

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 2024

Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat

Inhalt

1.A: Beschreibung und Entwicklung der Flotte	4
i. Beschreibung der Flotte.....	4
ii. Zusammenhänge zwischen Flotte und Fischereien.....	7
iii. Entwicklung der Flotte.....	13
1.B: Angaben zu den Fischereiaufwandsbeschränkungen und Auswirkungen dieser auf die Fangkapazität.....	14
i. Fischereiaufwandsbeschränkungen	14
ii. Auswirkungen von Fischereiaufwandsbeschränkungen auf die Fangkapazität	14
1.C: Angaben zur Einhaltung der Zugangs-/Abgangsregelung.....	14
1.D: Flottenmanagement	16
i. Bewertung des Flottenmanagementsystems (Schwächen, Stärken)	16
ii. Pläne zur Verbesserung des Flottenmanagementsystems	17
iii. Informationen zum allgemeinen Stand der Erfüllung von Flottenpolitikinstrumenten	18
2. Analyse der Gleichgewichtsindikatoren und Bewertung des Gleichgewichts	18
Passives Fanggerät < 8 m (PG VL0008A, ehemals PG VL0010)	19
Passives Fanggerät < 8 m (PG VL0008L)	21
Passives Fanggerät 8 - 12 m (PG VL0812A, ehemals PG VL1012)	22
Passives Fanggerät 8 - 12 m (PG VL0812L).....	24
Treibnetz- oder Stellnetzfisher 12 – 18 m (DFN VL1218)	26
Treibnetz- oder Stellnetzfisher 24 – 40 m (DFN VL2440)	28
Baumkurrenfahrzeuge 10 – 12 m (TBB VL1012).....	30
Baumkurrenfahrzeuge 12 – 18 m (TBB VL1218).....	31
Baumkurrenfahrzeuge 18 – 24 m (TBB VL1824).....	33
Baumkurrenfahrzeuge 24 – 40 m (TBB VL2440).....	35
Baumkurrenfahrzeuge > 40 m (TBB VL40XX)	36
Schleppnetzfahrzeuge <8 m (DTS VL0008), demersal.....	37
Schleppnetzfahrzeuge 8 – 12 m (DTS VL0812, ehemals DTS VL1012), demersal	38
Schleppnetzfahrzeuge 12 – 18 m (DTS VL1218), demersal.....	39
Schleppnetzfahrzeuge 18 – 24 m (DTS VL1824), demersal.....	41
Schleppnetzfahrzeuge 24 – 40 m (DTS VL2440), demersal.....	42
Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (DTS VL40XX), demersal.....	44
Schleppnetzfahrzeuge 10 - 12 m (TM VL1012), pelagisch	45

Schleppnetzfahrzeuge 12 - 18 m (TM VL1218), pelagisch	46
Schleppnetzfahrzeuge 18 - 24 m (TM VL1824), pelagisch	47
Schleppnetzfahrzeuge 24 - 40 m (TM VL2440), pelagisch	48
Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (TM VL40XX), pelagisch	49
3. Allgemeine Kommentare zu den Indikatoren.....	50
3.1. Technischer Indikator	50
3.2. Biologische Indikatoren	51
3.3. Ökonomische Indikatoren.....	55
4. Gesamtbewertung des Gleichgewichts	56
5. Aktionsplan zur Anpassung struktureller Ungleichgewichte in der deutschen Fischereiflotte aufgrund der Ergebnisse der Indikatoren.....	56
5.1 Kleine Küstenfischerei Ostsee.....	56
5.2 Nordsee-Garnelenfischerei.....	57

1.A: Beschreibung und Entwicklung der Flotte

i. Beschreibung der Flotte

Die deutsche Fischereiflotte bestand zum 31.12.2024 aus 1.099 Fischereifahrzeugen mit einer Kapazität von 58.239 GT und 126.552 kW. Dies entspricht einem Rückgang in Höhe von 35 Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr. Die Fangkapazität erhöhte sich in der Tonnage um 2.009 GT und in der Motorleistung um 1.439 kW. Die Fischereifahrzeuge wurden für die folgende Beschreibung sieben Gruppen zugeordnet.

Gemäß Kommissions-Beschluss 2021/1167 hat sich die Segmentierung mit dem Jahr 2021 leicht geändert. In Anlehnung an die Logbuchpflicht wurde die Grenze der Längensklassen für die Ostsee von 10 m auf 8 m verschoben. Darüber hinaus wurde gemäß Durchführungsbeschluss (EU) 2022/39 der Kommission für die passive Fischerei mit Fahrzeugen unter 12 m eine Unterscheidung nach dem Grad der Aktivität vorgenommen, und zwar anhand eines Jahresumsatzes von 10.000€. Fahrzeuge im Segment mit der Kennung „A“ liegen über dieser Grenze, Fahrzeuge im Segment „L“ liegen darunter. Die Segmente werden ab dem Referenzjahr 2021 wie folgt weitergeführt:

- DTS VL0812 wird unter DTS VL1012 fortgeführt, da es in der deutschen kommerziellen Fischereiflotte ohnehin keine DTS-Fahrzeuge zwischen 8 und 10 m Länge gibt.
- PG VL0010 wird mit den Daten von PG VL0008A fortgeführt. Eine neue Tabelle für die Indikatoren wurde ab 2021 begonnen für PG VL0008L.
- PG VL1012 wird fortgeführt mit den Daten von PG VL0812A. Eine neue Tabelle wurde ab 2021 begonnen für PG VL0812L.

Stellnetzfahrzeuge <12 m (PG VL0008, PG VL0812)

Den zahlenmäßig größten Anteil in der deutschen Fischereiflotte haben die 853 Fahrzeuge in der kleinen Küstenfischerei mit einer Gesamtlänge über alles von weniger als 12 Metern. Diese Fahrzeuge sind hauptsächlich mit passiven Fanggeräten (darunter v.a. Stellnetze) in der Ostsee aktiv. Insgesamt 340 Fahrzeuge dieses Segments üben die Fischerei lediglich im Nebenerwerb aus. Einige dieser Fahrzeuge kommen auch nur als Zweit- oder Drittfahrzeuge zum Einsatz und weisen dementsprechend keine oder nur eine geringe Fangaktivität auf. So waren gemessen auf das gesamte Jahr 2024 etwa 260 dieser Fahrzeuge fischereilich inaktiv. Befischte Hauptarten sind Hering, Scholle, Flunder, Brassen und Plötze, aber auch Dorsch (unvermeidbarer Beifang).

Diese Gruppe verringerte sich um 28 Fahrzeuge und damit die Tonnage um 8 GT und die spezifische Motorleistung um 33 kW.

Fischereifahrzeuge mit passivem Fanggerät ≥ 12 m (DFN VL1218, DFN VL1824, DFN VL2440, FPO VL2440)

Eine weitere Gruppe bilden Fischereifahrzeuge mit einer Gesamtlänge von über 12 Metern, welche überwiegend passive Fanggeräte einsetzen. Hierunter fielen zum 31.12.2024 insgesamt 16 Fischereifahrzeuge. Die größeren Fahrzeuge dieser Gruppe fischen ausschließlich in westlichen Gewässern und hier hauptsächlich Seeteufel und Rote Tiefseekrabbe (*Chaceon affinis*). Weiterhin werden Fahrzeuge in der Nordsee und im Skagerrak eingesetzt (Seeteufel, Scholle, Kabeljau, Hummer, Taschenkrebs und Seeszunge). Kleinere Fahrzeuge dieser Gruppe sind in der Ostsee aktiv, insbesondere in der Plattfischfischerei.

Die Anzahl für diese Gruppe erhöhte sich um 4 Fahrzeuge. Grund für den Zuwachs ist u.a. der Wechsel aus dem Schleppnetzsegment in die passive Fischerei. Die Fangkapazität erhöhte sich um 186 GT und um 563 kW.

Schleppnetzfahrzeuge <40 m (DTS VL0812, DTS VL1218, DTS VL1824, DTS VL2440)

Insgesamt 39 Fahrzeuge wurden zum 31.12.2024 der Gruppe der Schleppnetzfahrzeuge bis zu einer Gesamtlänge von 40 m zugeordnet. In der Nordsee werden diese Fahrzeuge hauptsächlich zum Fang von Seelachs, Kabeljau, Schellfisch, Kaisergranat sowie Scholle und Seehecht eingesetzt, wohingegen in der Ostsee überwiegend Sprotte, Scholle und Flunder gefangen wurden.

Die Anzahl der Fahrzeuge reduzierte sich in diesen Segmenten um 6 Fahrzeuge. Die Fangkapazität verringerte sich um 362 GT und 1.591 kW.

Baumkurrenfahrzeuge (TBB VL0010, TBB VL1012, TBB VL1218, TBB VL1824, TBB VL2440, TBB VL40XX)

Die Baumkurrenfahrzeuge nehmen einen wichtigen Stellenwert innerhalb der deutschen Fischerei ein. Die Nordseegarnele (*Crangon crangon*, CSH) ist für den überwiegenden Teil dieser Fahrzeuge die Zielart. Die großen Baumkurrenkutter sind in der gesamten Nordsee aktiv und fischen hierbei hauptsächlich Plattfische wie Scholle, Seeszunge und Steinbutt.

Zum 31.12.2024 waren 175 Baumkurrenfahrzeuge mit einer Kapazität von insgesamt 8.852 GT und 39.394 kW in der deutschen Fischereiflotte registriert, was einem Rückgang von 5 Fahrzeugen entspricht. Insgesamt erhöhte sich jedoch die Tonnage um 166 GT. Die Motorleistung blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Pelagische Hochseefischerei (TM VL40XX)

Im Segment der pelagischen Hochseefischerei (Gesamtlänge 40 Meter oder mehr) waren am 31.12.2024 insgesamt 4 Fahrzeuge in der deutschen Fischereiflotte registriert. Fahrzeuge dieses Segments sind sehr unterschiedlich in ihrer Größe und ihren Einsatzmöglichkeiten. Hierzu zählen einerseits die großen Hochseefahrzeuge mit über 100 Metern Gesamtlänge und bis zu 9000 GT als auch die deutlich kleineren Hochseekutter mit 700-1000 GT. Die Fahrzeuge hatten sehr vielfältige Fanggebiete. In der Nordsee und den westlichen Gewässern (ICES 4, 5b, 6a, 7) wurden hauptsächlich Hering, Makrele und Blauer Wittling gefangen. In der Ostsee wurde vor allem Sprotte und im östlichen Teil auch Hering gefangen.

Die Anzahl der Fahrzeuge sowie die Fangkapazität (18.197 GT, 18.278 kW) blieben unverändert.

Demersale Hochseefischerei (DTS VL40XX)

Dem Segment der demersalen Hochseefischerei waren unverändert zum Vorjahr insgesamt 5 Fahrzeuge zugeordnet. Im Flottenregister wurde jedoch der Neubau eines Fahrzeuges, bei gleichzeitigem Flottenabgang eines Bestandsfahrzeuges registriert. Die Fahrzeuge fischen fast ausschließlich im Nordatlantik (u.a. Grönland, Norwegen, Spitzbergen; ICES 1, 2 und 14). In norwegischen Gewässern und um Spitzbergen wurde hauptsächlich Kabeljau, Eismeergarnele (*Pandalus borealis*, PRA) und Rotbarsch gefangen. In grönländischen Gewässern und in NEAFC-Gebieten wurde die Fischerei auf Schwarzen Heilbutt, Rotbarsch und Kabeljau ausgeübt.

Zum 31.12.2024 stieg die Fangkapazität um 2.006 GT auf insgesamt 20.384 GT und um 2.400 kW auf insgesamt 23.320 kW an.

Muschelfischerei (DRB VL2440, DRB VL40XX)

Zum 31.12.2024 sind dem Segment der Muschelfischerei 7 Fahrzeuge zugehörig. Zumeist bewirtschaften diese Fahrzeuge eigene Muschelkulturen, sind aber auch dazu befugt, anders als die reinen Aquakulturfahrzeuge, wilde Muscheln zu fischen. Sie sind ausschließlich in der Nordsee tätig. Für die Nutzung der Muschelressourcen in den Küstengewässern ist eine separate Erlaubnis des jeweiligen Landes notwendig. Für Berechnungen der Indikatoren wurden die Fahrzeuge dieser Gruppe im Segment DRB VL2440 zusammengefasst.

Dieses Segment blieb im Jahr 2024 sowohl bei der Anzahl der Fahrzeuge, als auch bei der Fangkapazität unverändert.

ii. Zusammenhänge zwischen Flotte und Fischereien

Die folgende Darstellung erfolgt nach DCF-Segmenten (Tabelle 8 des Delegierten Beschlusses (EU) 2021/1167 der Kommission). In **Anlage 1** wird dargestellt, welche Fisch- und Wirbellosen-Bestände von welchem Segment im Jahr 2024 befischt wurden. Die aufgeführten Bestände sind die wichtigsten für das jeweilige Segment. Es wurden größtenteils nur Bestände berücksichtigt, von denen 2024 mindestens 100 t von Fahrzeugen im jeweiligen Segment angelandet wurden (und mindestens 500 t bei den pelagischen Hochseetrawlern über 40 m (TM VL40XX)). Für einige Segmente wie z.B. DFN VL1218, DTS VL0812 und die PG-Segmente wurden auch die wichtigsten Bestände mit Anlandungen von unter 100 t aufgeführt, da in einigen dieser Segmente auch Bestände mit Anlandungen von unter 100 t eine gewisse Bedeutung haben.

Die Bestandseinschätzungen (**Anlage 2**) beziehen sich bei der fischereilichen Sterblichkeit (F) auf das Jahr 2023 und bei der Einschätzung der Reproduktionskapazität auf Anfang 2024. Hierbei ist zu beachten, dass die fischereiliche Sterblichkeit eines Bestandes in der Mehrzahl der Fälle aus den Fangaktivitäten verschiedener Flotten aller beteiligter Nationen resultiert und nicht allein auf die Fischereiaktivitäten der deutschen Fischereifahrzeuge zurückzuführen ist. Komplette Daten für das Jahr 2024 sind erst im Laufe des Jahres 2025, nach Abgabefrist dieses Flottenberichts, verfügbar. Für einige Bestände können sich aufgrund aktuellerer Daten (von 2024) teilweise deutlich abweichende Einschätzungen ergeben, die erst im nächsten Jahresbericht berücksichtigt werden.

