TBB	VL40XX
	Baumkurrenfänger Liste I + II	4C5	TBB	VL0010
	Baumkurrenfänger Liste I + II	4C5	TBB	VL1012
	Baumkurrenfänger Liste I + II	4C5	TBB	VL1218
	Baumkurrenfänger Liste I + II	4C5	TBB	VL1824
	Baumkurrenfänger Liste I + II	4C5	TBB	VL2440
	Hochseetrawler, pelagisch, > 40m	Hochseetrawler, pelagisch	4C6	TM
Hochseetrawler, demersal, > 40m	Hochseetrawler, universal	4C7	DTS	VL40XX

Anlage 2: Übersicht der Bestände, die von Fahrzeugen der verschiedenen Flottenteile befischt werden. Die Zahlen in der Tabelle entsprechen den Anlandungen in Tonnen.

Befischter Bestand			Segment						Anzahl Segmente	
Code	ICES/NAFO-Gebiete	Bestand	PASS<12m	PASS>12m	Schlepp < 40m	BAUM	PEL > 40m	DEM > 40m		MUSS-EL
ANF	SA IV, VI, VII	Seeteufel		717						1
COD	SA I, Div. IIa, IIb	Kabeljau Norwegen/Spitsbergen						7939		1
COD	Div.IIIb-d, SD 22-24	Dorsch westliche Ostsee	1110	117	2084					3
COD	Div. IIId SD 25-32	Dorsch östliche Ostsee			541					1
COD	Div. IIIaN, IVa, IVb, IVc, VIId	Kabeljau Nordsee		170	1085					2
CSH	Div. IVb, IVc	Crangon Nordsee				16094				1
DAB	Div.IIIb-d, SD 22-24	Kliesche Ostsee			771					1
DAB	Div. IV, VIId	Kliesche Nordsee				259				1
FLE	Div. IIIb-d SD 22-32	Flunder Ostsee	462		1302					2
GHL	SA XIV, Div. Va	Schwarzer Heilbutt Ostgrönland/Island						3813		1
GHL	NAFO Div. 1C,1D	Schwarzer Heilbutt Westgrönland						2017		1
HAD	SA IV, VI, VII	Schellfisch Nordsee			558					1
HAD	SA I, Div. IIa, IIb	Schellfisch Norwegen/Spitzbergen						501		1
HER	Div. IIIa, IIIb-d SD 22-24	Hering westliche Ostsee	4695	503	9391					3
HER	Div. IIId SD 25-32	Hering östliche Ostsee			1415					1
HER	VIa (North)	Hering in VIa (North)					4024			1
HER	Div. IV, VIId	Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal)			4937		42179			2
HER	Div. IIa, IIb	Hering Atlanto-Skandischer					4244			1
JAX	Div. IIa, IVa,Vb,VIa,VIIa-c,e-k,VIIIa-e	Stöcker westlicher Bestand					27775			1
MAC	Div.IIa,IIIa,IV,Vb,VI,VII,VIIIabde,XII, XIV	Makrele Nordostatlantik					20929			1
MUS	Div. IIIc SD 22	Muscheln westliche Ostsee							848	1
MUS	Div. IVb	Muscheln Nordsee							4379	1
NEP	Div. IIIa, IV	Nephrops Nordsee				332				1
PLE	Div. IVa, IVb, IVc	Scholle Nordsee			1327	3538				2
PLE	Div. IIIb-d SD 22-32	Scholle Ostsee	108							1
POK	SA I, Div. IIa, IIb	Seelachs Norwegen						1095		1
POK	Div. IIIa, IVa, IVb, IVc	Seelachs Nordsee			8925					1
RED	SA XIV	Rotbarsch (<i>S. mentella</i> + <i>S. marinus</i>)					1190	1929		2
SAN	Div. IVa, IVb, IVc	Sandaal Nordsee			7898					1
SOL	Div. IVb, IVc	Seezunge Nordsee		120		417				2
SPR	Div. IVb, IVc	Sprotte Nordsee			632		951			2
SPR	Div.IIIb-d, SD 22-32	Sprotte Ostsee			10315					1
TUR	Div. IVa, IVb, IVc	Steinbutt Nordsee				170				1
WHB	Combined stock (I-X, XII, XIV)	Blauer Wittling					11418			1

Anlage 3: Entwicklung der Bestände, die von Fahrzeugen der verschiedenen Flottenteile befischt wurden.

