

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cornelia Behm, Dr. Valerie Wilms, Ulrike Höfken, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/5844 –

Umsetzung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zur Fangquotenvergabe

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 24. März 2011 hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig in einem Urteil (BVerwG 3 C 6.10) festgestellt, dass die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) bei der Bemessung von Fangquoten in Verfahren zur Erteilung von Fangerlaubnissen nach dem Seefischereigesetz den aus den Schiffssicherheitszeugnissen ersichtlichen Einsatzgebieten der Fischereifahrzeuge Rechnung zu tragen hat, und damit die Revision der BLE gegen ein entsprechendes Urteil des Hamburgischen Obergerichtes vom 26. Juni 2009 (1 Bf 293/07) abgewiesen. Dementsprechend ist es – entgegen der bisherigen Praxis der BLE – nicht erlaubt, Fischereibetrieben der Küstenfischerei Fangquoten in Gebieten zuzuteilen, die sie laut Schiffssicherheitszeugnis bzw. Fahrerlaubnisschein der Seeberufsgenossenschaft nicht befahren dürfen. Damit geht ein seit 2005 dauernder Rechtsstreit zu Ende.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung das o. g. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus fischereipolitischer Sicht?
4. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus diesem Urteil?
5. Wann und wie wird das Verfahren der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung zur Erteilung von Fangerlaubnissen im Interesse der Sicherheit der Seeschifffahrt und der Gleichbehandlung der Fischereibetriebe entsprechend dem Urteil angepasst?
6. Welche Konsequenzen hat das o. g. Urteil für diejenigen Fischerbetriebe, die laut Schiffssicherheitszeugnis bzw. Fahrerlaubnisschein der Seeberufsgenossenschaft nur in der Küstenfischerei aktiv sein dürfen, die aber auch Fangquoten in Fanggebieten erhalten haben, die sie gemäß Schiffssicherheitszeugnis bzw. Fahrerlaubnisschein der Seeberufsgenossenschaft nicht befahren durften, sondern für die sie eine Fahrerlaubnis für die Kleine Hochseefischerei benötigen?

Sieht die Bundesregierung infolge des Urteils Betriebe der Küstenfischerei als existenzgefährdet an?

11. Wird die Bundesregierung sicherstellen, dass diejenigen Küstenfischereibetriebe, die aufgrund des Urteils vorerst keine Fangquoten in Hochseebereichen mehr erhalten können, ihre bisher zugewiesenen Fangquoten im Hochseebereich zurückerhalten, sobald sie die dafür nötigen Schiffssicherheitszeugnisse vorweisen?

Die Fragen 1, 4, 5, 6 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Zunächst ist festzustellen, dass die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) zu keinem Zeitpunkt Fangquoten von Gebieten außerhalb der Küstengewässer an Fischereibetriebe der Küstenfischerei zugeteilt hat. Der Rechtsstreit betraf die Fangquoten für Fischarten, die zwar auch in den Küstengewässern vorkommen, aber überwiegend außerhalb der Küstengewässer gefischt werden, insbesondere Kabeljau und Scholle in der Nordsee. Ein Quotengebiet für diese Fischarten sind beispielsweise die ICES-Gebiete IIA (EU-Gewässer) und IV. Dies ist die Nordsee, beginnend von der Küste bis hoch zu den norwegischen Gewässern. Die Deutschland für dieses Gebiet zur Verfügung stehenden Fangmengen werden sowohl an Betriebe der Küstenfischerei als auch an Betriebe der kleinen Hochseefischerei verteilt.

Nach der bisherigen Rechtsauffassung war die BLE mangels Zuständigkeit nicht befugt, sich Fahrerlaubnisscheine bzw. Schiffssicherheitszeugnisse vorlegen zu lassen. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts stellt nunmehr klar, dass die BLE bei der Zuteilung von Fangquoten zukünftig den sich aus den Schiffssicherheitszeugnissen ergebenden Einsatzgebieten der Fangfahrzeuge Rechnung zu tragen hat.

Die sich aus diesem Urteil ergebenden Konsequenzen werden von der Bundesregierung derzeit geprüft. Wie das Verfahren der BLE zur Erteilung von Fangerelaubnissen im Einzelnen umgesetzt werden wird, lässt sich zum heutigen Zeitpunkt nicht abschließend sagen. Da die für die Zuteilung der Fangquoten an die einzelnen Fischereibetriebe zu berücksichtigenden Kriterien des § 3 Absatz 2 des Seefischereigesetzes (SeeFischG) künftig nach den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts auszulegen sind, bedarf es einer grundsätzlichen Überprüfung und Überarbeitung der bisherigen Verteilungspraxis. Dies muss unter Einbindung der Fischwirtschaft (siehe § 3 Absatz 3 Satz 2 SeeFischG) und der Länder (§ 3 Absatz 3 Satz 3 SeeFischG) erfolgen. Des Weiteren bedarf es einer Bestandsaufnahme der vorhandenen Schiffssicherheitszeugnisse und eventuell der Einholung von Gutachten seitens der Wissenschaft über die räumlichen Vorkommen der für Deutschland relevanten Fischarten, um gerichtsfeste Fangerelaubnisse zu erteilen.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung das o. g. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus Sicht der Sicherheit der Seeschifffahrt?