Passives Fanggerät < 8 m (PG VL0008A, PG VL0008L)

Die Fahrzeuge dieser Segmente befischten 2024 im marinen Bereich hauptsächlich vier Bestände in der Ostsee und im Kattegat. Das Segment PG VL0008A fing vor allem Scholle (Kattegat, Beltsee und Öresund: 20 t), gefolgt von Hering in der westlichen Ostsee (11 t) und den beiden Flunderbeständen (Beltsee und Öresund: 11 t; westlich von Bornholm und in der südwestlichen zentralen Ostsee: 13 t). Im Segment PG VL0008L wurde der westliche Heringsbestand angelandet (34 t), gefolgt von der Flunder westlich von Bornholm und in der südwestlichen Ostsee mit 25 t und der Scholle in Kattegat, Beltsee und Öresund mit 24 t. Bei dem frühjahrslaichenden Heringsbestand der westlichen Ostsee liegt die Laicherbestandsbiomasse (spawning stock biomass – SSB) seit einigen Jahren unterhalb von B_{lim} . Obwohl F_C 2023 weiterhin unterhalb von F_{MSY} lag, wird der Zustand dieses Bestandes als so schlecht eingeschätzt, dass der ICES wie schon in den Jahren zuvor einen Nullfang für 2025 empfiehlt. Die Aussichten für diesen Bestand sind außerdem wegen schlechter Nachwuchsproduktion weiterhin negativ. Der Schollenbestand (Kattegat, Beltsee und Öresund) hingegen besitzt die volle Reproduktionskapazität und wurde mit F_C unter F_{MSY} befischt. Für die befischten Flun-

derbestände wurde vom ICES zwar keine Bestandsabschätzung angefragt, aber Informationen hierzu liegen vor. Beide Bestände werden mit F_c unter F_{MSY} befischt und der Bestand in der Beltsee und dem Öresund weist die volle Reproduktionskapazität auf (bei dem Bestand westlich von Bornholm und in der südwestlichen Ostsee liegt keine Einschätzung hierzu vor). Die Plattfischfänge in der Ostsee gehen seit einigen Jahren zurück. Die deutschen Fanganteile in der ICES Subdivision 22 sind aber relativ hoch. Die Zustandseinschätzung des ICES der Plattfischbestände ist dabei weiterhin positiv. Der ehemals wirtschaftlich sehr bedeutende Dorsch der westlichen Ostsee wurde nur in geringen Mengen im Rahmen einer Beifangquote gefangen (jeweils < 2 t). Neben den marinen Hauptarten wurden von diesen Segmenten in der Ostsee und den angrenzenden Brackwassergebieten auch größere Mengen Brassen (PG VL0008A: 299 t, PG VL0008L: 70 t), Plötze (A: 212 t, L: 44 t), Zander (A: 49 t, L: 19 t), Flussbarsch (A: 48 t, L: 23 t) und Aal (A: 25 t, L: 25 t) gefangen.

Passives Fanggerät 8 - 12 m (PG VL0812A, PG VL0812L)

Die Fahrzeuge dieser Segmente befischten 2024 hauptsächlich vier Bestände in der Ostsee. Am meisten wurde im Segment PG VL0812A Scholle (Kattegat, Beltsee und Öresund, 260 t) und Hering in der westlichen Ostsee (107 t) gefangen, während im Segment PG VL0812L mehr Hering in der westlichen Ostsee (32 t) als Scholle gefangen wurde (19 t). Neben den marinen Hauptarten wurden von PG VL0812A in der Ostsee und den angrenzenden Brackwassergebieten auch größere Mengen Brassen (120 t), Plötze (45 t) und Flussbarsch (43 t) gefangen. Beim Hering in der westlichen Ostsee liegt die SSB seit einigen Jahren unterhalb von B_{lim} . Obwohl F_c 2023 unterhalb von F_{MSY} lag, wird der Zustand dieses Bestandes als so schlecht eingeschätzt, dass der ICES wie schon in den Jahren zuvor einen Nullfang für 2025 empfiehlt. Die Aussichten für diesen Bestand sind außerdem wegen schlechter Nachwuchsproduktion weiterhin negativ. Der Schollenbestand (Kattegat, Beltsee und Öresund) besitzt die volle Reproduktionskapazität und wurde mit F_c unter F_{MSY} befischt. Flunderfänge des Bestandes westlich von Bornholm und in der südwestlichen zentralen Ostsee (43 t) und des Bestandes in der Beltsee und dem Öresund (35 t) sind für das Segment PG VL0812A ebenfalls von Bedeutung. Für diese befischten Flunderbestände wurde vom ICES zwar keine Bestandsabschätzung angefragt, aber Informationen hierzu liegen vor. Beide Bestände werden mit F_c unter F_{MSY} befischt und der Bestand in der Beltsee und dem Öresund weist die volle Reproduktionskapazität auf (bei dem Bestand westlich von Bornholm und in der südwestlichen Ostsee liegt keine Einschätzung vor). Die Plattfischfänge gehen seit einigen Jahren zurück, nehmen aber in der ICES-Subdivision 22 noch hohe Fanganteile ein. Die Zustandseinschätzung der Plattfischbestände durch den ICES ist weiterhin positiv. Erwähnenswert ist, dass der traditionell sehr wichtige Dorschbestand in der westlichen Ostsee nur in geringen Mengen im Rahmen einer reinen Beifangquote gefangen wurde (A: 4 t, L: < 1 t).

Treibnetz- oder Stellnetzfisher 12 – 18 m (DFN VL1218)

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten 2024 hauptsächlich Kabeljau (107 t), Scholle (26 t) und Seezunge (19 t) in der Nordsee. Der Schollen- und der Seezungenbestand in der Nordsee weisen die volle Reproduktionskapazität auf und die fischereiliche Sterblichkeit F_C in der Nordsee lag jeweils unterhalb von F_{MSY} . Die Einschätzung des Bestandszustandes beim Kabeljau in der Nordsee ist etwas komplizierter geworden, da als Resultat eines ICES-Benchmarks in 2023 der Kabeljaubestand in drei Unterbestände mit derzeit unterschiedlichen Bestandszuständen eingeteilt wurde. Die SSB befindet sich beim nordwestlichen und dem Viking-Unterbestand jeweils oberhalb von $MSY_{Btrigger}$ und beim südlichen Unterbestand unterhalb von B_{lim} . Da sich die Unterbestände zu bestimmten Zeiten in der Nordsee vermischen und diese morphologisch nicht zu unterscheiden sind, werden die Fänge nicht nach Unterbestand gemeldet. Was alle drei Unterbestände allerdings gemeinsam haben ist, dass die fischereiliche Sterblichkeit F_C in 2023 oberhalb von F_{MSY} lag.

Treibnetz- oder Stellnetzfisher 24 – 40 m (DFN VL2440)

Dieses Segment befischte im Jahr 2024 hauptsächlich Seeteufel (*Lophius piscatorius* und *L. budegassa*) im Nordostatlantik (Gesamt: 518 t). 282 t wurden in den ICES-Gebieten 4 und 6 und in Div.3a (anf.27.3a46) gefangen, während 236 t in ICES-Gebiet 7 (mon.27.78abd und ank.27.78abd) gefangen wurden. Alle drei Bestände weisen derzeit volle Reproduktionskapazität und wurden mit F_C unter F_{MSY} befischt.

Baumkurrenfahrzeuge 0 – 10 m (TBB VL0010)

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (*Crangon crangon*, 5 t). Diese Zielart ist nicht quotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen. Dieses Segment wird aufgrund der niedrigen Fänge im Folgenden nicht weiter berücksichtigt.

Baumkurrenfahrzeuge 10 – 12 m (TBB VL1012)

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (7 t). Diese Zielart ist nicht quotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen.

Baumkurrenfahrzeuge 12 – 18 m (TBB VL1218)

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (2 033 t). Diese Zielart ist nicht quotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen.

Baumkurrenfahrzeuge 18 – 24 m (TBB VL1824)

Die Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments befischten fast ausschließlich die Nordseegarnele (2 289 t). Diese Zielart ist nicht quotiert, eine analytische Bestandsberechnung wird nicht vorgenommen.

Baumkurrenfahrzeuge 24 – 40 m (TBB VL2440)

Die Hauptaktivität der Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments war die Fischerei in der Nordsee auf Scholle (153 t), Seezunge (129 t), Nordseegarnele (66 t) und Steinbutt (51 t). Scholle, Seezunge und Steinbutt weisen derzeit die volle Reproduktionskapazität auf und die fischereiliche Sterblichkeit F_c lag 2023 bei allen drei Beständen unterhalb von F_{MSY} . Bei der Nordseegarnele gibt es keine Bestandsabschätzung.

Baumkurrenfahrzeuge > 40 m (TBB VL40XX)

In der Nordsee war die Hauptaktivität der Baumkurrenfahrzeuge dieses Segments die Fischerei auf Scholle (206 t), Seezunge (119 t) und Steinbutt (64 t). Alle drei Bestände weisen derzeit die volle Reproduktionskapazität auf und die fischereiliche Sterblichkeit lag 2023 jeweils unterhalb von F_{MSY} .

Schleppnetzfahrzeuge 10 – 12 m (DTS VL1012, alias DTS VL0812), demersal

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten hauptsächlich Sprotte in der Ostsee (87 t) und Flunder westlich von Bornholm und südwestliche Ostsee (40 t). Die Ostseesprotte weist die volle Reproduktionskapazität auf und die fischereiliche Sterblichkeit lag oberhalb von F_{MSY} . Obwohl für den Flunderbestand vom ICES keine Bestandsabschätzung angefragt wurde, sind Informationen zu diesem Bestand verfügbar. Eine Einschätzung der Reproduktionskapazität wird zwar nicht vorgenommen, aber der Bestand wurde mit F_c unter F_{MSY} befischt.

Schleppnetzfahrzeuge 12 – 18 m (DTS VL1218), demersal

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der Ostsee hauptsächlich Sprotte (294 t) und Scholle (Kattegat, Beltsee und Öresund: 138 t). Zusätzlich wurden noch in der Nordsee 128 t Scholle und 44 t Schellfisch gefangen. Alle vier Bestände besitzen die volle Reproduktionskapazität, Sprotte wurde mit F_c über F_{MSY} und die beiden Schollenbestände und Schellfisch mit F_c unterhalb von F_{MSY} befischt.

Schleppnetzfahrzeuge 18 – 24 m (DTS VL1824), demersal

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der Nordsee hauptsächlich Scholle (222 t) und Kaisergranat (FU 33: 137 t, FU 5: 95 t) und zusätzlich noch 65 t Steinbutt. In der Ostsee wurde vor allem Sprotte (333 t) und Scholle (78 t) gefangen. Die beiden Schollenbestände, Sprotte und Steinbutt weisen die volle Reproduktionskapazität auf. Scholle (Nordsee und Ostsee) und Steinbutt wurden 2023 mit einer fischereilichen Sterblichkeit F_c von unter F_{MSY}

befischt, während F_C bei Sprotte oberhalb von F_{MSY} lag. Für die beiden Kaisergranat-Einheiten FU 33 und FU 5 ist eine Klassifizierung des Bestandszustandes nicht verfügbar.

Schleppnetzfahrzeuge 24 – 40 m (DTS VL2440), demersal

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der Nordsee hauptsächlich Seelachs (4 407 t), Kabeljau (982 t), Schellfisch (564 t), Scholle (191 t), Pollack (156 t), und Kaisergranat FU 33 (69 t). In der Ostsee wurde vor allem Sprotte (249 t) gefangen. Von den hauptsächlich befischten Beständen weisen vier die volle Reproduktionskapazität auf (Scholle Nordsee und Skagerrak, Schellfisch Nordsee, Sprotte Ostsee und Seelachs Nordsee).

Beim Nordseepollack und Kaisergranat FU 33 ist eine Klassifizierung in Bezug auf die Reproduktionskapazität vom ICES nicht verfügbar.

Die Einschätzung des Bestandszustandes beim Kabeljau in der Nordsee ist etwas komplizierter geworden, da als Resultat eines ICES-Benchmarks in 2023 der Kabeljaubestand in drei Unterbestände mit derzeit unterschiedlichen Bestandszuständen eingeteilt wurde. Die SSB befindet sich beim nordwestlichen und dem Viking-Unterbestand jeweils oberhalb von $MSY_{Btrigger}$ und beim südlichen Unterbestand unterhalb von B_{lim} . Da sich die Unterbestände zu bestimmten Zeiten in der Nordsee vermischen und diese morphologisch nicht zu unterscheiden sind, werden die Fänge nicht nach Unterbestand gemeldet. Was alle drei Unterbestände allerdings gemeinsam haben ist, dass die fischereiliche Sterblichkeit F_C in 2023 oberhalb von F_{MSY} lag.

Die fischereiliche Sterblichkeit F_C war bei der Scholle und Schellfisch in der Nordsee niedriger als F_{MSY} , während beim Nordseeseelachs und bei der Ostseesprotte F_C oberhalb von F_{MSY} lag. Beim Pollack in der Nordsee und dem Kaisergranat FU 33 ist der Bewirtschaftungszustand unklar.

Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (DTS VL40XX), demersal

Die Fahrzeuge dieses Segments befischten in der Barentssee und Norwegensee hauptsächlich nordostarktischen Kabeljau (5 607 t), Eismeergarnele (*Pandalus borealis*, 3 371 t), Rotbarsch (*Sebastes mentella*, 458t), Doggerscharbe (229 t), Schellfisch (188 t) und Schwarzer Heilbutt (183 t). In Westgrönland im NAFO-Gebiet wurden insgesamt 1 650 t Schwarzer Heilbutt gefangen. Im ICES-Untergebiet 14 auf dem ostgrönländischen Schelf und westlich von Island wurden vor allem Schwarzer Heilbutt (3 694 t), Rotbarsch (*Sebastes norvegicus*, 1 049 t) und Kabeljau (cod.2127.1.14.osc: 1 961 t) gefangen. Von den befischten Beständen weisen drei die volle Reproduktionskapazität auf (Schwarzer Heilbutt Westgrönland, Rotbarsch *S. norvegicus* vor Ostgrönland/Island und Rotbarsch *S. mentella* Nordostarktis). Beim nordostarktischen Kabeljau, Schellfisch, Schwarzer Heilbutt, Eismeergarnele und Doggerscharbe und dem Kabeljau vor Ostgrönland und Südwestgrönland gibt es keine aktuelle ICES-Bestandseinschätzung oder generell keine Bestandsabschätzung. Beim Schwarzen Heilbutt auf dem ostgrönländischen Schelf und westlich von Island lag die SSB unterhalb von $MSY_{Btrigger}$.

Die fischereiliche Sterblichkeit F_C lag beim Schwarzen Heilbutt auf dem ostgrönländischen Schelf und westlich von Island oberhalb von F_{MSY} , während beim Rotbarsch *S. norvegicus* vor Ostgrönland/Island und beim Schwarzen Heilbutt vor Westgrönland F_C unterhalb von F_{MSY} lag. Beim Rotbarsch *S. norvegicus* in der Nordostarktis ist F_{MSY} nicht definiert.

Schleppnetzfahrzeuge 12 - 18 m (TM VL1218), pelagisch

In diesem Segment war 2024 nur ein Fahrzeug aktiv. Dieses fischte fast ausschließlich Sprotte in der Ostsee (91 t). Dieser Bestand weist die volle Reproduktionskapazität auf und wurde mit F_C über F_{MSY} befischt.

Schleppnetzfahrzeuge 18 - 24 m (TM VL1824), pelagisch

In diesem Segment war 2024 kein Fahrzeug aktiv.

Schleppnetzfahrzeuge 24 - 40 m (TM VL2440), pelagisch

In diesem Segment war 2024 kein Fahrzeug aktiv.

Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (TM VL40XX), pelagisch

Die Fahrzeuge dieses Segments fingen in der Nordsee hauptsächlich Hering (55 754 t), Sprotte (2 723 t) und Schellfisch (551 t).

In der Ostsee wurden 9 815 t Sprotte und in der östlichen Ostsee 642 t Hering gefangen. Bei den weit verbreiteten Arten wurden im Nordostatlantik 41 850 t Blauer Wittling, 17 558 t Makrele, 3 799 t Atlanto-skandischer Hering und 1 065 t Goldlachs (*Argentina silus*) gefangen.