Segment	Befischter Bestand	Bestandszustand Anfang 2013
PASS < 12m	Dorsch westliche Ostsee Flunder Ostsee Hering westliche Ostsee Scholle Ostsee	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungsstatus unklar SSB < MSY $B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungsstatus unklar
PASS > 12m	Dorsch westliche Ostsee Kabeljau Nordsee Hering westliche Ostsee Seezunge Nordsee Seeteufel Nordostatlantik	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ SSB < MSY $B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ SSB < MSY $B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich; Bewirtschaftungsstatus unklar
SCHLEPP < 40m	Dorsch westliche Ostsee Dorsch östliche Ostsee Kabeljau Nordsee Flunder Ostsee Hering westliche Ostsee Hering östliche Ostsee Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal) Kliesche Ostsee Seelachs Nordsee Sandaal Nordsee Scholle Nordsee Schellfisch Nordsee Sprotte Ostsee Sprotte Nordsee	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ SSB < MSY $B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungsstatus unklar SSB < MSY $B_{trigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungsstatus unklar SSB < MSY $B_{trigger}$, $F_{curr} = F_{MSY}$ Viele Subpopulationen, keine F-Zielwerte Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} = F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ (Proxy)
BAUMK	Kliesche Nordsee Scholle Nordsee Seezunge Nordsee Steinbutt Nordsee <i>Crangon</i> Nordsee Kaisergranat Nordsee	Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungsstatus unklar Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, Bewirtschaftungsstatus unklar Keine Bestandsabschätzung durch ICES Viele Subpopulationen mit unterschiedlichem Bestandszustand
PEL > 40m	Atlanto-skandischer Hering Hering Nordsee (inkl. östl. Kanal) Hering Via Nord Blauer Wittling Makrele Nordostatlantik Rotbarsch <i>S. mentella</i> (Div. XIV) Sprotte Nordsee Stöcker westlicher Bestand	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ $B > B_{lim}$ (B_{pa} nicht definiert), $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich. Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ (Proxy) Keine Klassifizierung möglich, $F_{curr} > F_{MSY}$
DEM > 40m	Kabeljau Norwegen/Spitzbergen Schellfisch Norwegen Seelachs Norwegen Rotbarsch <i>S. mentella</i> und <i>S. marinus</i> (Div. XIV) Schwarzer Heilbutt Ostgrönland/Island Schwarzer Heilbutt Westgrönland*	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich <i>S. marinus</i> : volle Reproduktionskapazität; <i>S. mentella</i> : Keine Klassifizierung möglich. Reproduktionskapazität unbekannt, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, F zwischen $F_{0.1}$ und F_{max}
MUSSEL	Muscheln westliche Ostsee Muscheln Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES Keine Bestandsabschätzung durch ICES

