

Aktionsplan Kleine Küstenfischerei

Wie aus dem Flottenbericht nach Art. 22 der VO (EU) Nr. 1380/2013 hervorgeht, bilden die Fahrzeuge unter 12 Metern den größten Teil der deutschen Fischereiflotte.

Eine Besonderheit in der Kleinen Küstenfischerei ist, dass viele Betriebe (ca. 42 %) nur im Nebenerwerb geführt werden. Dies gilt insbesondere für die Fahrzeuge unter 8 Meter. Wenn Fahrzeuge dieser Längenkategorie Haupterwerbsbetrieben zugeordnet sind, handelt es sich häufig um Zweit- oder Drittfahrzeuge. Eine ganze Reihe von Fahrzeugen ist daher über das Jahr gesehen nicht oder vergleichsweise selten aktiv.

In der Nordsee sind die Witterungsbedingungen und die eingesetzten Fangmethoden auf die Hauptzielarten in der Regel nicht für Fahrzeuge der Kleinen Küstenfischerei geeignet. Es gibt daher nur wenige solcher Fischereifahrzeuge, die überwiegend in geschützten Insellagen operieren.

In den häufig kleinen Fischereihäfen/Anlandestellen der deutschen Ostseeküste sind Fahrzeuge der Kleinen Küstenfischerei jedoch prägend und sehr wichtig für die Versorgung der lokalen Bevölkerung und der Touristen in den Küstenregionen mit frischem Fisch. Häufig erfolgt eine Direktvermarktung ohne Einbindung von Erzeugerorganisationen.

In der SWOT-Analyse wurde keine Trennung zwischen Betrieben der Kleinen Küstenfischerei und der übrigen Kutter- und Küstenfischerei vorgenommen. Deutschland hält eine Trennung auch nicht für erforderlich, da die Probleme i.d.R. vergleichbar sind und sich nicht an einer bestimmten Schiffslänge festmachen lassen. Im deutschen OP stehen alle Maßnahmen daher sowohl Betrieben der Kleinen Küstenfischerei als auch den größeren Betrieben der Kutter- und Küstenfischerei offen. Um zielgerichtet vor allem aktive, von der Fischerei wirtschaftlich abhängige Betriebe zu unterstützen, werden Fördermittel für Investitionen an Bord nur an Haupterwerbsbetriebe vergeben.

Die Kleine Küstenfischerei ist aufgrund ihres eingeschränkten Fahrbereichs und den damit verbundenen geringen Ausweichmöglichkeiten auf eine nachhaltige Bewirtschaftung der lokal vorkommenden Bestände angewiesen. Hier wies die GFP vor der Reform Defizite auf, die zu geringen Fangmöglichkeiten führten. Bis die in der GFP Reform beschlossene Umstellung der Bewirtschaftung der Bestände nach MSY-Kriterien und in mehrjährigen Managementplänen greift, werden die Betriebe insbesondere in der Ostsee noch einige Jahre mit niedrigen Fangmöglichkeiten leben müssen. Erschwerend hinzu kommen die geringen Erzeugerpreise, die die wirtschaftliche Lage der Betriebe zusätzlich belasten.

Ein vordringliches Ziel muss es daher sein, die Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftliche Nachhaltigkeit der Fischerei zu sichern und wenn möglich zu verbessern.

In der Förderung des Ausbaus der regionalen Vermarktung sowie der Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Bord und der Energieeffizienz werden daher wichtige Förderschwerpunkte gesehen. Von existenzieller Bedeutung für die gesamte Kutter- und Küstenfischerei in Deutschland wird es darüber hinaus in den zukünftigen Jahren sein, wieder mehr junge Menschen für den Beruf des Fischers zu interessieren. Ansonsten wird sich der durch altersbedingte Abgänge entstehende Strukturwandel verschärfen (das Durchschnittsalter der Kuttereigner liegt in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern über 55 Jahre) und sich ein in der Form nicht gewollter Konzentrationsprozess auf immer weniger und größere Einheiten in der Haupterwerbsfischerei durchsetzen. Deutschland plant daher neben der Unterstützung für Unternehmensgründungen junger Fischer auch Zuschüsse an Ausbildungsbetriebe für den erhöhten Aufwand bei der Berufsausbildung.

Weitere Schwerpunkte der künftigen Förderung werden in der Erforschung/Erprobung alternativer Fanggeräte und in der Verwendung beifangärmerer Fanggeräte sowie der Unterstützung von Vorhaben, die den Schutz von Meeresbiodiversität und Meeresökosystemen in Zusammenarbeit mit Fischern zum Ziel haben, gesehen. Die Lösung des Konfliktes zwischen Fischerei und Naturschutz ist insbesondere für die Kleine Küstenfischerei von besonderer Bedeutung, da ein großer Teil der deutschen Küstengewässer als Natura 2000-Gebiet ausgewiesen ist und aufgrund des eingeschränkten Fahrtbereichs der Fahrzeuge keine Ausweichmöglichkeiten bestehen.