Von den 9 hier aufgeführten Beständen weisen 6 Bestände die volle Reproduktionskapazität auf (Sprotte Ostsee, Hering und Schellfisch Nordsee, Blauer Wittling und Makrele Nordostatlantik, Goldlachs (Färöer und westlich von Schottland)). Beim Hering in der östlichen Ostsee und beim Atlanto-skandischen Hering befindet sich die Laicherbestandsbiomasse (SSB) unterhalb von $MSY_{Btrigger}$, während bei der Sprotte in der Nordsee die SSB unterhalb von B_{lim} lag. Die fischereiliche Sterblichkeit F_C war beim Nordseehering, beim Hering in der östlichen Ostsee, beim Schellfisch in der Nordsee und beim Goldlachs niedriger als F_{MSY} , während beim Atlanto-skandischen Hering, der Sprotte in der Ostsee, beim Blauen Wittling und der Makrele F_C über F_{MSY} lag. Für kurzlebige Arten wie Sprotte in der Nordsee, die über eine Entkommensstrategie (*escapement strategy*) bewirtschaftet werden, ist F nicht informativ und F_{MSY} ist daher nicht definiert.

iii. Entwicklung der Flotte

Die deutsche Flotte verkleinerte sich im Berichtsjahr um 35 Fahrzeuge (- 3,09 %). Die Gesamtkapazität bei der Tonnage erhöhte sich um 1.988 GT (+ 3,5 %) sowie bei der Motorleistung um 1.339 kW (+ 1,1 %).

Genaue Zahlen zu Veränderungen in der deutschen Fischereiflotte sind in der **Anlage 3** nach DCF-Segmenten aufgeführt.

iv. Zusammenfassung von Flottensegmenten (Cluster-Schema)

Die ökonomischen Indikatoren werden nur für Cluster bestimmt. Segmente, die so wenige Fahrzeuge enthalten, dass Datenschutzbestimmungen berührt werden können, werden mit ähnlichen Segmenten zusammengefasst. Nachfolgend ist dargestellt, welche Flottensegmente zu Clustern zusammengefasst werden:

Fanggerät	Längenklasse	Cluster-Bezeichnung
PG	VL0008	PGVL0008
PG	VL0010	PGVL0008
PG	VL0812	PGVL0812
PG	VL1012	PGVL0812
DFN	VL1218	DFNVL2440
DFN	VL1824	DFNVL2440
DFN	VL2440	DFNVL2440
FPO	VL1218	DFNVL2440
FPO	VL1824	DFNVL2440
FPO	VL2440	DFNVL2440
HOK	VL1218	DFNVL2440
HOK	VL1824	DFNVL2440
HOK	VL2440	DFNVL2440
TBB	VL0010	TBBVL1012
TBB	VL1012	TBBVL1012
TBB	VL2440	TBBVL2440
TBB	VL40XX	TBBVL2440
DTS	VL0010	DTSVL0812
DTS	VL0812	DTSVL0812
DTS	VL1012	DTSVL0812
TM	VL1012	TMVL40XX
TM	VL1218	TMVL40XX
TM	VL1824	TMVL40XX
TM	VL2440	TMVL40XX
TM	VL40XX	TMVL40XX

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

i. Fischereiaufwandsbeschränkungen

Im Rahmen der Fischerei auf Tiefseearten sind die Fischereiaufwandsregelungen für die Bundesrepublik Deutschland in der Verordnung (EU) 2016/2336 festgelegt.

Die Deutschland zustehende Gesamtfangkapazität für die gezielte Fischerei auf Tiefseebe-
stände wurde im Jahre 2024 nicht überschritten. Als gezielte Fischerei gelten demnach Fänge
von mindestens 8% Tiefseearten pro Fangreise bei einer Gesamtfangmenge von 10 oder
mehr Tonnen Tiefseearten im Kalenderjahr. Im Jahr 2024 fielen lediglich Fänge von Roter
Tiefseekrabbe (KEF) in diese Kategorie.

ii. Auswirkungen von Fischereiaufwandsbeschränkungen auf die Fangkapazität

Nordsee und angrenzende Gebiete:

Aufgrund der Aufhebung der Verordnungen (EG) 676/2007 und 1342/2008 durch die VO
(EU) 2018/973 vom 4. Juli 2018 gibt es für deutsche Fischereifahrzeuge keine kW-Tagerege-
lungen mehr.

Gezielte Fischerei auf Tiefseearten:

Die Gesamtfangkapazität gemessen in Bruttoreumzahl und Kilowatt aller Fischereifahrzeuge
der Union, für die ein Mitgliedstaat eine Fangenehmigung erteilt hat, durfte zu keinem Zeit-
punkt die Gesamtfangkapazität derjenigen Fischereifahrzeuge des betreffenden Mitglied-
staats in den Jahren 2009-2011 übersteigen — je nachdem, in welchem Jahr der Wert höher
ausfiel.

Die sich hieraus für Deutschland errechnete Gesamtfangkapazität führt bei Ersetzungsmaß-
nahmen alter Fischereifahrzeuge durch neue, größere und leistungstärkere Schiffe im Rah-
men des Kapazitätsmanagements zu einer natürlichen Beschränkung für die deutsche Flotte.

1.C: Angaben zur Einhaltung der Zugangs-/Abgangsregelung

In Deutschland wird die Einhaltung der Fangkapazitätsobergrenzen gemäß Anhang II der
Verordnung (EG) 1380/2013 durch sogenannte Kapazitätssicherungslizenzen gewährleistet,

welche ein vorübergehendes Ausscheiden aus der Flotte und eine spätere Indienststellung eines Fahrzeuges ermöglichen.

Kapazitätsobergrenze Deutschlands gem. Anhang II VO (EG) 1380/2013:	71.117 GT	167.078 kW
Abwrackungen mit öffentlichen Mitteln seit 01. Januar 2003:	4.266 GT	7.855 kW
Fleet ceiling (Neuberechnung Kapazitäten-Level)	66.851 GT	159.223 kW
gesamte deutsche Fangkapazität 31.12.2024:	59.200 GT	128.368 kW

Kapazitätsabgänge (mit öffentlichen Mitteln geförderte Flottenabgänge) gab es im Jahr 2024 nicht.

1.D. Flottenmanagement

i. Bewertung des Flottenmanagementsystems (Schwächen, Stärken)

Die derzeitige Flottenstruktur ist annähernd identisch geblieben. Der Rückgang von 35 Fischereifahrzeugen im Jahr 2024 geht vor allem zurück auf die Gruppe der Stellnetzfahrzeuge <12 m (PG VL0008, PG VL0812).

Eine positive Entwicklung ergibt sich aus der Flotten-Verordnung (EU) 2017/218, die einige neue Parameter bei der Erfassung der Flottenstrukturdaten vorsieht. So werden nunmehr Kriterien wie die IMO-Nummer, das Vorhandensein eines AIS-Systems und auch mehrere Kontaktadressen in die Datenbank aufgenommen. Auch der Übermittlungsmodus an die EU-Kommission hat sich von 3-monatigen Snapshots zu täglichen Updates geändert. Damit ist der Stand des europäischen Flottenregisters deutlich aktueller und die EU-Kommission sowie die Mitgliedstaaten verfügen über eine verbesserte Datenlage in ihren Verwaltungsvorgängen (Lizenzen, Kontrollen) und bei anstehenden Entscheidungen auf EU-Ebene.

Im Jahr 2024 wurden in Deutschland keine Fangkapazitäten mit öffentlichen Mitteln endgültig stillgelegt. Die Flottenstruktur insgesamt wurde in ihrer Heterogenität und Vielfalt erhalten, die sich in den einzelnen Segmenten ausdrückt.

Ein weiteres Charakteristikum der deutschen Flotte ist der relativ hohe Anteil an kleineren Fahrzeugen. In den entsprechenden Betrieben, die sowohl im Haupt- wie auch im Nebenerwerb tätig sind, finden sich historisch gewachsen häufig mehrere Kleinfahrzeuge unterschiedlicher Größe, die dem Bedarf angepasst eingesetzt werden können. So werden kleinere Fahrzeuge für den Fang von Heringen oder Süßwasserfischen im geschützten Nahküstenbereich eingesetzt (passive Fischerei), während größere Fahrzeuge zum Fang von Plattfischen vor der Küste dienen (passive oder aktive Fischerei).

Die Auswirkungen der Aggressionen Russlands gegen die Ukraine hat die Fischereiwirtschaft in den Jahren 2022 bis 2024 stark beeinflusst, da die Betriebskosten der Fischereibetriebe deutlich gestiegen sind. Es wurden für deutsche Fischereibetriebe Unterstützungsleistungen im Rahmen von sogenannten Kleinbeihilfen im Rahmen des Befristeten Krisenmechanismus ermöglicht.

ii. Pläne zur Verbesserung des Flottenmanagementsystems

Wird die Entwicklung der deutschen Flotte betrachtet, so zeigt sich ein starker Rückgang der Anzahl an Fahrzeugen von 2.315 Fahrzeugen im Jahre 2000 auf 1.099 Fahrzeuge im Jahre 2024.

Seitens der Politik wird ein Augenmerk darauf gelegt, dass im Falle einer positiven Entwicklung wichtiger Bestände auch wieder eine effiziente Bewirtschaftung stattfinden kann.

Erhebungsbögen und Änderungen an technischen Daten zu deutschen Fischereifahrzeugen werden tagesaktuell per FLUX an das EU-Fischereiflottenregister übermittelt und auf diesem Wege sofort auf Fehler und Konsistenz geprüft.

Das Jahr 2024 war für die Fischerei in der Ostsee erneut eine Herausforderung, zum einen wegen des Verbots der gezielten Fischerei auf Hering und Dorsch, zum anderen wegen des geringen Korpulenzfaktors bei vielen Plattfischen.

In der Nordsee stellt sich die Garnelenfischerei aktuell aufgrund der wirtschaftlichen Lage der Betriebe und Bestandssituation der Zielart als sehr herausfordernd dar (s. auch Abschnitt 5.2).

Daher hat die durch das seinerzeit Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft eingerichtete Zukunftskommission Fischerei Empfehlungen für die Transformation der deutschen Fischerei hin zu mehr Resilienz und Nachhaltigkeit erarbeitet. Neben der Entwicklung und dem Neubau CO₂-ärmerer Pilot-Fahrzeuge sollen weitere Möglichkeiten der CO₂-Minderung geprüft werden, wie bspw. den Einsatz alternativer Treibstoffe als „Brückentechnologie“, sowie Messungen und Optimierung individueller Treibstoffverbräuche in der bestehenden Flotte, z. B. auch durch den Einsatz klimafreundlicher Fangmethoden.

Auf nationaler Ebene besteht insbesondere bei der Ausgestaltung der staatlichen Förderung von Fischereistrukturen sowie bei der Aufteilung von Fangmöglichkeiten zwischen den verschiedenen Flottensegmenten ein gewisser Gestaltungs- und Umsetzungsspielraum, der zukünftig weiter genutzt werden soll. So ist es sinnvoll, angesichts der reduzierten Fangmöglichkeiten in Folge der kritischen Situation einiger Bestände und dem Verlust von Fanggebieten infolge des Baus von Windparks und der Ausweisung von Meeresnaturschutzflächen, die Fangkapazitäten an die Fangmöglichkeiten anzupassen und so den geänderten Bedingungen Rechnung zu tragen. Die endgültige Stilllegung von Anteilen der Flotte kann die Wirtschaftlichkeit der verbleibenden Fischereibetriebe steigern und damit auch zur langfristigen wirtschaftlichen Stabilität des Sektors insgesamt beitragen.¹

¹ Abschlussbericht der Zukunftskommission Fischerei: Zukunft der deutschen Fischerei. Abrufbar unter: https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/DE/Fischerei/abschlussbericht-zkf.pdf?__blob=publication-File&v=7

iii. Informationen zum allgemeinen Stand der Erfüllung von Flottenpolitikinstrumenten

Zunächst ist festzuhalten, dass Deutschland bei etwa 5% der EU-Fanganteile und rund 2% Flottenanteilen innerhalb der Europäischen Union über 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.

2. Analyse der Gleichgewichtsindikatoren und Bewertung des Gleichgewichts

Die Analyse der Gleichgewichtsindikatoren erfolgte nach DCF-Segmenten (Tabelle 8 des Delegierten Beschlusses (EU) 2021/1167 der Kommission). Im Folgenden werden für jedes dieser Segmente die verschiedenen Indikatoren aufgeführt. Der technische Indikator wurde von Deutschland ermittelt, während für die ökonomischen und biologischen Indikatoren die vom STECF bereitgestellten Werte verwendet wurden (teilweise wurden die biologischen Indikatoren jedoch von Deutschland ermittelt, da vom STECF für einige Segmente keine Daten bereitgestellt wurden). Bei den biologischen Indikatoren beziehen sich die Werte zum Sustainable Harvest Indicator (SHI) und Stocks-at-Risk (SAR)-Indikator auf das Jahr 2023, da die Werte zu der fischereilichen Sterblichkeit F für 2024 zur Zeit der Berechnung und der Erstellung dieses Berichts noch nicht zur Verfügung standen. Die in diesem Zusammenhang angesprochenen Fänge beziehen sich ebenfalls auf das Jahr 2023; bei Ausnahmen werden diese als solche bezeichnet.

Passives Fanggerät < 8 m (PG VL0008A, ehemals PG VL0010)

PG VL0008A	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.25	0.36	0.36	0.42	0.46	0.45	0.42	0.36	0.00	0.00	
SAR	1	1	2	1	1	2	2	1	1	0	
SHI	2.25	2.21	2.35	2.05	2.32	2.16	1.79	1.14	0.47	0.42	
CR/BER	1.36	1.00	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	-0.27	0.94	
RoFTA	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60.0	-59.3	-351.1	-257.2	-1.58	
Anzahl Fahr- zeuge	768	743	729	691	666	650	631	617	66	76	68
GT	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102	114	87
kW	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592	1875	1603
Anzahl Fz Log*	130	129	135	116	107	106	100	98	0	0	
GT Log*	656	672	721	616	560	565	541	527	0	0	
kW Log*	6.722	6.779	7.407	6.420	5.893	5.854	5.346	5.471	0	0	

Log*= logbuchpflichtige Fahrzeuge

a) Technischer Indikator

Da die Fahrzeuge dieses Segmentes nicht der Logbuchscheinplicht unterliegen, entfällt die Berechnung des technischen Indikators. Für diese Fahrzeuge liegen keine einheitlichen Aufzeichnungen von Seetagen oder Fischereiaufwand vor.

Inaktiver Indikator:

Die inaktiven Fahrzeuge des Segmentes VL0008 PG wurden dem Segment VL008PG-L zugeordnet.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem auf Scholle und Hering in der westlichen Ostsee (Scholle: Kattegat, Beltsee, Öresund), für die ein Assessment des Bestandes vorliegt. Beim Hering und bei der Scholle lag die fischereiliche Sterblichkeit F_C 2023 jeweils weiterhin deutlich unterhalb von F_{MSY} , so dass der resultierende SHI von 0.42 wie schon 2022 (SHI = 0.47) deutlich unter 1 lag. Allerdings werden nur SHI-Werte für Segmente im Flottenbericht verwendet, wenn der Anteil vom Wert der Anlandungen eines Segments, der zur Berechnung des Indikators genutzt werden kann, bei über 40% des Wertes der Gesamtanlandungen dieses Segments liegt. In diesem Fall liegt dieser berechnete Wert bei 14%, also < 40%, und fließt daher nicht in die Bewertung ein.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 kein Bestand als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2023 haben sich sowohl CR/BER als auch RoFTA verbessert, liegen aber weiterhin nicht im Bereich ökonomischer Nachhaltigkeit. Damit sind die ökonomischen Indikatoren dieses Flottensegments im Jahr 2023 weiter sehr niedrig und deuten auf eine Überkapazität hin.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Auf die vorhergehenden Aussagen zu diesem Segment und die in den Abschnitten 3 und 5 vorgebrachten Gründe zur unzureichenden Aussagekraft der Indikatoren wird verwiesen. Dieses Segment ist gravierend von der aktuell schlechten Bestandssituation des Dorsch und des Herings in der westlichen Ostsee betroffen (s. Abschnitt 1.A.ii). Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich vor allem in den letzten beiden Jahren deutlich verringert.

