

# ITALIENS BLAUES GOLD

## Die rücksichtslose Jagd auf überfischte Sardinen und Anchovis in der italienischen Adria

Die italienische Hafenstadt Chioggia in der nördlichen Adria ist einer der größten Fischereihäfen Italiens. Zusammen mit dem nicht weit entfernten Hafen von Pila di Porto Tolle beheimatet sie jene italienische Fangflotte, die im Mittelmeer Jagd auf Sardinen, in Italien als „blaues Gold“ bekannt, und Anchovis macht.

Beide Schwarmfischarten werden entweder mit Ringwaden (engl. purse seine) gefangen oder mit der sogenannten Gespann-Fischerei (engl. pair trawling), bei der zwei Trawler gemeinsam ein Schleppnetz durch das Wasser ziehen. Durch die Zunahme der Flotte in den letzten vier Jahrzehnten wird erschreckend deutlich, warum die Sardinen- und Anchovis-Bestände inzwischen zusammengebrochen sind: Der Befischungsdruck ist enorm hoch und von Nachhaltigkeit weit entfernt.

Italien gehört zu den größten Fischereinationen der EU. Trotzdem ist es bekannt für die sehr zögerliche Umsetzung der europäischen Fischereivorschriften. Anchovis und Sardinen machen den größten Anteil des Fanges aus (21% und 6%).

Die Mehrheit der europäischen Fischbestände ist entweder überfischt oder bis an die Grenzen ausgebeutet. Im Mittelmeer gelten etwa 95% der Bestände, für die überhaupt Daten vorliegen, als überfischt. Exzessive Fangkapazitäten, auch als „Überkapazitäten“ bezeichnet, führen zu Überfischung, schaden der Umwelt und machen die Fischerei wirtschaftlich unrentabel. Bis jetzt sind alle Versuche fehlgeschlagen, diese Überkapazitäten abzubauen.

**Grafik 1: Bestandsentwicklung von Sardinen und Anchovis in der nördlichen und zentralen Adria im Vergleich zur Entwicklung der Fangkapazität der Gespann-Fischereiflotten in Chioggia und Pila di Porto Tolle zwischen 1975 und 2012**

Quellen: Biomasse-Schätzungen für Anchovis und Sardinen des GFCM Sub-Committee on Stock Assessment (2011), Daten zur Fangkapazitäten stammen aus dem EU-Flottenregister (2012)

### Die Sardinen-Flotte wächst – trotz überfischter Bestände

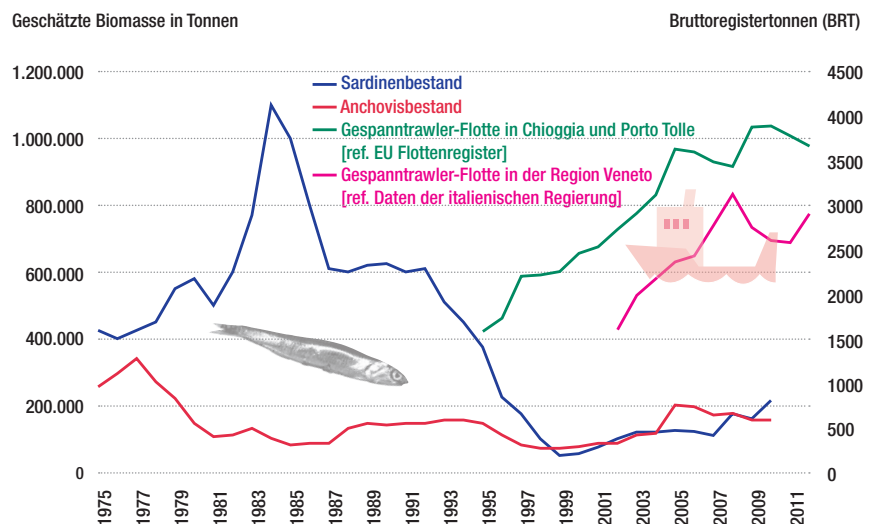
Wissenschaftliche Erhebungen aus den letzten vier Jahrzehnten zeigen einen ernsten Bestandsrückgang für Anchovis und Sardinen in der nördlichen und zentralen Adria. Trotz der Bestandsschwäche beider Fischbestände hat sich die Fangkapazität der Gespannfischerei-Flotte in Chioggia und Pila di Porto Tolle in den letzten 20 Jahren erhöht. Die Anzahl der für die Gespannfischerei vergebenen Lizenzen nahm um 70% zu und die Gesamttonnage der Schiffe mit einer solchen Fanglizenz wuchs zwischen 1995 und 2012 um 130% an. Tatsächlich wurde 1996 für die vielen neuen Schiffe mit dem Bau des neuen Hafens Pila di Porto Tolle begonnen.