* STECF Review of Scientific Advice 2014

Anlage 4: Übersicht über die Kapazitätsänderungen im Jahr 2013

Stand der deutschen Fischereiflotte am 31.12.2012			
Segment	Anzahl	Summe BRZ	Summe kW
passiv <12m	1,172	2,796	26,810
passiv >12m	18	1,440	4,088
Trawler max. 40m	71	6,714	18,115
Baumkurrenfischerei	230	12,043	49,859
Hochsee pelagisch >40m	2	14,924	11,299
Hochsee demersal >40m	7	22,866	27,960
unquotierte Arten	48	2,912	7,889
gesamt:	1,548	63,695	146,020
Stand der deutschen Fischereiflotte am 31.12.2013			
Segment	Anzahl	Summe BRZ	Summe kW
passiv <12m	1,166	2,855	28,072
passiv >12m	18	1,440	4,088
Trawler max. 40m	63	6,939	17,599
Baumkurrenfischerei	230	12,096	50,375
Hochsee pelagisch >40m	4	26,423	22,802
Hochsee demersal >40m	4	8,399	11,957
unquotierte Arten	45	2,909	7,857
gesamt:	1,530	61,061	142,750
Absolute Änderung 2013 zum Vorjahr			
Segment	Anzahl der Fifa	Summe BRZ	Summe kW
passiv <12m	-6	59	1,262
passiv >12m	0	0	0
Trawler max. 40m	-8	225	-516
Baumkurrenfischerei	0	53	516
Hochsee pelagisch >40m	2	11,499	11,503
Hochsee demersal >40m	-3	-14,467	-16,003
unquotierte Arten	-3	-3	-32
gesamt:	-18	-2,634	-3,270
Relative Änderung 2013 zum Vorjahr			
Segment	Anzahl der Fifa	Summe BRZ	Summe kW
passiv <12m	-0.51%	2.11%	4.71%
passiv >12m	0.00%	0.00%	0.00%
Trawler max. 40m	-11.27%	3.35%	-2.85%
Baumkurrenfischerei	0.00%	0.44%	1.03%
Hochsee pelagisch >40m	100.00%	77.05%	101.81%
Hochsee demersal >40m	-42.86%	-63.27%	-57.24%
unquotierte Arten	-6.25%	-0.10%	-0.41%
gesamt:	-1.16%	-4.14%	-2.24%

Anlage 5: Sustainability Harvest Indicator (SHI) für 2013. Die grau unterlegten Zeilen wurden nicht als SHI berücksichtigt, da der Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte nur zu unter 40% in die Berechnung des Indikators eingegangen ist.

Flottensegment	Wert der Anlandungen einer Flotte mit vorhandenem F_C/F_{msy}	Bestände die zur Berechnung des SHI herangezogen wurden	Anzahl von Beständen zur Berechnung des SHI	Anzahl von überfischten Beständen im Indikator	SHI	Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte, der in den Indikator eingegangen ist	Wert der Gesamtanlandungen der Flotte	Anteil des Wertes der Anlandungen dieser Flotte an dem Wert der Gesamtanlandungen
DEU DTS VL1012	452332	cod-2224 her-3a22 spr-2232	3	3	2.44	70.3	643415	0.03
DEU DTS VL1218	2009340	cod-2224 cod-2532 cod-347d had-34 her-3a22 hke-nrtn lin-comb sol-kask spr-2232	9	6	2.24	73.8	2722638	0.12
DEU PG VL0010	2464476	cod-2224 her-3a22 mac-nea ple-nsea spr-2232	5	4	2.20	40.7	6055283	0.27
DEU PG VL1012	1916875	cod-2224 her-3a22 lin-comb spr-2232	4	4	1.99	72.3	2651860	0.12
DEU DFN VL1218	1345916	cod-2224 cod-347d had-34 her-3a22 hke-nrtn lin-comb mac-nea ple-nsea sai-3a46 sol-kask sol-nsea whg-47d	12	9	1.50	91.1	1477546	0.07
DEU DTS VL1824	5944727	cod-2224 cod-2532 cod-347d had-34 her-3a22 hke-nrtn lin-comb mac-nea ple-nsea sai-3a46 sol-nsea spr-2232 whg-47d	13	9	1.40	56.3	10559970	0.47
DEU DTS VL2440	14236127	cod-2224 cod-2532 cod-347d had-34 her-3a22 hke-nrtn lin-comb mac-nea ple-nsea sai-3a46 sol-nsea spr-2232 whg-47d	13	9	1.38	91.6	15544077	0.69

DEU TBB VL2440	5136271	cod-347d had-34 hke-nrtn lin-comb mac-nea ple-nsea sai-3a46 sol-nsea whg-47d	9	6	1.03	61.1	8411170	0.38
DEU DTS VL40XX	14897829	cod-347d cod-arct had-34 had-arct hke-nrtn lin-comb mac-nea ple-nsea sai-3a46 usk-icel whg-47d	11	7	0.76	39.9	37378824	1.67
DEU DFN VL2440	689482	cod-347d had-34 her-3a22 hke-nrtn lin-comb mac-nea ple-nsea sai-3a46 sol-kask sol-nsea whg-47d	11	8	1.47	15.1	4559818	0.20
DEU TBB VL1824	116732	cod-2224 cod-347d hke-nrtn mac-nea ple-nsea sol-nsea	6	4	2.83	0.48	24520639	1.09
DEU TBB VL1218	31743	cod-2224 ple-nsea sol-nsea	3	2	2.69	0.10	31555927	1.41
DEU TBB VL1012	66	ple-nsea sol-nsea	2	1	1.06	0.01	989072	0.04