Passives Fanggerät < 8 m (PG VL0008L)

PG VL0008L	2021	2022	2023	2024
Tech	0	0	0	
SAR	0	0	1	
SHI	1.02	0.48	0.44	
CR/BER	0.02	0.30	0.39	
RoFTA	-56.4	-42.9	-34.6	
Anzahl Fahr- zeuge		743	683	670
GT		994	898	894
kW		12.276	11.347	11.348
Anzahl Fz Log*		0	0	
GT Log*		0	0	
kW Log*		0	0	

Log* = logbuchpflichtige Fahrzeuge

a) Technischer Indikator

Da die Fahrzeuge dieses Segmentes nicht der Logbuchscheinplicht unterliegen, entfällt die Berechnung des technischen Indikators. Für diese Fahrzeuge liegen keine einheitlichen Aufzeichnungen von Seetagen oder Fischereiaufwand vor.

Inaktiver Indikator:

Im Segment PG VL0008 waren insgesamt 245 Fahrzeuge inaktiv, konnten also keine Anlandungen vorweisen. Dies entspricht einer Tonnage von 333 GT und einer Motorleistung von 3.579 kW.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem auf Scholle und Hering in der westlichen Ostsee (Scholle: Kattegat, Beltsee, Öresund), für die ein Assessment des Bestandes vorliegt. Beim Hering und bei der Scholle lag die fischereiliche Sterblichkeit F_c 2023 jeweils weiterhin deutlich unterhalb von F_{MSY} , so dass der resultierende SHI von 0.44 wie schon 2022 ($SHI = 0.48$) deutlich unter 1 lag. Da der Anteil vom Wert der Anlandungen eines Segments, der zur Berechnung dieses Indikators genutzt werden kann, bei 25% des Wertes der Gesamtanlandungen dieses Segments liegt, fließt der SHI daher nicht in die Bewertung ein.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um Hering in der westlichen Ostsee, bei dem die SSB unterhalb von B_{lim} liegt, ein Nullfang („zero catch“) empfohlen wurde und in diesem Segment mehr als 10% der Gesamtanlandungen von diesem Bestand kommen.

c) Ökonomische Indikatoren

Für die Jahre 2021 und 2022 zeigten sowohl CR/BER als auch RoFTA eine hoch unprofitable Situation an. 2023 sind die ökonomischen Indikatoren dieses Flottensegments weiter sehr niedrig und deuten auf eine Überkapazität hin. Viele Fahrzeuge dieses Segments werden explizit nicht in erster Linie nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben, 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.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Auf die vorhergehenden Aussagen zu diesem Segment und die in den Abschnitten 3 und 5 vorgebrachten Gründe zur unzureichenden Aussagekraft der Indikatoren wird verwiesen. Dieses Segment ist gravierend von der aktuell schlechten Bestandssituation des Dorsch und des Herings in der westlichen Ostsee betroffen (s. Abschnitt 1.A.ii). Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich in den letzten beiden Jahren deutlich verringert.

Passives Fanggerät 8 - 12 m (PG VL0812A, ehemals PG VL1012)

PG VL0812A	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.41	0.44	0.43	0.56	0.54	0.55	0.53	0.54	0.55	0.60	0.63
SAR	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	
SHI	2.18	2.22	2.38	2.21	2.33	2.14	1.9	1.12	0.49	0.37	
CR/BER	0.12	0.42	0.61	0.04	-0.15	0.16	-0.12	0.28	-0.02	0.41	
RoFTA	-42.8	-28.4	-23.5	-79.2	-70.3	-51.1	-67.5	-38.5	-54.7	-32.1	
Anzahl Fahrzeuge	67	64	58	58	50	49	45	45	50	40	48
GT	723	695	646	668	579	577	549	532	462	374	424
kW	5.847	5.570	5.199	5.301	4.751	4.722	4.369	4.323	4.267	3.535	3.992

a) Technischer Indikator

Das Segment der Stellnetzfahrzeuge „active“ mit einer Länge von 8 - 12 Metern wurde im Jahr 2022 neu berechnet. Für das Jahr 2024 ist eine Erhöhung um 8 Fahrzeuge zu verzeichnen. Der Indikatorwert hat sich aber abermals verbessert, +0.03 Punkte auf 0.63.

Inaktiver Indikator:

Die inaktiven Fahrzeuge des Segmentes VL0812 PGA wurden dem Segment VL0812PGL zugerechnet.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem auf Hering und Scholle in der westlichen Ostsee (Scholle: Kattegat, Beltsee, Öresund), für die ein Assessment des Bestandes vorliegt. Bei beiden Beständen lag die fischereiliche Sterblichkeit F_C 2023 weiterhin deutlich unterhalb von F_{MSY} , so dass der resultierende SHI von 0.37 wie schon 2022 (SHI = 0.49) deutlich unter 1 lag.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um Hering in der westlichen Ostsee, bei dem die SSB unterhalb von B_{lim} liegt, ein Nullfang („zero catch“) empfohlen wurde und in diesem Segment mehr als 10% der Gesamtanlandungen von diesem Bestand kommen.

c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2023 haben sich sowohl CR/BER als auch RoFTA für dieses Flottensegment nur marginal verbessert und blieben weiter deutlich unter 0 (CR/BER) bzw. waren negativ (RoFTA). Damit deuten die ökonomischen Indikatoren dieses Flottensegments auf eine Überkapazität hin.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Auf die vorhergehenden Aussagen zu diesem Segment und die in den Abschnitten 3 und 5 vorgebrachten Gründe zur unzureichenden Aussagekraft der Indikatoren wird verwiesen. Dieses Segment ist gravierend von der schlechten Bestandssituation des Dorsches und

Herings in der westlichen Ostsee betroffen (s. Abschnitt 1.A.ii). Die Anzahl der Fahrzeuge schwankt in den letzten Jahren zwischen 40 und 50.

Passives Fanggerät 8 - 12 m (PG VL0812L)

PG VL0812L	2021	2022	2023	2024
Tech		0.35	0.40	0.32
SAR	1	1	1	
SHI	1.05	0.40	0.33	
CR/BER	0.02	0.40	0.61	
RoFTA	-44.3	-30.5	-11.7	
Anzahl Fahrzeuge		84	95	105
GT		584	624	719
kW		5430	5.974	6.620

a) Technischer Indikator

Das Segment der Stellnetzfahrzeuge der weniger aktiven Fahrzeuge mit einer Länge von 8 – 12 Metern wurde im Jahr 2022 neu berechnet. Es wurden insgesamt 105 Fahrzeuge im Jahr 2024 gezählt. Der Indikatorwert verringerte sich auf 0.32 Punkte und liegt somit im negativen Bereich.

Inaktiver Indikator:

Im Segment PG VL0812L waren insgesamt 17 Fahrzeuge inaktiv, konnten also keine Anlandungen bzw. Fischereitätigkeit nachweisen. Dies entspricht einer Tonnage von 89 GT und einer Motorleistung von 702 kW.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem auf Hering und Scholle in der westlichen Ostsee (Scholle: Kattegat, Beltsee, Öresund), für die ein Assessment des Bestandes vorliegt. Bei beiden Beständen lag die fischereiliche Sterblichkeit F_C 2023 weiterhin deutlich unterhalb von F_{MSY} , so dass der resultierende SHI von 0.33 wie schon 2022 ($SHI = 0.40$) weiterhin deutlich unter 1 lag.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um Hering in der westlichen Ostsee, bei dem die SSB unterhalb von B_{lim} liegt, ein Nullfang („zero catch“) empfohlen wurde und in diesem Segment mehr als 10% der Gesamtanlandungen von diesem Bestand kommen.

c) Ökonomische Indikatoren

Im Jahr 2023 haben sich CR/BER RoFTA leicht verbessert, liegen aber weiterhin deutlich im negativen Bereich. Damit sind die ökonomischen Indikatoren dieses Flottensegments im Jahr 2023 sehr niedrig und deuten auf eine Überkapazität hin. Einige Fahrzeuge dieses Segments werden explizit nicht in erster Linie nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben, 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.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Auf die vorhergehenden Aussagen zu diesem Segment und die in den Abschnitten 3 und 5 vorgebrachten Gründe zur unzureichenden Aussagekraft der Indikatoren wird verwiesen. Dieses Segment ist gravierend von der schlechten Bestandssituation des Dorsches und Herings in der westlichen Ostsee betroffen (s. Abschnitt 1.A.ii).

Treibnetz- oder Stellnetzfisher 12 – 18 m (DFN VL1218)

DFN VL1218	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.46	0.51	0.72	0.44	0.57	0.48	0.58	0.4	0.47	0.51	0.56
SAR	1	1	1	1	2	3	2	2	1	1	
SHI	1.69	1.71	1.8	1.84	1.91	1.65	1.29	0.98	0.82	1.18	
CR/BE R	1.85	-1.51	6.65	4.46	0.36	9.19	2.31	-1.98			
RoFTA	36.8	-96.9	176.3	107.9	-18.4	197.2	57.1	-136.8			
Anzahl Fahr- zeuge	9	5	5	7	5	4	5	5	5	5	7
GT	220	121	132	193	150	124	152	131	119	132	180
kW	1.182	1.182	821	969	690	590	809	854	690	769	893

a) Technischer Indikator

Für die Ermittlung des technischen Indikators im Segment DFN VL1218 wurden im Jahr 2024 7 Fischereifahrzeuge betrachtet. Der Wert von 0.56 hat sich gegenüber dem Vorjahr um leicht verbessert, liegt jedoch immer noch in einem schlechten Bereich. Fahrzeuge dieser Gruppe haben im Verhältnis relativ wenige Seetage zu verzeichnen, was sich dann in einem schlechten Indikatorwerte niederschlägt.

Inaktiver Indikator:

Im Segment DFN VL1218 waren im Jahr 2024 keine Fahrzeuge inaktiv.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem auf Kabeljau, Scholle und Seezunge in der Nordsee und zusätzlich Seezunge in der westlichen Ostsee, Skagerrak und Kattegat. Von den genannten Beständen lag F_C nur beim Kabeljau oberhalb von F_{MSY} , während bei der Scholle und den beiden Seezungenbeständen in der Ostsee F_C unterhalb von F_{MSY} , so dass dies insgesamt einen relativ niedrigen SHI-Wert von 1.18 ergab. Dieser ist im Vergleich zum Vorjahr ($SHI_{2022} = 0.82$) angestiegen, da im Verhältnis zu den Gesamtanlandungen in diesem Segment Kabeljau zu einem größeren Anteil gefangen wurde und dieser mit F_C oberhalb von F_{MSY} befischt wurde.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um den Kabeljau in der Nordsee, bei dem die SSB unterhalb von B_{lim} lag und in diesem Segment mehr als 10% der Gesamtanlandungen von diesem Bestand kommen. Die Einschätzung des Kabeljaus in der Nordsee als SAR ist etwas komplizierter geworden, da als Resultat eines ICES-Benchmarks in 2023 der Kabeljaubestand in drei Unterbestände mit derzeit unterschiedlichen Bestandszuständen eingeteilt wurde. Für die Einschätzung, ob es sich um einen SAR handelt, wurde der Bestandszustand des südlichen Unterbestandes herangezogen.

c) Ökonomische Indikatoren

Aus Datenschutzgründen können für 2023 keine für dieses kleine Segment keine separaten Indikatoren ausgewiesen werden. Die ökonomischen Zahlen fließen in die Indikatoren für das Segment DFN VL2440 ein. Im Jahr 2021 sank CR/BER für diese Segmentgruppe nur knapp über Null, und RoFTA lag tief im negativen Bereich. Da die Werte starken Schwankungen über die Jahre unterliegen und außerdem Segmente zusammenfassen, die wirtschaftlich sehr unterschiedlich abschneiden, sollten diese Anzeichen nur schwach gewertet werden.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Die Werte des technischen Indikators können aus den o.g. Gründen und hinsichtlich der in den Abschnitten 3 und 5 erläuterten Einschränkungen nicht für die Gesamtbetrachtung herangezogen werden. Es wird ein SAR-Bestand befischt.

Treibnetz- oder Stellnetzfischer 18 – 24 m (DFN VL1824)

Dieses Segment war in den vergangenen Jahren nur sporadisch mit einem Fischereifahrzeug besetzt und wird daher für die Analyse der Gleichgewichtsindikatoren nicht betrachtet.

Treibnetz- oder Stellnetzfisher 24 – 40 m (DFN VL2440)

DFN VL2440	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.64	0.81	0.75	0.83	0.88	0.77	0.54	0.92	0.89	0.86	0.84
SAR	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	
SHI	1.05	1.03	1.18	1.36	1.35	1.16	0.82	0.81	0.72	0.74	
CR/BER	0.13	0.77	0.70	1.85	6.78	-0.28	0.24	-1.98	0.07	1.23	
RoFTA	-53.2	-12.6	-19.8	23.9	168.0	-83.7	48.1	-136.8	-79.7	14.03	
Anzahl Fahrzeuge	5	4	4	5	5	5	5	2	4	5	5
GT	877	729	729	877	877	877	877	461	708	623	893
kW	1.897	1.475	1.475	1.897	1.897	1.897	1897	853	1515	1545	1934

a) Technischer Indikator

Der Wert von 0.84 hat nur eine geringe Aussagekraft, da in diesem Segment lediglich 3 Fahrzeuge aktiv gewesen sind. Das Indikatoregebnis von 0.84 liegt in etwa auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Die verhältnismäßig hohe Anzahl von durchschnittlich 226 Seetagen deutet auf eine Homogenität innerhalb des Segmentes hin.

Inaktiver Indikator:

Im Segment DFN VL2440 waren 2 Fahrzeuge inaktiv, konnte also keine Anlandungen im Jahr 2024 vorweisen. Dies entspricht einer Fangkapazität von insgesamt 233 GT und einer Motorleistung von 640 kW.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten fast ausschließlich auf drei Bestände des Seeteufels in der Nordsee und dem Nordostatlantik (anf.27.3a46, mon.27.78abd + ank.27.78abd). Bei allen drei Beständen lag F_C unter F_{MSY} , so dass sich ein weiterhin niedriger SHI-Wert von 0.74 ergibt ($SHI_{2022} = 0.72$).

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 kein Bestand als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Beide ökonomischen Indikatoren haben sich 2023 deutlich verbessert, CR/BER und RoFTA liegen nun in einem Bereich, der auf eine Profitabilität hinweist, so dass bei sehr kurzfristiger

Betrachtung kein Indiz für eine Überkapazität vorliegt. Da die Indikatoren aus Datenschutzgründen ab 2021 für mehrere Segmente zusammen ermittelt werden und die Werte starken jährlichen Schwankungen unterliegen, sollten sie in der Zusammenfassung nur schwach gewichtet werden.

d) Gesamtbetrachtung

Dieses Segment befindet sich nach den analysierten Indikatoren im **Gleichgewicht**. Der technische Indikator hat zwar nur eine geringe Aussagekraft, aber der SHI zeigt einen positiven Trend und es wird kein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren hatten sich in den letzten Jahren bis 2020 deutlich verbessert und zeigten 2023 eine profitable Fischerei an.

