

Marine und Fischerei

Unter der Schirmherrschaft von DMB-Mitglied Ingo Gädechens, MdB, begrüßte die Deutsche Maritime Akademie am 1. Oktober 2015 bei einem Parlamentarischem Frühstück in Berlin den Bundesminister für Ernährung und Landwirtschaft, Christian Schmidt. Zwanzig Abgeordnete waren unter den Gästen im voll besetzten Hopfingerbräu, um seinem Vortrag zum Thema „Fischerei und Marine“ zu folgen. Für alle, die nicht dabei sein konnten, hier der Redetext:

Fischerei und Marine – auf den ersten Blick haben beide Berufszweige wenig miteinander zu tun. Doch es gibt mehr Berührungspunkte, als wir denken.

Der Beruf des Fischers ist mit Sicherheit einer der ältesten der Welt. Ohne die Fischerei würde es die Marine nicht geben. Denn die Nahrungsbeschaffung war der früheste Anlass zum Wagnis Schifffahrt. Allerdings nimmt die Anzahl der aktiven Fischer in Deutschland immer mehr ab. Doch die Fischerei ist und bleibt nach wie vor ein wichtiger Wirtschaftszweig für unser Land. Sie ist traditioneller Bestandteil von Wirtschaft und Kultur und das nicht nur an der Küste, sondern auch an Flüssen, Seen und Teichen in ländlichen Räumen. Auch als Attrakti-

on für den Tourismus ist sie für die Wirtschaftskraft in diesen Regionen nicht zu unterschätzen. Insgesamt gibt die Fischereiwirtschaft 40.000 Menschen in Deutschland Arbeit.

Mit meiner Politik habe ich mich der nachhaltigen Fischerei verschrieben – auf See wie im Binnenland. Das Prinzip der „Nachhaltigkeit“ stammt zwar ursprünglich aus der Forstwirtschaft und bedeutet: Wer einen Wald hegt, muss darauf achten, nicht mehr Holz zu schlagen als nachwächst. Doch gleiches gilt auch für die Fischerei. Wir dürfen Fische nur im Rahmen ihrer Regenerationsfähigkeit nutzen. Denn sie sind nicht nur Nahrungsmittel für uns Menschen, sondern auch unverzichtbare Elemente der Ge-

wässer-Ökosysteme. Zudem sind nur gesicherte Fischbestände mit ausreichendem Nachwuchs langfristig Grundlage für Wertschöpfung und Arbeitsplätze.

Erster Weltkrieg

Bereits Ende des 19. Jahrhunderts fingen die Fischereibestände in der Nordsee, insbesondere beim Kabeljau, dramatisch an zu schrumpfen. Der Grund war die mit der Industriellen Revolution einhergehende Verbesserung der Fischfangmethoden. Mit dem Aufbau von Dampf-Hochseefloten konnten auf einmal viel weitere Strecken bewältigt werden. Gleichzeitig stieg der Bedarf an Fisch für eine wachsende Anzahl Menschen. So waren Fish and



Foto: DMB/Alexander Hub



v.l.: Claus Günther (Diehl Defense Holding GmbH), Mitglied des Beirates der DMA, Ingo Gädechens, Karl-Dietrich Haase, Christian Schmidt und Karl Heid

Chips das beliebteste Essen für die englischen Arbeiter. Doch wie es das Rad der Geschichte manchmal so will: Der Erste Weltkrieg brachte eine unfreiwillige Ruhepause für die Fischerei. Die Briten verminten die Zufahrtswege in die Nordsee bis in die Deutsche Bucht hinein so stark, dass kein Auslaufen der deutschen Fischer mehr möglich war. Im Gegenteil: Fischerei-Trawler wurden als Minensucher und zum Aufspüren von U-Booten rekrutiert. Das führte zu einer faktischen Einstellung der Fischerei abseits der Küsten. Die Fischbestände in der Nordsee nutzten die Ruhepause, erholten und verdreifachten sich wieder, was nach dem Krieg kurzzeitig zu Rekordfängen führte. Ungewollt sorgte also die Marine für eine, wenn auch nur kurzzeitige, Regeneration der Fischbestände und sicherte so den Bestand der Fischerei in der Nordsee.

Kriegsfischkutter

Als eine besondere Verschmelzung zwischen Fischerei und Marine müssen sicherlich die sogenannten Kriegsfischkutter gelten. In den ersten Jahren des Zweiten Weltkrieges stand die Marine vor der Aufgabe, Küstenschutz auf fast 18.000 km Küstenlänge bewältigen zu müssen. Um dem Mangel an Hilfsminensuchbooten, Vor-

posten-, Hafenschutz- und Geleitbooten zu begegnen, beschloss die Kriegsmarine 1942 den Bau der sogenannten Kriegsfischkutter. Die Aufträge wurden aber nicht von der Marine selbst vergeben, sondern vom Reichsernährungsministerium, um den eigentlichen Einsatzort zu verschleiern. Insgesamt kamen 554 Kriegsfischkutter zum Fronteinsatz, die nach dem Krieg zum größten Teil für ihre eigentliche Bestimmung, die Fischerei, eingesetzt wurden. Noch heute sind etwa zwei Dutzend Exemplare der Kriegsfischkutter im Einsatz: Zum Beispiel das alte Ausbildungsschiff NORDWIND der Deutschen Marine, das seit 2009 unter der Flagge des Deutschen Marinemuseums in See sticht.