Vergleicht man die Daten des EU-Flottenregisters mit jenen der italienischen Regierung wird deutlich, dass Italiens Regierung einen Anstieg der Kapazitäten für die Gespann-Fischerei in der nördlichen Adria selbst dann noch erlaubte, als wissenschaftliche Gutachten längst den stetigen Rückgang der beiden Fischarten belegten und beide Fischbestände bereits als überfischt galten. Anders formuliert: Italiens Regierung hat

geltende EU-Gesetze missachtet, die – ganz im Gegenteil – zu einer Reduzierung der Kapazitäten hätten führen müssen.

Behauptungen, die Lizenzen seien in erster Linie als „Versuchsfischerei“ vergeben worden, spotten der Tatsache, dass Fischer mit diesen Lizenzen mehr als ein Jahrzehnt lang fischen konnten. Eine fehlende zeitliche Beschränkung der Fanglizenzen belegt, dass offensichtlich eine andauernde bzw. dauerhafte Verlagerung in die Gespann-Fischerei angestrebt wurde. Am wahrscheinlichsten scheint es, dass die italienische Regierung Überkapazitäten in der Grundsleppnetz-Fischerei in die Gespann-Fischerei umschichten wollte, um Entlassungen im Fischereisektor zu vermeiden.

Die negativen Folgen dieses verfehlten Flottenmanagements liegen auf der Hand: Überkapazitäten wurden einfach von einer Fischerei in eine andere verlagert. Der Fischereidruck auf die Anchovis- und Sardinenbestände nahm damit allerdings dramatisch zu – die Bestände schrumpften zusehends. In der Folge – und auch aufgrund des höheren Wettbewerbs innerhalb der Flotte – nahm die Wirtschaftlichkeit der Gespann-Fischerei bis zur Unrentabilität ab.



## Verschwendung von Ressourcen durch Rückwürfe

Recherchen von Greenpeace belegen zudem, dass Anchovis und Sardinen häufig als ungenutzter Beifang entsorgt werden, wenn der Marktpreis für die jeweilige Fischart unattraktiv gering ist. Als Rückwurf (engl. discard) wird die gängige Praxis bezeichnet, bei der Fischer den gerade gefangenen Fisch oder andere mitgefangene Lebewesen tot oder sterbend wieder über Bord kippen. Diese Verschwendung von Fischressourcen ist zutiefst unökologisch und nicht nachhaltig.

Greenpeace konnte im Hafen von Chioggia wiederholt den Rückwurf großer Mengen von Sardinen und Anchovis dokumentieren. Bereits 2003 - dem frühesten Zeitpunkt, für den Greenpeace Nachweise vorliegen - wurden schätzungsweise 6 bis 9 Tonnen Anchovis pro Tag und pro Trawlerpaar ungenutzt über Bord gekippt. Rückwürfe werden nicht offiziell gemeldet. Deshalb liegen die offiziellen Fangstatistiken für in der Veneto-Region gefangene Sardinen und Anchovis weit unter der tatsächlich getöteten Fangmenge.

Die vorliegende Greenpeace-Dokumentation über das laxe italienische Flottenmanagement in der Adria belegt, wie dringlich die gesamte Europäische Union das Problem exzessiver Überkapazitäten angehen muss, um sowohl die Fischbestände als auch den Fischereisektor vor dem Untergang zu retten. Die kurzsichtige Verlagerung von Kapazitäten von einer Fischerei in die andere verschiebt lediglich das Problem der Überfischung in einen anderen Teil des marinen Ökosystems.

## Empfehlung

Greenpeace fordert daher im Rahmen der Reform der EU-Fischereigesetzgebung (GFP), bestehende Fischereikapazitäten in Relation zu den erlaubten Fangmengen zu analysieren und Überkapazitäten der EU-Flotte durch Stilllegung abzubauen.

Zum Abbau von Überkapazitäten muss eine neue GFP konkrete Aktionspläne vorsehen. Dabei kann nur die Einführung einer einheitlichen Frist gewährleisten, dass die Mitgliedsländer den Abbau bestimmter Flottensegmente durch nationale Abbaupläne umgehend angehen.

September 2012