Fischereifahrzeuge, die Reusen und/oder Fallen einsetzen, 12 – 18 m (FPO VL1218)

Dieses Segment war in den vergangenen Jahren nur sporadisch mit einem Fischereifahrzeug besetzt und wird daher für die Analyse der Gleichgewichtsindikatoren nicht betrachtet.

Fischereifahrzeuge, die Reusen und/oder Fallen einsetzen, 18 – 24 m (FPO VL1824)

Dieses Segment war in den vergangenen Jahren nur sporadisch mit einem Fischereifahrzeug besetzt und wird daher für die Analyse der Gleichgewichtsindikatoren nicht betrachtet.

Fischereifahrzeuge, die Reusen und/oder Fallen einsetzen, 24 – 40 m (FPO VL2440)

Dieses Segment war in den vergangenen Jahren nur sporadisch mit einem Fischereifahrzeug besetzt und wird daher für die Analyse der Gleichgewichtsindikatoren nicht betrachtet.

Baumkurrenfahrzeuge 10 – 12 m (TBB VL1012)

TBB VL1012	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.48	0.76	0.79	0.54	0.88	0.85	0.92	0.88	0.47	0.39	0.63
SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SHI	1.05	0.97	0.93	1.22	k.A.	k.A.	2.68	k.A.	k.A.	1.35	
CR/BER	1.08	0.13	1.28	0.98	1.43	-0.07	1.15	0.66	1.01	-0.36	
RoFTA	6.6	-67.5	9.26	-3.8	32.1	-67.7	5.47	-18.0	-6.57	-72.5	
Anzahl Fahr- zeuge	5	5	5	7	5	4	4	4	6	6	2
GT	63	63	63	78	63	53	53	53	57	73	33
kW	515	515	515	676	515	424	424	424	501	746	287

a) Technischer Indikator

Der für das Jahr 2024 berechnete Wert von 0.63 hat sich im Vergleich zum Vorjahr zwar verbessert, hat aber aufgrund der geringen Anzahl der Fahrzeuge keine Aussagekraft.

Inaktiver Indikator:

Im Segment TBB VL1012 waren keine Fahrzeuge inaktiv.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten annähernd zu 100% auf die Nordseegarnele, für die es keine Bestandsabschätzung gibt. Der errechnete SHI-Wert von 1.35 für 2023 ist daher als kaum aussagekräftig einzuschätzen und fließt nicht in die Gesamtbetrachtung dieses Segments mit ein.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 wie schon in den Vorjahren kein Bestand als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Beide ökonomische Indikatoren haben sich 2023 im Vergleich zum Vorjahr deutlich verschlechtert. Nach dem massiven Einbruch im Jahr 2019 und leichter Erholung in 2020 bleibt der RoFTA 2023 im dritten Jahr in Folge im negativen Bereich, was in der Zeitserie bisher so noch nicht beobachtet wurde. Auch CR/BER deutet auf ein unprofitables Jahr 2023 hin. Bei der ausgeübten Fischerei sind große Schwankungen in Bezug auf Fänge und ökonomische Indikatoren nicht ungewöhnlich. Aufgrund der geringen Anzahl von Fahrzeugen in diesem

Segment sind die Zahlen mit höherer Unsicherheit behaftet und können größeren Schwankungen unterliegen. Insgesamt ist aus ökonomischer Sicht in Anbetracht der Zeitserie abzuleiten, dass das Segment sich bedingt durch die multiplen Krisen der letzten Jahre aus dem Gleichgewicht herausbewegt haben könnte. Die große Unsicherheit aufgrund der geringen Fahrzeuganzahl lässt allerdings keine eindeutige Aussage zu.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Der technische Indikator liegt aktuell in einem mäßigen bis schlechten Bereich. Der biologische Indikator SHI kann aus den o.g. Gründen nicht herangezogen werden. Es wird kein SAR-Bestand befischt. Die beiden ökonomischen Indikatoren zeigen mittlerweile ein eher negatives Bild.

Baumkurrenfahrzeuge 12 – 18 m (TBB VL1218)

TBB VL1218	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.60	0.60	0.58	0.54	0.67	0.67	0.57	0.60	0.62	0.65	0.59
SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SHI	2.83	1.95	2.55	k.A.	1.0	1.0	0.90	k.A.	0.60	0.68	
CR/BE R	1.79	1.50	1.91	1.45	2.25	0.14	0.89	0.98	2.20	0.89	
RoFTA	45.1	35.0	56.2	45.5	75.4	-46.7	-6.7	1.6	55.5	-3.1	
Anzahl Fahr- zeuge	117	112	111	108	109	105	100	97	89	83	91
GT	3.627	3.457	3.479	3.451	3.472	3.346	3.227	3.160	2.899	2.701	2.922
kW	22.651	21.597	21.671	21.234	21.510	20.770	19.946	19.487	17.903	16.766	18341

a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des Indikatorwertes im Jahr 2024 wurden die Fangdaten von 91 Fischereifahrzeuge betrachtet. Hiervon waren jedoch lediglich 82 Fahrzeuge fischereilich aktiv. Der Wert von 0.59 hat sich im Vergleich zum Vorjahresergebnis etwas verschlechtert (-0.06 Punkte).

Inaktiver Indikator:

Im Segment TBB VL1218 waren 9 Fahrzeuge inaktiv, konnten also keine Anlandungen im Jahr 2024 vorweisen. Dies entspricht einer Fangkapazität von 264 GT und 1.751 kW.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten fast ausschließlich auf die Nordseegarnele, für die es keine Bestandsabschätzung gibt. Der errechnete SHI-Wert von 0.68 für 2023 ist daher als kaum aussagekräftig einzuschätzen und fließt nicht in die Gesamtbetrachtung dieses Segments mit ein.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 wie schon in den Vorjahren kein Bestand als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

2019 sind CR/BER und RoFTA stark eingebrochen und erholten sich bis 2021 nur leicht, was auf grundlegende Änderungen der wirtschaftlichen Situation dieses Segments hindeutet. 2022 haben sich beide Indikatoren jedoch wieder deutlich erholt. Für 2023 weisen sie allerdings keine profitable Fischerei im Gleichgewicht mehr aus. Bei der ausgeübten Fischerei sind große Schwankungen in Bezug auf Fänge und ökonomische Indikatoren nicht ungewöhnlich.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Der technische Indikator liegt im schlechten Bereich, der biologische Indikator SHI kann nicht herangezogen werden. Es wird zwar kein SAR-Bestand befischt, aber die ökonomischen Indikatoren haben sich jüngst in den unprofitablen Bereich entwickelt. Die Anzahl der Fahrzeuge hat seit 2014 abgenommen.

Baumkurrenfahrzeuge 18 – 24 m (TBB VL1824)

TBB VL1824	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.62	0.69	0.57	0.67	0.70	0.65	0.66	0.68	0.70	0.67	0.66
SAR	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
SHI	1.7	1.35	1.31	1.15	1.1	1.03	0.9	0.82	0.68	0.69	
CR/BE R	1.43	1.20	2.06	1.17	2.41	0.14	1.29	0.73	1.96	0.79	
RoFTA	19.5	10.1	60.7	13.7	64.7	-36.5	12.2	-9.6	30.3	-6.67	
Anzahl Fahr- zeuge	63	63	65	67	70	69	70	70	66	63	69
GT	3.850	3.706	3.976	4.045	4.403	4.314	4.504	4.523	4.014	3.838	4.140
kW	13.65 3	13.47 7	14.27 8	14.61 9	15.42 8	15.24 2	15.46 2	15.46 4	14.43 4	13.77 2	14.83 0

a) Technischer Indikator

Für die Berechnung des Indikators wurden im Jahr 2024 insgesamt 69 Fischereifahrzeuge herangezogen. Der Wert von 0.66 bewegt sich auf dem Niveau der letzten Jahre. Im Vergleich zum Vorjahr ist jedoch ein leichter Rückgang um 0.01 Punkte zu verzeichnen.

Inaktiver Indikator:

Im Segment TBB VL1824 waren 6 Fahrzeuge inaktiv, konnten also keine Anlandungen im Jahr 2023 vorweisen. Dies entspricht einer Fangkapazität von 344 GT und 1.279 kW.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten fast ausschließlich auf die Nordseegarnele, für die es keine Bestandsabschätzung gibt so. Der errechnete SHI-Wert von 0.69 für 2023 ist daher als kaum aussagekräftig einzuschätzen und fließt nicht in die Gesamtbetrachtung dieses Segments mit ein.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 wie schon in den Vorjahren kein Bestand als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Bis 2019 deuten CR/BER und RoFTA darauf hin, dass sich dieses Flottensegment im Gleichgewicht befindet. Nach einem deutlichen Einbruch in 2019 haben sich die Zahlen 2022 gegenüber schwachen Vorjahren deutlich verbessert und weisen eine profitable Fischerei im Gleichgewicht aus. 2023 war jedoch wieder ein wirtschaftlich schwaches Jahr, für das beide Indikatoren auf eine unprofitable Fischerei hinweisen. Bei der ausgeübten Fischerei sind große Schwankungen in Bezug auf Fänge und ökonomische Indikatoren nicht ungewöhnlich.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Der technische Indikator liegt in einem mäßigen Bereich. Der biologische Indikator SHI kann aus den o.g. Gründen nicht herangezogen werden. Es wird kein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren deuten mittelfristig auf eine Verschlechterung hin.

Baumkurrenfahrzeuge 24 – 40 m (TBB VL2440)

TBB VL2440	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.82	0.68	0.91	0.80	0.85	0.89	0.82	0.87	0.39	0.96	0.96
SAR	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
SHI	1.2	1.19	1.34	1.17	1.15	1.02	0.9	0.78	0.62	0.56	
CR/BER	1.33	2.02	1.74	1.52	4.95	1.56	1.20	0.74	0.41	1.00	
RoFTA	12.2	35.1	44.5	22.3	130.0	15.2	6.1	-6.8	-19.1	3.65	
Anzahl Fahrzeuge	10	10	9	10	10	6	6	7	4	3	5
GT	2.021	2.021	1.828	2.021	2.201	1.448	1.448	1.389	1.061	792	1137
kW	6.721	6.721	6.161	5.788	5.788	3.765	3.765	4.278	3.286	2.907	4.252

a) Technischer Indikator

Die 3 aktiven Fischereifahrzeuge dieses Segments erzielten mit einem Wert von 0.96, identisch dem Vorjahr. Die Aufwandstage der Fahrzeuge lagen allesamt konstant bei über 200 Tagen. Die Aussagekraft dieses Indikators ist bei der geringen Fahrzeuganzahl jedoch gering.

Inaktiver Indikator:

Im Segment TBB VL2440 waren 2 Fahrzeuge mit 1.354 kW und 345 GT inaktiv.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten vor allem Scholle, Seezunge, Steinbutt und Nordseegarnele in der Nordsee. Für Scholle, Seezunge und Steinbutt liegt eine Bestandsabschätzung vor, aus der hervorgeht, dass die fischereiliche Sterblichkeit F_C für diese drei Bestände unter F_{MSY} lag, so dass sich ein weiterhin niedriger Wert von $SHI_{2023} = 0.56$ ergab ($SHI_{2022} = 0.62$).

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um die Seekatze (*Chimaera monstrosa*), welche von der „IUCN Red List of Threatened Species“ als „verletzlich“ eingeschätzt wird und dieses Segment mit seinen Fängen von unter 300 kg anscheinend mehr als 10% der Gesamtfänge dieses Bestandes ausmachte.

c) Ökonomische Indikatoren

Schwache Zahlen ab 2020 sowohl bei CR/BER als auch RoFTA können mittelfristig auf ein sich anbahnendes Ungleichgewicht in diesem Flottensegment hindeuten, gerade auch weil die Zahlen für 2022 nochmals gesunken sind. Für 2023 haben sich allerdings beide Indikatoren wieder verbessert.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Alle Indikatoren unterliegen starken Schwankungen. Der technische Indikator liegt aktuell im sehr guten Bereich, es wird ein SAR-Bestand befischt, der SHI hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert, die ökonomischen Indikatoren hingegen, abgesehen von 2023, verschlechtert. Die Anzahl der Fahrzeuge ist seit 2018 deutlich zurückgegangen.

Baumkurrenfahrzeuge > 40 m (TBB VL40XX)

TBB VL40XX	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.62	1.00	0.94	0.95	0.84	0.74	0.78	0.76	0.84	1.00	0.99
SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SHI	1.18	1.52	1.65	1.81	1.79	1.71	0.91	0.79	0.62	0.55	
CR/BER											
RoFTA											
Anzahl Fahrzeuge	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2
GT	791	791	791	791	791	1.219	1.219	1.219	874	874	874
kW	2.221	2.221	1.853	1.853	1.853	3.293	3.293	3.293	2.543	2.543	2.543

a) Technischer Indikator

Der errechnete Indikatorwert von 0.99 ist aufgrund der geringen Fahrzeuganzahl (2 Fahrzeuge) nicht aussagekräftig.

Inaktiver Indikator:

Im Segment TBB VL40XX war kein Fahrzeug inaktiv.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fischereifahrzeuge dieses Segments fischten vor allem Scholle, Seezunge, Schellfisch und Steinbutt in der Nordsee. Da die vier genannten Bestände alle mit einer fischereilichen Sterblichkeit von unter F_{MSY} befischt wurden, ergibt sich ein niedriger Wert von $SHI_{2023} = 0.55$.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 kein Bestand als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

Aus Gründen des Datenschutzes werden ökonomische Daten dieses Segments mit dem Segment TBB VL2440 zusammengefasst.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden, allerdings gibt es keine Hinweise darauf, dass sich dieses Segment nicht im Gleichgewicht befindet. Es handelt sich nur um 2 Fahrzeuge, so dass die Indikatoren keine Aussagekraft haben. Es wird kein SAR-Bestand befischt.

Schleppnetzfahrzeuge <8 m (DTS VL0008), demersal

Dieses Segment war in den vergangenen Jahren nur sporadisch mit einem Fischereifahrzeug besetzt und wird daher für die Analyse der Gleichgewichtsindikatoren nicht betrachtet.

Schleppnetzfahrzeuge 8 – 12 m (DTS VL0812, ehemals DTS VL1012), demersal

DTS VL0812	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.48	0.45	0.34	0.31	0.71	0.80	0.51	0.53	0.43	0.41	0.49
SAR	1	1	2	1	2	2	2	1	0	0	
SHI	2.49	2.31	2.28	1.91	1.65	1.96	1.96	0.50	0.46	0.59	
CR/BER	0.39	0.41	0.29	0.81	0.97	0.41	-0.14	-1.04	0.34	0.23	
RoFTA	-47.6	-57.7	-4.7	-21.7	-2.1	-31.1	-54.9	-114.4	-26.7	-18.8	
Anzahl Fahrzeuge	11	10	10	6	8	4	7	7	7	8	5
GT	169	154	156	94	112	52	96	107	89	130	86
kW	1.608	1.425	1.433	744	853	358	686	706	707	830	488

a) Technischer Indikator

Das Ergebnis von 0.49 stellt eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr dar (+0.08 Punkte). Die Seetage dieser eher kleineren Fahrzeuge sind mit maximal 34 Seetagen verhältnismäßig niedrig. Ein Fahrzeug dieser Gruppe hat lediglich eine Fangreise (1 Tag) vorzuweisen. Dies führt in der Konsequenz zu einem schlechten Indikatorwert.