Anlage 6: Stocks-at-Risk (SAR) für die Flottensegmente der deutschen Fischerei in 2013

Segment	2008	2009	2010	2011	2012	2013
DEU DFN VL1218	0	0	1	2	2	0
DEU DFN VL2440	0	0	0	0	2	0
DEU DTS VL1012	0	0	0	1	1	0
DEU DTS VL1218	0	0	0	1	1	0
DEU DTS VL1824	0	0	0	1	1	0
DEU DTS VL2440	0	0	1	1	1	1
DEU DTS VL40XX	2	2	2	2	1	2
DEU PG VL0010	0	0	0	1	1	0
DEU PG VL1012	0	0	0	1	1	0
DEU TBB VL1218	0	0	0	0	0	
DEU TBB VL1824	0	0	0	0	0	0
DEU TBB VL2440	0	0	0	0	0	0
Summe	2	2	4	10	11	3

Anlage 7: Ökonomische Indikatoren für die Flottensegmente der deutschen Fischerei für 2010 - 2012

MS	Fleet segment	CR/BER				Δ	CR/BER*				Δ	RoFTA* (%)				Δ	risk free interest rate - inflation		
		2010	2011	2012			2010	2011	2012			2010	2011	2012			2010	2011	2012
DEU AREA27	DFNVL1218°	2.42	0.50	7.54	4.16	↗	2.51	0.50	7.39	3.91	↗	58.5	-18.5	178.9	7.95	↗	1.54	0.11	-0.60
DEU AREA27	DFNVL2440*	1.63	0.73	-0.22	-1.19	↘	1.67	0.73	-0.22	-1.18	↘	45.9	-42.2	-91.7	-51.39	↘	1.54	0.11	-0.60
DEU AREA27	DTSVL1012*	1.18	0.67	0.56	-0.39	↘	1.21	0.67	0.56	-0.40	↘	12.3	-19.5	-29.0	-7.03	↘	1.54	0.11	-0.60
DEU AREA27	DTSVL1218°	0.81	0.60	1.00	0.42	↗	0.84	0.60	0.98	0.36	↗	-7.6	-16.7	-0.7	0.94	↗	1.54	0.11	-0.60
DEU AREA27	DTSVL1824°	1.19	0.91	0.51	-0.51	↘	1.23	0.91	0.50	-0.53	↘	9.0	-3.0	-15.9	-6.34	↘	1.54	0.11	-0.60
DEU AREA27	DTSVL2440°	1.51	1.87	1.05	-0.38	↘	1.58	1.88	1.04	-0.40	↘	20.4	32.5	3.2	-0.88	↘	1.54	0.11	-0.60
DEU AREA27	DTSVL40XX°	0.81	0.68	0.75	0.01	↗	0.85	0.68	0.73	-0.05	↘	-4.7	-9.1	-8.5	-0.23	↘	1.54	0.11	-0.60
DEU AREA27	PGVL0010°	1.01	0.72	0.82	-0.05	↘	1.05	0.72	0.81	-0.08	↘	2.0	-14.6	-11.4	-0.80	↘	1.54	0.11	-0.60
DEU AREA27	PGVL1012°	0.48	0.38	0.56	0.30	↗	0.49	0.38	0.56	0.29	↗	-26.4	-29.6	-20.8	0.25	↗	1.54	0.11	-0.60
DEU AREA27	TBBVL1012*	1.11	-0.35	3.19	7.39	↗	1.13	-0.35	3.15	7.08	↗	8.2	-75.0	124.0	4.71	↗	1.54	0.11	-0.60
DEU AREA27	TBBVL1218°	1.42	0.97	2.74	1.29	↗	1.46	0.97	2.71	1.23	↗	22.7	-1.3	87.7	7.21	↗	1.54	0.11	-0.60
DEU AREA27	TBBVL1824°	1.11	0.59	1.91	1.25	↗	1.15	0.59	1.88	1.16	↗	6.3	-16.2	36.2	8.35	↗	1.54	0.11	-0.60
DEU AREA27	TBBVL2440*	1.04	0.69	1.00	0.16	↗	1.08	0.69	0.99	0.12	↗	3.5	-12.2	-0.6	0.85	↗	1.54	0.11	-0.60