Kabeljaukrieg

Die sogenannten Kabeljaukriege in den Jahren von 1958 bis 1975 führten zu einem dramatischen Zusammentreffen von Fischerei und Marine. In den 1970ern besaß die Deutsche Hochseefischerei AG über 60 Fahrzeuge, die in der Nordsee den Bedarf an Fisch für eine wachsende Bevölkerung decken sollten. Heute sind es nur noch sechs. Doch nicht nur Deutschland, alle Nordseeanrainer rüsteten ihre Flotten auf. Fischereinationen wie Island fühlten sich durch die damit einhergehende Abnah-

me der Fischereibestände – insbesondere des Kabeljaus – wirtschaftlich bedroht. Island weitete zum Schutz der eigenen Fischerei seine Ausschließliche Wirtschaftszone schrittweise von ehemals 3 auf 200 sm aus. Als die Isländische Marine anfang, Fischernetze zu kappen und Trawlerbesatzungen fremder, auch deutscher Schiffe festzusetzen, entsandte die britische Regierung Schiffe der Royal Navy. Doch es kam nie zu direkten Gewaltanwendungen. Der Konflikt wurde auf dem Verhandlungsweg beigelegt und die 200-sm-Grenze Islands 1975 akzeptiert. Doch belegen die Kabeljaukriege einmal mehr, dass Fischerei ein hochemotionales Thema ist. Dass dies heute noch der Fall ist, zeigt wieder der Fall Island. Die Rücknahme des isländischen EU-Beitrittsgesuchs wurde von dortiger Seite insbesondere mit der Fischereipolitik der EU begründet.

Gemeinsame Fischereipolitik

Der Erhalt der Fischbestände war nicht nur Auslöser für die Kabeljaukriege, er war auch einer der Gründe für die Schaffung der Gemeinsamen Fischereipolitik (GFP). Mit dem Beitritt von Ländern mit großen Fischfangflotten wie Dänemark, Großbritannien und Irland (1973) sowie Portugal und Spanien





Seit 2015 gilt ein Anlandegebot für die Fischerei

(1986) in die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) wurde dieser Schritt unausweichlich. Die GFP ist noch heute der gemeinsame Rahmen für die EU-weite Fischerei: Sie gewährt allen europäischen Fischereifloten gleichen Zugang zu den Hoheitsgewässern der EU und zu deren Fischgründen, sodass alle Fischer in einen fairen Wettbewerb treten können.

Bislang ist es der GFP nicht gelungen, die Bestände ausreichend zu schützen. 2013 haben sich daher die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und der Europäische Rat auf eine Reform ihrer Fischereipolitik zur Rettung der Fischbestände geeinigt. Die Reform der GFP gilt seit dem 1. Januar 2014. Doch bis es soweit war, musste viel Überzeugungsarbeit geleistet werden, galt es doch, entgegengesetzte Interessen zu vereinen: Zum einen das ökologische Ziel, weniger Fisch zu fangen, um die Meeresressourcen aufzubauen und zu erhalten. Zum anderen die Forderung der Fischereindustrie nach Gewinn und Sicherung ihrer Arbeitsplätze. Die Reform steht für einen radikalen Kurswechsel in der europäischen Fischereipolitik, denn Nachhaltigkeit wurde zum wichtigsten Prinzip erklärt. Angesichts der teils dramatischen Situation setzt die europäische Fischereipolitik auf ein modernes Fischereimanagement. Bis 2020 sollen alle Bestände nach dem Prinzip des maximalen Dauerertrages bewirtschaftet und die mehrjährigen Bewirtschaftungspläne auf alle wirtschaftlich genutzten Fischbestände ausgedehnt werden. Das Prinzip sichert



Die Fischerei fordert die Sicherung der Arbeitsplätze

die nachhaltige Nutzung der Bestände und ist Grundlage einer wirtschaftlich tragfähigen Fischerei. Ein wesentlicher Bestandteil der Reform ist die Einführung von Rückwurfverboten und Anlandegeboten ab dem 1. Januar 2015. Beifänge müssen nun angelandet werden und dürfen nur noch in bestimmten, eng begrenzten Ausnahmefällen über Bord geworfen werden. Mit der Reform der GFP ist nachhaltige Fischerei kein bloßes Versprechen mehr, sondern wird schrittweise Realität. Denn nur mit einer nachhaltigen Nutzung der Bestände ist eine wirtschaftlich tragfähige Fischerei möglich. Und die Reform zeigt erste Wirkung: Die

Kabeljaubestände in Nord- und Ostsee scheinen sich zu erholen.

Maritimes Sicherheitszentrum

Um die Regelungen der EU-Fischereipolitik nachzuhalten, gehören zu dem Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Ernährung drei Fischereischutzboote, die von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) bereedert werden. Mit Seekontrollen überwachen die Fischereischutzboote Fangeräte und Fangmengen. Aber die Schutzboote leisten darüber hinaus auch technische sowie humanitäre Hilfe für Fischereifahrzeuge. Und hier schließt sich der Kreis von Fischerei und Marine. Gemeinsam arbeiten BLE und Deutsche Marine im Maritimen Sicherheitszentrum zusammen. Ihre Zusammenarbeit

dient der Seeraumüberwachung, der Sicherheit auf See, der Verbesserung von Gefahrenabwehr und Unfallmanagement. Im Interesse der nationalen und internationalen Schifffahrt sowie der Sicherheit vor der deutschen Küste werden Informationen ausgetauscht und auf der Basis gemeinsamer Lagerkenntnisse Einsätze optimal koordiniert. MEERKATZE, SEADLER und SEEFALKE treffen nun auf BRANDENBURG, BRAUNSCHWEIG und BAYERN. 7

Dank gilt dem Sponsor,
der Concilium AG.