Inaktiver Indikator:

Im Segment DTS VL0812 war im Jahr 2024 kein Fahrzeug inaktiv.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem in der westlichen Ostsee auf Flunder, Heering und Scholle (Kattegat, Beltsee und Öresund) und in der Gesamtostsee Sprotte und Scholle. Obwohl der mengenmäßig wichtigste Bestand (Sprotte: 97 t) mit F_C über F_{MSY} befischt wurde, ergibt sich ein weiterhin sehr niedriger SHI-Wert von 0.59, da der finanziell sehr wichtige Bestand (Scholle Ostsee) mit einer fischereilichen Sterblichkeit von deutlich unter F_{MSY} befischt wurde.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 kein Bestand als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

CR/BER hat sich 2023 wieder leicht verschlechtert und verbleibt damit weiter deutlich unter 1. RoFTA hat sich minimal verbessert, ist aber weiterhin negativ. Beide Indikatoren stellen sich in diesem Segment seit Jahren ungünstig dar.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Jedoch sind einschränkend die in den Abschnitten 3 und 5 vorgebrachten Gründe zur unzureichenden Aussagekraft der Indikatoren für dieses Segment zu beachten. Dieses Segment ist von der schlechten Bestandssituation des Herings in der westlichen Ostsee betroffen.

Schleppnetzfahrzeuge 12 – 18 m (DTS VL1218), demersal

DTS VL1218	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.53	0.52	0.53	0.57	0.68	0.66	0.62	0.59	0.60	0.50	0.49
SAR	1	1	2	1	1	2	2	0	0	0	
SHI	2.51	2.63	2.49	2.16	1.97	1.87	1.91	0.95	0.61	0.55	
CR/BER	0.80	0.74	0.57	0.81	1.37	1.54	0.25	0.14	0.31	-0.12	
RoFTA	-8.1	-10.7	-18.9	-18.9	17.7	24.0	-41.2	-35.5	-35.5	-53.5	
Anzahl Fahrzeuge	29	28	27	20	17	18	19	19	15	15	14
GT	1.008	826	866	655	548	623	649	649	533	513	523
kW	5.414	4.694	4.918	3.765	3.109	3.328	3.428	3.378	2.778	2.585	2.756

a) Technischer Indikator

Für die Berechnung der Gruppe der Schleppnetzfahrzeuge mit einer Länge von 12-18 m wurden im Jahr 2024 die Fangaktivität von 14 Fischereifahrzeugen ausgewertet. Der Wert von 0.49 ist auf dem Niveau des Vorjahres. Viele kleinere Fahrzeuge in diesem Segment hatten nur weniger als 20 Seetage vorzuweisen, während die größeren Fahrzeuge zum Teil über 100 Fangaufwandstage verzeichneten. Daraus resultiert ein schlechter Indikatorwert.

Inaktiver Indikator:

Im Segment DTS VL1218 war 1 Fahrzeug fischereilich inaktiv.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten vor allem in der westlichen Ostsee auf Scholle (Kattegat, Beltsee und Öresund) und Flunder. Zusätzlich wurde noch in einem beträchtlichen Maße Sprotte in der gesamten Ostsee und Scholle und Schellfisch in der Nordsee gefangen. Obwohl der mit Abstand mengenmäßig wichtigste Bestand (Sprotte: 355 t) mit F_C über F_{MSY} befischt wurde, ergibt sich ein weiterhin sehr niedriger SHI-Wert von 0.55, da vor allem die finanziell wichtigeren Bestände (Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund; Scholle Nordsee, Ostsee; Schellfisch Nordsee) mit einer fischereilichen Sterblichkeit von deutlich unter F_{MSY} befischt wurden.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 kein Bestand als SAR eingestuft.

c) Ökonomische Indikatoren

CR/BER liegt auch 2023 deutlich unter 1. Auch RoFTA ist konstant negativ geblieben. Beide Indikatoren hatten sich in diesem Segment nach sehr schwachen Jahren in den Jahren 2018 und 2019 positiv entwickelt. 2020 bis 2023 waren jedoch ökonomisch sehr schwache Jahre. Bei den ökonomischen Indikatoren ist langfristig kein eindeutiger Trend zu erkennen, seit 2020 weisen die Zahlen jedoch eine unprofitable Fischerei aus.

d) Gesamtbetrachtung

Insgesamt befindet sich dieses Segment nach den analysierten Indikatoren im **Ungleichgewicht**. Dieses Segment ist gravierend von der aktuell schlechten Bestandssituation des Dorsch und des Herings in der westlichen Ostsee betroffen. Deutschland hatte hier bereits in der Vergangenheit reagiert und in diesem Segment Fahrzeuge mit öffentlichen Mitteln abgewrackt. Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich seit 2014 halbiert.

Schleppnetzfahrzeuge 18 – 24 m (DTS VL1824), demersal

DTS VL1824	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.59	0.60	0.65	0.68	0.66	0.60	0.60	0.59	0.56	0.71	0.62
SAR	1	1	2	1	1	2	2	0	0	1	
SHI	1.46	1.41	1.45	1.33	1.24	1.55	1.44	0.85	0.89	0.79	
CR/BER	2.22	1.32	2.91	1.59	3.49	2.93	0.57	0.95	1.25	-0.1	
RoFTA	37.6	12.3	66.2	33.6	82.4	60.7	-19.5	1.1	-1.43	-34.0	
Anzahl Fahrzeuge	17	16	13	13	11	14	11	10	11	8	8
GT	1.847	1.724	1.444	1.544	1.293	1.621	1.276	1.144	1.370	904	904
kW	3.704	3.485	2.824	3.118	2.529	3.192	2.529	2.308	2.676	2.060	2.060

a) Technischer Indikator

Zur Berechnung des Indikators wurden im Jahr 2024 die Seetage von 8 Fischereifahrzeugen herangezogen. Der Wert von 0.62 hat sich gegenüber dem Vorjahr etwas verschlechtert (-0.09). Die Verteilung der Seetage innerhalb dieses Segmentes war im Jahr 2024 sehr ungleichmäßig. Während ein Teil der Fahrzeuge eine Fischereiaktivität bis zu 270 Seetage vorweisen konnte, waren einige Fahrzeuge hier nur wenige Tage fischereilich aktiv (2-60 Tage). Diese führte letztlich zu einer Reduzierung des Indikators.

Inaktiver Indikator:

Im Segment DTS VL1824 war im Jahr 2024 kein Fahrzeug inaktiv.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten auf viele verschiedene Bestände in Nord- und Ostsee (v.a. Ostseesprotte, Flunder westlich Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee, Scholle Nordsee, Kaisergranat FU 33 und FU 5, Steinbutt Nordsee), wobei die Nordseescholle mit 338 t der tonnenmäßig wichtigste Bestand war. Der SHI in 2023 von 0.79 hat sich nur leicht gegenüber 2022 (SHI = 0.89) verändert und liegt damit weiterhin deutlich unter 1, was daran liegt, dass fast alle wichtigen befischten Bestände (mit Ausnahme der Ostseesprotte) mit F_C unter F_{MSY} befischt wurden.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um die Seekatze (*Chimaera monstrosa*), welche von der „IUCN Red List of Threatened

Species“ als „verletzlich“ eingeschätzt wird und dieses Segment mit seinen Fängen von unter 140 kg anscheinend mehr als 10% der Gesamtfänge dieses Bestandes ausmachte.

c) Ökonomische Indikatoren

CR/BER und RoFTA sind im Vergleich zu 2022 deutlich gesunken. Die insgesamt überwiegend positive Zeitreihe deutet zwar nicht langfristig auf eine Überkapazität hin. Die jüngsten Entwicklungen können jedoch Anzeichen einer Trendwende sein.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Der technische Indikator schwankt im mittleren Bereich. Der SHI hat sich deutlich positiv entwickelt, aber es wird ein SAR-Bestand befischt. Die ökonomischen Indikatoren waren lange Zeit positiv, es sind jedoch Anzeichen einer Trendwende zu erkennen. Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich seit 2014 deutlich verringert (von 17 auf 8).

Werden nur die Fahrzeuge in der **Ostsee** betrachtet, befinden sich diese aufgrund des schlechten Zustands der Bestände von Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee im **Ungleichgewicht**.

Schleppnetzfahrzeuge 24 – 40 m (DTS VL2440), demersal

DTS VL2440	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.59	0.66	0.70	0.70	0.51	0.57	0.76	0.75	0.79	0.79	0.82
SAR	3	1	1	2	2	2	2	2	1	2	
SHI	1.77	1.74	1.87	2.18	1.93	1.48	1.36	1.18	1.09	1.17	
CR/BER	1.30	2.02	2.24	1.25	1.18	1.06	0.87	1.06	0.48	0.83	
RoFTA	8.8	31.1	31.2	23.6	5.5	0.7	-6.2	5.6	-27.9	-4.4	
Anzahl Fahr- zeuge	12	10	9	8	11	14	12	11	11	10	11
GT	2.981	2.768	2.343	2.172	2.992	4.410	3.947	3.685	3.814	3.587	3.712
kW	5.361	5.295	4.275	3.835	5.505	7.822	8.048	8.075	8.979	8.379	8.533

a) Technischer Indikator

Bei der Berechnung des Indikators wurden die Seetage von 9 aktiven Fischereifahrzeugen berücksichtigt. Der Wert von 0.82 ist auf einem identischen Niveau der Vorjahre mit einem leicht positiven Trend (+0.03). Nach wie vor ist es in dieser Gruppe als ungünstig anzusehen, dass in die Berechnung Fahrzeuge der Hochseekutterfischerei, die teilweise bis zu 1.700 kW

aufweisen, mit Fahrzeugen der Kutterfischerei mit gerade einmal 221 kW zusammen betrachtet werden.

Inaktiver Indikator:

Im Segment DTS VL2440 waren 2 Fahrzeuge inaktiv, konnte also keine Anlandungen im Jahr 2024 vorweisen. Dies entspricht einer Tonnage von 394 GT und einer Motorleistung von 1.333 kW.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die wichtigsten von diesem Segment befischten Bestände waren der Seelachs, Kabeljau, Schellfisch, Scholle und Seehecht in der Nordsee und Sprotte in der Ostsee. Da bei dem finanziell wichtigsten Bestand, dem Nordseeseelachs, die fischereiliche Sterblichkeit F_C mittlerweile leicht oberhalb von F_{MSY} lag und der zweitwichtigste Bestand, der Nordseekabeljau, weiterhin mit $F_C > F_{MSY}$ befischt wurde, ergibt sich ein leicht über 1 gestiegener SHI_{2023} von 1.18.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurden vom STECF zwei Bestände als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um den Kabeljau in der Nordsee, bei dem die SSB unterhalb von B_{lim} lag und in diesem Segment mehr als 10% der Gesamtanlandungen von diesem Bestand kommen. Beim zweiten Bestand handelt es sich um den Nordseeschellfisch, wobei die Einschätzung als SAR für dieses Segment fraglich erscheint. Es stammen zwar über 10% der Anlandungen dieses Segments von diesem Bestand, allerdings ist der Schellfisch in der Nordsee in einem guten Zustand mit $SSB > MSY B_{trigger}$ und einer fischereilichen Sterblichkeit von F_C unter F_{MSY} .

c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA sind 2020 stark eingebrochen. Sie konnten sich 2021 deutlich erholen, haben sich 2022 allerdings wieder negativ entwickelt. 2023 haben sich die Indikatoren wieder positiv entwickelt, weisen aber für das Jahr keine profitable Fischerei aus. Die Zeitserie dieser Indikatoren deutet allerdings darauf hin, dass sich dieses Flottensegment prinzipiell im Gleichgewicht befindet.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Der technische Indikator liegt im mittleren bis guten Bereich, der SHI hat sich deutlich verbessert. Es

werden zwei SAR-Bestände (davon einer mit fraglicher Einstufung) befischt. Die ökonomischen Indikatoren hatten sich zwischenzeitlich verbessert, sind aber 2022 und 2023 wieder gesunken.

Werden nur die Fahrzeuge in der **Ostsee** betrachtet, befinden sich diese aufgrund des schlechten Zustands der Bestände von Dorsch und Hering in der westlichen Ostsee im **Un-
gleichgewicht**.

Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (DTS VL40XX), demersal

DTS VL40XX	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.73	0.70	0.80	0.78	0.85	0.83	0.84	0.74	0.91	0.93	0.77
SAR	4	3	4	5	5	7	8	7	8	8	
SHI	1.13	1.33	1.42	1.54	1.35	1.58	1.56	1.51	1.32	1.55	
CR/BER	0.86	0.98	1.50	0.44	0.91	1.10	1.16	0.3	-0.01	1.16	
RoFTA	-4.4	-0.2	11.0	-12.9	-2.2	0.5	2.1	-13	-24.6	7.46	
Anzahl Fahr- zeuge	6	7	7	7	7	6	5	6	4	4	6
GT	8.650	12.898	12.898	15.417	15.417	14.962	14.470	16.818	12.390	12.390	22.732
kW	11.724	15.724	15.724	16.394	16.394	15.610	14.875	17.875	13.600	13.600	26.320

a) Technischer Indikator

In die Berechnung flossen die Seetage von 5 aktiven Fischereifahrzeugen ein. Der Indikatorwert von 0.73 ist im Vergleich zu den Vorjahren deutlich abgefallen (-0.16). Gründe hierfür sind unterschiedlicher Natur: Grundsätzlich weisen Fahrzeuge dieses Segments eine hohe Fangaktivität auf von bis zu 350 Seetagen auf. Im Jahr 2024 war dies nur für 2 der Fahrzeuge der Fall. Andere Fahrzeuge waren teils deutlich weniger aktiv, was unter anderem durch längere Werft – und Liegezeiten (Reparaturen etc.) zu begründen ist.

Inaktiver Indikator:

Im Segment DTS VL40XX war 1 Fahrzeug fischereilich inaktiv.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die wichtigsten von diesem Segment befischten Bestände waren der nordostarktische Kabeljau, der Schwarze Heilbutt vor Island und Ostgrönland, Kabeljau vor Ostgrönland und Süd-

westgrönland, sowie Schwarzer Heilbutt in Westgrönland (NAFO-Gebiet). Da es bei dem bei den finanziell wichtigsten Bestand, dem Schwarzen Heilbutt vor Island und Ostgrönland, eine Zunahme in der fischereilichen Sterblichkeit gab und für den zweitwichtigsten Bestand, den nordostarktischen Kabeljau, keine aktuelle, anerkannte Bestandseinschätzung vorliegt und es bei den weiteren Beständen keine signifikanten Veränderungen in der fischereilichen Sterblichkeit gab, ergibt sich ein leicht gestiegener SHI_{2023} von 1.55 gegenüber dem SHI_{2022} von 1.32.