Das Konzept und das hohe Niveau der Sicherheit in der Seeschifffahrt werden durch das oben genannte Urteil nicht beeinflusst. Allerdings sind Auswirkungen für bestimmte Fangschiffe denkbar, deren Fangreisen bislang nicht mit dem zugelassenen Einsatzgebiet übereinstimmen.

3. Aus welchem Grund bzw. wodurch veranlasst hat die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung Revision gegen das Urteil eingelegt?

Die in dem Rechtsstreit zu klärende Frage, wie die bei der Aufteilung der Fangquoten vorzunehmende Ermessensausübung nach § 3 Absatz 2 SeeFischG zu erfolgen hat, ist von Bedeutung für sämtliche Fischereibetriebe und die künftige Verteilung der Fangquoten. Eine Klärung der damit im Zusammenhang stehenden Frage war deshalb notwendig.

7. Wie viele Küstenfischereibetriebe sind davon betroffen?

Diese Frage bedarf einer weiteren Prüfung. Da die BLE zum jetzigen Zeitpunkt weder Kenntnis über die sich aus den Schiffssicherheitszeugnissen ergebenden Einsatzgebiete sämtlicher Fischereifahrzeuge hat noch abschließend geklärt ist, wie die künftige Verteilung der Fangmengen zu erfolgen hat, ist eine Aussage darüber, wie viele Küstenfischereibetriebe betroffen sind, zurzeit nicht möglich.

8. Erwägt die Bundesregierung ggf. im Interesse des Erhalts der Küstenfischerei mit Mitteln der Fischereiförderung oder anderen Fördermaßnahmen einzugreifen, und wenn ja, wie?

Mögliche Fördertatbestände sind in der Verordnung zum Europäischen Fischereifonds (EFF) geregelt. Danach können unter anderem auch Investitionen, die der Verbesserung der Sicherheit an Bord dienen, gefördert werden.

9. Wie ist es rechtlich zu bewerten, wenn Fischereibetriebe, die laut Schiffssicherheitszeugnis nur in der Küstenfischerei aktiv sein dürfen, in Gebieten gefischt haben, die sie gemäß Schiffssicherheitszeugnis nicht befahren durften?

Aus fischereirechtlicher Sicht dürfen die außerhalb des erlaubten Einsatzgebietes erzielten Fänge bei den gemäß § 3 Absatz 2 SeeFischG zu berücksichtigenden Kriterien, insbesondere bei dem Merkmal der „bisherigen Teilnahme an der betreffenden Fischerei“, nicht berücksichtigt werden.

10. Welche Sanktionen sind in diesen Fällen vorgesehen, und wie hoch sind die ggf. ausgesprochenen Bußgelder?

Ein Verstoß kann als Ordnungswidrigkeit mit einem Bußgeld bis zu 50 000 Euro geahndet werden.

12. Welche Kontrollmöglichkeiten existieren, um sicherzustellen, dass die Fischereifahrzeuge nur in der ihrem Schiffssicherheitszeugnis entsprechenden Einsatzgebiet fahren und fischen?

Zurzeit gibt es drei Möglichkeiten, nämlich die Auswertung der Daten des Vessel Monitoring System (VMS-Daten) (Fischereifahrzeuge über 15 m Länge), die Überwachung durch die Fischereiaufsicht und die Überwachung durch die Wasserschutzpolizei (Fahrzeuge im küstennahen Einsatz).

13. Inwiefern haben sich die Kontrollmöglichkeiten durch die Einführung des Vessel Monitoring System (VMS) und den digitalen Logbüchern verbessert?

14. Wie weit rückwirkend können die diesbezüglichen Kontrollen (z. B. durch Abgleich der digitalen Logbücher und der VMS-Daten) durchgeführt werden bzw. werden sie durchgeführt?

Die Fragen 13 und 14 werden gemeinsam beantwortet.

Eine Kontrolle, ob sich die Fischereifahrzeuge nur in den ihnen erlaubten Einsatzgebieten aufhalten, kann anhand der VMS-Daten erfolgen. Anhand der VMS-Daten und den Angaben in den (Papier- und elektronischen) Logbüchern

ist es möglich festzustellen, ob Fänge in den erlaubten Einsatzgebieten getätigt wurden. VMS- und Logbuchdaten sind nach Artikel 116 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1224/2009 (so genannte Kontrollverordnung) für einen Zeitraum von drei Jahren aufzubewahren.