Anlage 8: Soziale Indikatoren für die Flottensegmente der deutschen Fischerei für 2010 – 2012 (sämtlich aus AREA 27)

Fleet segment	Average wage per FTE (1000 €)				Fleet wage against national average			Classification: average wage	GVA / FTE 1000 €				GVA per vessel (1000 €)				Fleet GVA as % of MS fleet			
	2010	2011	2012	Δ	2010	2011	2012		2010	2011	2012	Δ	2010	2011	2012	Δ	2010	2011	2012	Δ
	DFNVL1218°	71.18	87.84	21.96	↘	↑	↑		↓	Mostly above MS average wage	122.55	91.52	104.39	↘	142.97	128.13	208.78	↗	2.3%	2.2%
DFNVL2440*	24.95	21.21	44.04	↗	↓	↓	↑	Mostly below MS average wage	56.26	14.27	9.49	↘	437.60	109.40	66.45	↘	5.3%	1.7%	0.8%	↘
DTSVL1012*	31.54	49.94	65.99	↗	↓	↑	↑	Mostly above MS average wage	58.14	53.92	63.82	↗	32.71	26.96	31.91	↗	0.7%	0.7%	0.4%	↘
DTSVL1218°	47.34	50.66	54.38	↗	↑	↑	↑	Consistently above MS average wage	72.03	64.20	77.49	↗	60.35	54.47	68.88	↗	3.0%	3.1%	2.5%	↘
DTSVL1824°	43.67	61.34	99.73	↗	↑	↑	↑	Consistently above MS average wage	87.15	93.28	107.77	↗	223.67	228.37	296.37	↗	9.1%	11.5%	8.0%	↘
DTSVL2440°	92.46	75.51	107.41	↗	↑	↑	↑	Consistently above MS average wage	162.20	172.01	144.85	↘	628.53	701.26	593.90	↘	13.6%	15.8%	8.0%	↘
DTSVL40XX°	86.41	93.15	86.16	↘	↑	↑	↑	Consistently above MS average wage	124.43	112.34	116.01	↘	2581.95	2331.15	2407.12	↘	27.9%	32.3%	26.1%	↘
PGVL0010°	2.04	2.83	3.11	↗	↓	↓	↓	Consistently below MS average wage	4.27	3.45	3.92	↗	3.11	2.59	3.08	↗	3.5%	3.7%	3.3%	↘
PGVL1012°	20.93	18.27	18.41	↘	↓	↓	↓	Consistently below MS average wage	21.05	15.95	19.04	↗	14.33	12.33	14.84	↗	1.4%	1.4%	1.4%	↘
TBBVL1012*	21.65	30.99	15.95	↘	↓	↓	↓	Consistently below MS average wage		16.76	50.83	↗		9.70	43.01	↗		0.3%	0.8%	↗
TBBVL1218°	61.14	83.27	60.77	↘	↑	↑	↑	Consistently above MS average wage	97.51	114.14	122.51	↗	101.87	73.70	168.19	↗	18.4%	16.2%	26.9%	↗
TBBVL1824°	55.48	67.57	53.02	↘	↑	↑	↑	Consistently above MS average wage	88.06	82.08	101.30	↗	129.92	76.70	202.59	↗	10.7%	8.1%	17.3%	↗
TBBVL2440*	35.81	27.96	19.67	↘	↑	↓	↓	Mostly below MS average wage	64.95	49.23	51.21	↘	310.31	191.44	236.86	↘	3.8%	3.0%	2.6%	↘