Stocks-at-Risk (SAR)

Die Analyse des STECF zeigt, dass gemäß den Kriterien in diesem Segment 2023 8 SAR identifiziert wurden. Einige dieser als SAR eingeschätzten Bestände sind jedoch kritisch zu betrachten. Die beiden *S. mentella*-Bestände werden nur durch pelagische Schleppnetze gefangen, so dass sie in diesem Segment nicht auftauchen sollten (für 2023 wurden keine Fänge gemeldet). Der norwegische Küstenkabeljau (mittlerweile unterteilt in nördlichen und südlichen norwegischen Küstenkabeljau) wird teilweise zusammen mit dem nordostarktischen Kabeljau im ersten Quartal im Bereich der Lofoten gefangen. Da diese beiden Bestände äußerlich nicht zu unterscheiden sind (eine Unterscheidung ist anhand der Gehörsteine möglich) und eine Unterteilung der deutschen Fänge in nordostarktischen und norwegischen Küstenkabeljau nicht vorgenommen wird, ist die Aufführung dieses Bestandes als SAR in diesem Segment fraglich.

c) Ökonomische Indikatoren

Sowohl CR/BER als auch RoFTA zeigen in diesem Segment seit Jahren einen positiven Trend, auch wenn die Werte für 2022 gegenüber 2021 abgesunken sind und unter 1 (CR/BER) bzw. unter Null (RoFTA) lagen. 2023 haben sich die Zahlen wieder deutlich verbessert. Anzeichen für eine Überkapazität sind nicht zu erkennen.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann **keine eindeutige Bewertung** vorgenommen werden. Technischer Indikator und SHI befinden sich im mittleren Bereich. Es werden nach STECF-Einschätzung 8 SAR-Bestände befischt. Die ökonomischen Indikatoren sind über die Zeitreihe gesehen positiv und deuten insgesamt auf ein Gleichgewicht mit den Fangmöglichkeiten hin.

Schleppnetzfahrzeuge 10 - 12 m (TM VL1012), pelagisch

Dieses Segment war in den vergangenen Jahren nur sporadisch mit einem Fischereifahrzeug besetzt und wird daher für die Analyse der Gleichgewichtsindikatoren nicht betrachtet.

Schleppnetzfahrzeuge 12 - 18 m (TM VL1218), pelagisch

TM VL1218	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech		0.88	0.89	0.85	1.00	1.00	0	0	0	0	0
SAR		0	0	1	2	1	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	
SHI		1.71	1.79	2.04	2.19	1.18	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	
CR/BER											
RoFTA											
Anzahl Fahrzeuge	0	2	2	3	1	1	0	0	0	0	0
GT	-	122	122	163	75	26	0	0	0	0	0
kW	-	439	439	659	219	100	0	0	0	0	0

a) Technischer Indikator

Kein Fahrzeug im Jahr 2024.

b) Biologische Indikatoren

Da kein Fahrzeug in diesem Segment aktiv war und folglich keine Anlandungen gemeldet wurden, konnten keine biologischen Indikatoren berechnet werden.

c) Ökonomische Indikatoren

Es können keinerlei ökonomische Daten dieses Segments veröffentlicht werden.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann mangels aktiver Fahrzeuge keine Bewertung vorgenommen werden.

Schleppnetzfahrzeuge 18 - 24 m (TM VL1824), pelagisch

TM VL1824	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.88	0.67	0.70	0.59	0.65	1.00	0.51	0.78	0	0	0
SAR	0	0	0	1	1	1	1	1	k.A.	k.A.	
SHI	1.19	1.44	1.61	1.97	2.13	1.23	1.03	0.56	k.A.	k.A.	
CR/BER											
RoFTA											
Anzahl Fahrzeuge	2	2	4	4	3	1	2	2	0	0	0
GT	239	207	354	354	279	40	147	172	0	0	0
kW	442	441	882	882	662	220	441	441	0	0	0

a) Technischer Indikator

Kein Fahrzeug im Jahr 2024.

Inaktiver Indikator:

Im Segment TM VL1824 war kein Fahrzeug inaktiv.

b) Biologische Indikatoren

Da kein Fahrzeug in diesem Segment aktiv war und folglich keine Anlandungen gemeldet wurden, konnten keine biologischen Indikatoren berechnet werden.

c) Ökonomische Indikatoren

Es können keinerlei ökonomische Daten dieses Segments veröffentlicht werden.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann mangels aktiver Fahrzeuge keine Bewertung vorgenommen werden.

Schleppnetzfahrzeuge 24 - 40 m (TM VL2440), pelagisch

TM VL2440	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	1.00	0.69	0.89	0.84	0.83	1.00	1	0	0	0	0
SAR	0	0	0	1	1	1	1	k.A.	k.A.	k.A.	
SHI	1.31	1.42	1.51	1.4	1.84	1.21	1.03	k.A.	k.A.	k.A.	
CR/BER											
RoFTA											
Anzahl Fahr- zeuge	1	3	3	3	2	1	1	0	0	0	0
GT	374	655	655	655	281	126	126	0	0	0	0
kW	700	1.105	1.105	1.105	405	184	184	0	0	0	0

a) Technischer Indikator

Kein Fahrzeug im Jahr 2024.

b) Biologische Indikatoren

Da kein Fahrzeug in diesem Segment aktiv war und folglich keine Anlandungen gemeldet wurden, konnten keine biologischen Indikatoren berechnet werden.

c) Ökonomische Indikatoren

Es können keinerlei ökonomische Daten dieses Segments veröffentlicht werden.

d) Gesamtbetrachtung

Für dieses Segment kann mangels aktiver Fahrzeuge keine Bewertung vorgenommen werden.

Schleppnetzfahrzeuge > 40 m (TM VL40XX), pelagisch

TM VL40XX	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Tech	0.85	0.94	0.88	0.87	0.77	0.89	0.88	0.84	0.77	0.84	0.87
SAR	4	4	3	1	1	0	0	0	0	1	
SHI	1.0	0.93	0.87	0.94	0.94	0.96	1.02	0.93	1.02	1.1	
CR/BE R								0.41	0.51	0.71	
RoFTA								-20.0	-19.0	-6.2	
Anzahl Fahr-zeuge	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4
GT	26.92 2	26.92 2	26.92 2	27.13 6	20.62 2	20.25 4	20.51 4	20.51 4	20.51 4	20.61 4	18.19 7
kW	23.53 7	23.53 7	23.53 7	24.39 7	21.12 8	20.42 7	21.14 1	21.14 1	21.14 1	21.14 1	18.27 8

a) Technischer Indikator

Im Segment der pelagischen Schleppnetzfischerei ab einer Länge über alles von 40 Metern verzeichneten die deutschen Fahrzeuge im Jahr 2024 wiederum einen leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr (+0.03). Bei der Berechnung des Indikators muss wiederum darauf hingewiesen werden, dass Fahrzeuge aus der Hochsee-Kutterfischerei mit der großen Hochseefischerei verglichen werden. Die Seetage der hier verglichenen Fahrzeuge weichen mitunter über 100 Tage voneinander ab.

Inaktiver Indikator:

Im Segment TM VL40XX war im Jahr 2024 kein Fahrzeug inaktiv.

b) Biologische Indikatoren

Sustainable Harvest Indicator (SHI)

Die Fahrzeuge dieses Segments fischten auf viele verschiedene pelagische Bestände (u.a. Hering, Sprotte, Stöcker, Makrele, Blauer Wittling, Sardine) in Nord- und Ostsee und im Nordostatlantik. Die wirtschaftlich wichtigsten Bestände hierbei waren der Nordseehering, die Makrele im Nordostatlantik und der Blaue Wittling. Beim Nordseehering lag F_C weiterhin unterhalb von F_{MSY} und bei der Makrele und dem Blauen Wittling lag F_C oberhalb von F_{MSY} . Da die fischereiliche Sterblichkeit bei den beiden letztgenannten Beständen gegenüber dem Vorjahr leicht zugenommen hat (und beim Nordseehering gleichgeblieben ist), ergab sich 2023 ein leicht gestiegener SHI von 1.1 gegenüber dem $SHI_{2022} = 1.02$.

Stocks-at-Risk (SAR)

Für dieses Segment wurde für das Jahr 2023 ein Bestand als SAR eingestuft. Hierbei handelt es sich um den Sandaal in Nordsee im Untergebiet „3r“, für den ein Nullfang („zero catch“) empfohlen wird. Warum dieser Bestand für das Segment TM VL40XX als SAR identifiziert wurde ist fraglich, da offiziell keine Fänge dieses Bestandes gemeldet wurden.

c) Ökonomische Indikatoren

Die ökonomischen Indikatoren standen für 2021 erstmals zur Verfügung und repräsentieren alle pelagischen Trawler, von denen jedoch die Hochseefahrzeuge die Zahlen dominieren. Eine Zeitreihe liegt entsprechend noch nicht vor. Seit 2021 haben sich sowohl CR/BER als auch RoFTA leicht verbessert, lagen jedoch weiterhin unter 1 bzw. unter Null. Der Sektor war stark vom Brexit betroffen. Auch wenn beide Indikatoren für 2023 nicht auf eine profitable Fischerei hindeuten, ist eine weitere Verbesserung der Zahlen zu erkennen. Die Zahlen sollten wegen der besonderen Lage im Jahr 2021 und des Fehlens einer Zeitreihe nur marginal in die Gesamtbetrachtung einfließen.

d) Gesamtbetrachtung

Dieses Segment befindet sich im **Gleichgewicht**. Es wird zwar ein SAR-Bestand befischt, aber technischer Indikator und SHI haben gute Werte. Die ökonomischen Indikatoren können aufgrund der Kürze der Zeitserie noch nicht in Betracht gezogen werden, deuten aber auf eine Verbesserung hin.

3. Allgemeine Kommentare zu den Indikatoren

Eine Gesamtübersicht aller Indikatorwerte wird in **Anlage 5** präsentiert.

3.1. Technischer Indikator

Der technische Indikator wurde für alle Segmente, außer für die Muschelfischerei aufgezeigt. Die berechneten Werte für die Muschelfischerei haben in den einzelnen Größenkategorien sehr wenig Aussagekraft, da oft nur 1-4 Fahrzeuge pro Segment gelistet sind. Davon abgesehen erzielte die Muschelfischerei dennoch ausgeglichene und gute Werte. Weitere Erläuterungen zur relativen Ausnutzung von Seetagen finden sich in den vorherigen Abschnitten.

3.2. Biologische Indikatoren

Es wurden zwei biologische Indikatoren 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 Indikatoren sind der „Sustainable Harvest Indicator“ (SHI) und der „Stocks-At-Risk Indicator“ (SAR). Diese Indikatoren beziehen sich auf die Fänge, fischereilichen Sterblichkeiten des Jahres 2023 und Bestandszustände Anfang 2024, da bei Abgabe des Flottenberichts die Ergebnisse der Bestandseinschätzungen für 2024 noch nicht zur Verfügung standen.

Für 2023 wurden der SHI und die Werte für den SAR-Indikator größtenteils vom STECF bereitgestellt und für einige Segmente von Deutschland berechnet. Ergebnisse für den SHI sind in der **Anlage 4** zusammengefasst.

3.2.1 Sustainable Harvest Indicator (SHI)

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

Die Indikatorwerte für die verschiedenen Segmente schwanken von 0.33 bis 1.55. Ein SHI-Wert >1 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 Indikatorwerte der meisten Segmente sind im Vergleich zum Vorjahr in etwa gleichgeblieben oder haben sogar noch abgenommen. Beim mengen- und erlösmäßig wichtigsten Segment (TM VL40XX) hat der SHI 2023 (1.10) im Vergleich zu 2022 (1.02) leicht zugenommen, liegt damit aber weiterhin bei einem sehr positiv einzuschätzenden Wert von annähernd 1.

Ansonsten haben die Werte bei den kleineren Schiffen, die in der Vergangenheit eher problematisch waren, über die letzten Jahre stark abgenommen und liegen nun deutlich unter 1.

Bei einer Gesamtbetrachtung der SHI-Werte über den vom STECF (teilweise von Deutschland) berechneten Zeitraum von 2008 bis 2023 ergibt sich ein positives Bild (Abb. 1). Bei den meisten Segmenten ist der SHI über den betrachteten Zeitraum gesunken, so dass sich die in der Grafik angegebenen Kurven einem SHI von 1 annähern oder in vielen Fällen bereits darunterliegen. Von den 11 interpretierbaren Segmenten lag der SHI bei 8 Segmenten unterhalb von 1.

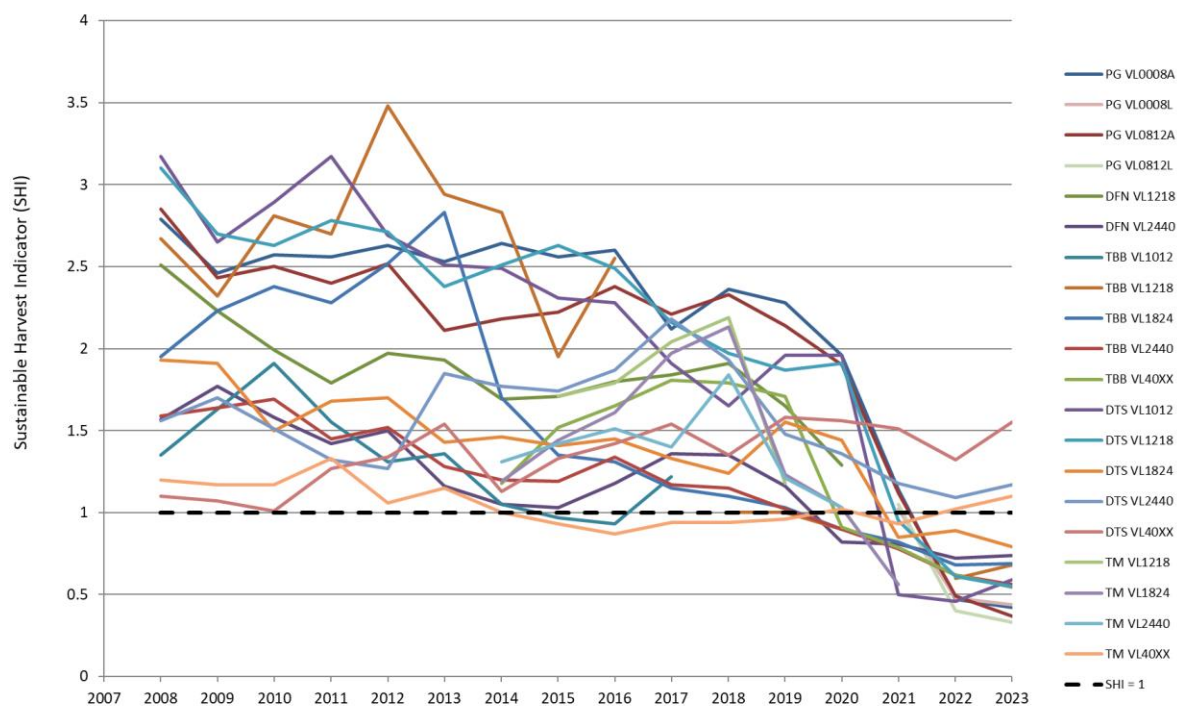


Abb. 1: Entwicklung des SHI in den verschiedenen Flottensegmenten in den Jahren 2008-2023. Der Zielwert = 1 ist als gestrichelte Linie dargestellt.

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 einige deutsche 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 treffen lassen. Die einer besonderen Dynamik unterliegenden Preise für einzelne Fischarten erschweren die Interpretation des biologischen Einflusses dagegen.

Kritik an diesem Indikator kam auch mehrfach vom STECF. Dieser kommt bei der Einschätzung der verwendeten Indikatoren (STECF-15-02) zu verschiedenen Problemen und Unzulänglichkeiten bei der Berechnung beziehungsweise Interpretation des SHIs, von denen einige Hauptpunkte hier im Original aufgeführt werden:

- The SHI, used in isolation, merely provides the average ratio of $F/FMSY$ for those stocks caught by a specific fleet segment, weighted by the value of the landed catch from each of those stocks by that fleet segment. The resulting value simply indicates whether a particular fleet segment may be economically dependent on stocks that are estimated to be fished at a rate not consistent with fishing at $FMSY$. **To use this indicator to assess whether a particular fleet segment is in balance with its fishing opportunities could be wholly misleading.**
- The SHI and its utility for assessing the balance between fishing capacity and fishing opportunities is not well understood;
- The SHI integrates information on the harvest rate of the stocks, the landings composition, and the prices of the various fish species, which makes it difficult to draw clear conclusions.
- The SHI may deliver a value of less than 1 for fleet segments which partly rely on individual stocks harvested at rates above $FMSY$, hence masking instances of unsustainable fishing;
- The SHI may deliver a value of more than 1 for fleet segments which are not over-capacity with regards to their permitted harvest opportunities;
- The SHI may flag problems with a certain fleet segment despite the fact that the main problem lies with another fleet segment, which in turn may not necessarily be flagged;
- The limited number of fleet segments for which a representative indicator coverage can be achieved severely limits the usefulness of the SHI indicator.

Deutschland unterstützt die Kritikpunkte des STECF am SHI und würde es sehr begrüßen, wenn die Kommission möglichst bald eine Überarbeitung beziehungsweise Anpassung dieses Indikators veranlassen würde.

3.2.2 Stock-at-Risk Indicator (SAR)

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

- a) Assessed as being below the B_{lim} ; or
- b) subject to an advice to close the fishery, to prohibit directed fisheries, to reduce the fishery to the lowest possible level, or similar advice from an international advisory body, even where such advice is given on a data - limited basis; or
- c) subject to a fishing opportunities regulation which stipulates that the fish should be returned to the sea unharmed or that landings are prohibited; or
- d) a stock which is on the IUCN 'red list' or is listed by CITES.

AND for which either:

- 1 - the stocks make up to 10% or more of the catches by the fleet segment; or
- 2 - the fleet segment takes 10% or more of the total catches from that stock.

Bei Betrachtung der vom STECF (und teilweise von Deutschland) identifizierten SAR, die von deutschen Flottensegmenten 2009 bis 2023 in größerem Maße befishet wurden, lässt sich kein klarer Trend erkennen (Abb. 2). Die höchste Zahl von SAR mit 24 wurde 2019 beobachtet, seitdem hat die Summe der SAR über alle Segmente abgenommen und lag 2022 bei 13, dem niedrigsten Wert der Zeitserie. Es ist aber eine Zunahme auf 17 SAR in 2023 zu beobachten.

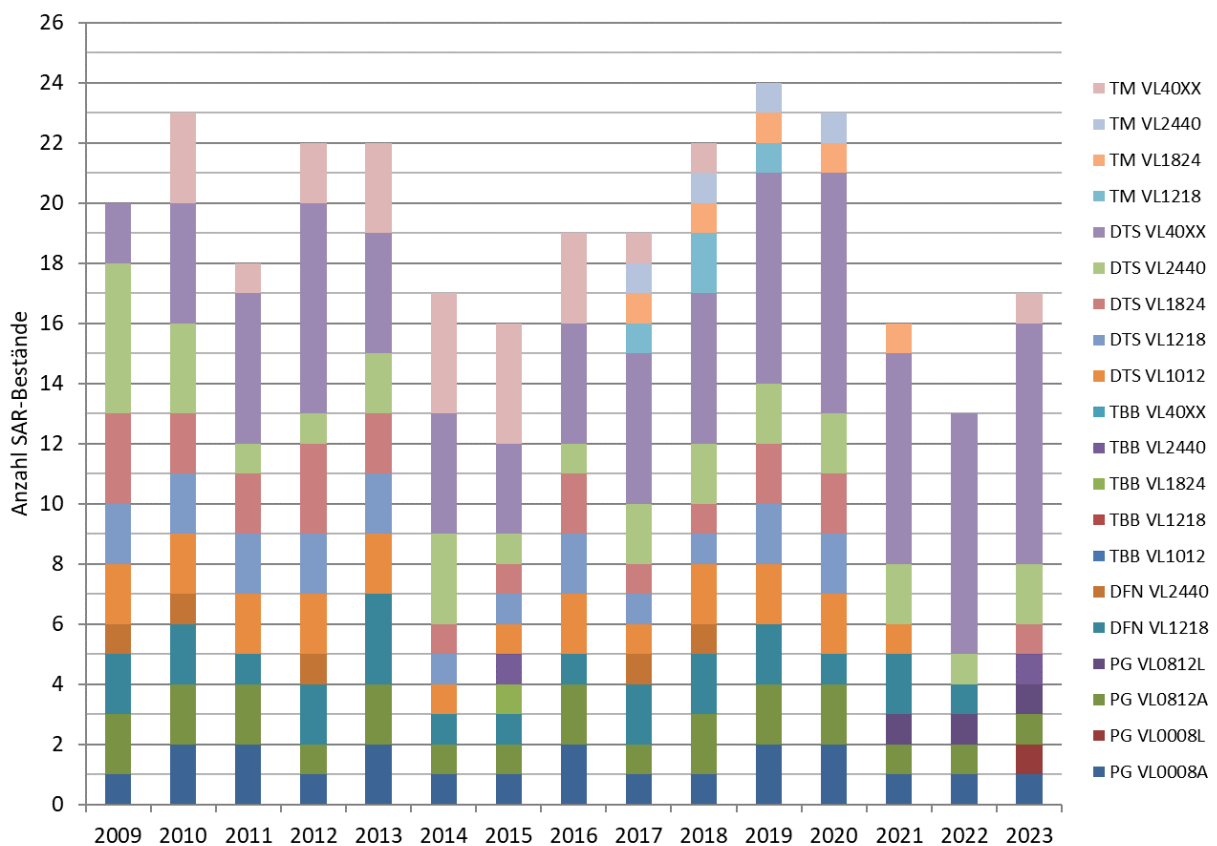


Abb. 2: Entwicklung der Anzahl an SAR-Beständen in den verschiedenen Flottensegmenten in den Jahren 2009-2023.

Obwohl es auch vom STECF (STECF-15-02) zu diesem Indikator verschiedene Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge gibt, erscheint der SAR-Indikator als biologischer Indikator besser geeignet zu sein, da die Ökonomie hier nicht berücksichtigt wird.

3.3. Ökonomische Indikatoren

Die ökonomischen Indikatoren wurden auf Grundlage der Zahlen berechnet, die Deutschland beim Datenabruf im Rahmen des DCF bereitgestellt hatte.

Der Indikator CR/BER (Einnahmen im Verhältnis zu Break-even-Einnahmen) wurde mit Opportunitätskosten für das Kapital berechnet. Im deutschen Fall ergäbe sich aufgrund des niedrigen anzusetzenden Zinssatzes kein nennenswerter Unterschied, wenn die Opportunitätskosten ausgenommen würden. 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.

Auch die Kapitalrendite (RoFTA) ist stark vom verwendeten Schiffswert abhängig. Die Schiffswerte selbst sowie die in den Betrieben tatsächlich anfallenden Kosten liegen gewöhnlich niedriger als die rechnerisch resultierenden Abschreibungen und Opportunitätskosten, die den Indikator mitbestimmen. Der Indikator ist deshalb für eine umfassende Beurteilung des Gleichgewichts der Flotte mit den Fangmöglichkeiten problematisch.

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.

4. Gesamtbewertung des Gleichgewichts

Insgesamt ist festzustellen, dass Deutschland in den Flottensegmenten mit den größten Fanganteilen das Gleichgewicht zwischen Kapazität und Fangmöglichkeiten als gegeben ansieht. Dies äußert sich insbesondere auch in dem Umstand, dass die der deutschen Fischerei EU-rechtlich zur Verfügung stehenden Fangmöglichkeiten regelmäßig nicht überschritten werden.

Allerdings ist bei den bedeutsamen Segmenten der Nordsee-Garnelenfischerei eine negative Entwicklung zu beobachten, die das Gesamtbild verschlechtert. Ab Herbst 2025 soll die endgültige Stilllegung von bis zu einem Drittel der Krabbenfischereiflotte unterstützt werden (siehe Aktionsplan). Ziel ist, eine ausgewogene Balance zwischen Fischereifahrzeugen und Fischereiflächen sowie Fangkapazitäten und Fangmöglichkeiten sicherzustellen.

Die historisch tiefen Einschnitte bei den Fangmöglichkeiten für die Ostsee von Hering und Dorsch werden auch weiterhin für diesen Bewirtschaftungsraum Veränderungen bedeuten. Die Entwicklung dieser Bestände wird laut Einschätzung des ICES auf einem relativ geringen Niveau im Vergleich zu den Vorjahren verbleiben. In den nächsten Jahren ist über eine weitere Anpassung der Kapazitäten auch bei diesen Segmenten zu entscheiden.

5. Aktionsplan zur Anpassung struktureller Ungleichgewichte in der deutschen Fischereiflotte aufgrund der Ergebnisse der Indikatoren

5.1 Kleine Küstenfischerei Ostsee

Problematische Ergebnisse wurden besonders für die kleine Küstenfischerei in der Ostsee festgestellt. Jedoch handelt es sich hier teilweise um Nebenerwerbsfischer, deren Fanganteil am Gesamtfang sehr gering ist. Die ökonomischen Indikatoren sind für dieses Segment wenig aussagekräftig, da die Fischerei von vielen Beteiligten nicht nach dem Prinzip der Gewinnmaximierung betrieben wird. Außerdem verkleinerte sich dieses Segment in den letzten Jahren kontinuierlich. Aufgrund der historisch niedrigen Quoten für die westliche Ostsee und der ungewissen Zukunftsaussichten verstärken sich die Probleme im Bereich der Haupterwerbsfischerei.

Die Indikatorwerte für die größeren Schiffe in der Ostsee waren vorteilhafter. Die ökonomische Situation schwankte in den letzten Jahren beträchtlich. Diese Segmente werden regelmäßig in der pelagischen Fischerei in der Ostsee auf Hering eingesetzt. Der Einbruch der Heringsquoten in der westlichen Ostsee führt daher auch in diesen Segmenten zu Problemen in der Auslastung ihrer fischereilichen Aktivitäten. Da nur noch die Plattfische als Teil der

Grundfischbestände befischbar sind, verbleiben für die Fischerei nur wenige Ausweichmöglichkeiten. Zusätzlich wirkte sich die Corona-Pandemie auf die wirtschaftlichen Ergebnisse der Fischereibetriebe aus.

Auch im Jahr 2024 war es notwendig, zum Schutz und Wiederaufbau der Bestände von Dorsch und Hering in der Ostsee Sofortmaßnahmen zu erlassen. Für Dorsch wurde eine Schließungszeit von drei 10-Tagesblöcken im Zeitraum vom 01.01.-14.01.2024 und 01.04.-14.05.2024 und 01.11.-31.12.2023 und für Hering eine Schließungszeit von drei 10-Tagesblöcken im Zeitraum vom 16.08.-31.10.2024 bzw. 01.10.-31.12.2024 festgelegt. Den betroffenen Fischereibetrieben wurde für die vorübergehende Stilllegung ihrer Fischereifahrzeuge eine Unterstützung auf Grundlage des Artikels 21 der EMFAF-Verordnung gewährt.

Seit dem Berichtszeitraum 2014 liegt ein Aktionsplan für die Segmente PG VL1012, DFN VL1218, DTS VL1012, DTS VL1218, DTS VL1824 und DTS VL2440 vor. Wegen der Abhängigkeit der Fischereibetriebe vom Dorsch in der westlichen Ostsee, dessen Bestandssituation weiter kritisch ist (s. Abschnitt 1.A.ii), wurde das Segment PG VL0010 im Jahr 2016 zusätzlich in den Aktionsplan aufgenommen. Die Segmente DFN VL1218 und DTS VL2440 wurden im Bericht 2016 aufgrund der positiven Indikatoren aus dem Aktionsplan gestrichen. Das Segment DTS VL1824 entwickelt sich positiv und verbleibt zurzeit nur aufgrund der biologischen Indikatoren im Aktionsplan. Für die Segmente PG VL0010, PG VL1012, DTS VL1012 und DTS VL1218 wurden erweiterte Maßnahmen einschließlich einer Abwrackaktion im Jahre 2017 zur Reduzierung der Flottenkapazität eingeleitet. Im Ergebnis wurden 6 Fahrzeuge mit Fangkapazitäten von insgesamt 198 GT und 1.178 kW des Segments DTS VL1218 abgewrackt. Entsprechend konnten in den letzten Fischereijahren Ostseefischereibetriebe mit Bedarf in ihren Fangtätigkeiten unterstützt werden, indem Fangquoten an bestehende Betriebe verteilt wurden. Eine mögliche Wirkung der Maßnahme auf die angegebenen Indikatoren und zukünftige Unterstützung von Jungfischern wird erst nach einer Stabilisierung der Fangquoten auf einem Niveau von vor 2016 erwartet. Auch in den Jahren 2021 und 2022 fanden erneut Abwrackmaßnahmen statt. Insgesamt wurden in den Jahren 2017 bis 2022 Fischereifahrzeuge mit Quotenansprüchen in der Ostsee dauerhaft stillgelegt, die im Fischereijahr 2024 folgenden Fangmengen entsprechen: 11,2 t Dorsch in der westlichen Ostsee, 11,3 t Dorsch in der östlichen Ostsee, 59,3 t Hering in der westlichen Ostsee und 125,1 t Sprotte in der Ostsee.

5.2 Nordsee-Garnelenfischerei

Für die Segmente der Nordsee-Garnelenfischerei (TBB VL1012, TBB VL1218, TBB VL1824) weisen die Indikatorwerte auf Ungleichgewicht hin. Die im Flottenbericht vorgesehenen ökonomischen Indikatoren zeigen für 2023 eine wirtschaftlich angespannte Situation für die Nordseegarnelen-Fischerei an. Während für 2022 eine Gleichgewichtssituation in den beiden wichtigsten Segmenten (TBB VL1218 und TBB VL1824) angezeigt war, zeigt sich für 2023

eine deutlich verschlechterte wirtschaftliche Lage. Nach einem ersten Einbruch im Jahr 2016 stagnieren die Fänge seit 2019 auf gleichbleibend niedrigem Niveau und die Zukunftsaussichten für die Fischerei sind von großen Unsicherheiten geprägt. Seit 2022 verzeichnen die Anlandungen und Erlöse der Garnelenfischerei nochmals deutliche Abnahmen (Abb. 3). Bei den Anlandungen stellt das aktuellste Jahr 2024 einen historischen Tiefststand dar, so dass diese Fischerei aktuell akut existenzgefährdet ist.

Zur Einschätzung der Wirtschaftlichkeit der betroffenen Flottensegmente müssen zudem folgende, über die Indikatoren des Flottenberichtes hinausgehende, Aspekte berücksichtigt werden:

Beim Verkauf eines deutschen Fischereifahrzeugs bemisst sich der Preis nicht nur am Marktwert des Fahrzeugs, sondern auch an den mit dem Fahrzeug verbundenen Fangoptionen (Quoten, Kapazitäten) und den Zukunftserwartungen an die mit dem Fahrzeug erzielbaren Einkünfte als maßgebliche wertbildende Faktoren. Die Fahrzeuge bilden zumeist das wesentliche Vermögen dieser handwerklichen, zumeist familiengeführten Fischerei und stellen zugleich einen Teil der Alterssicherung ihrer Eigner dar.

Der *"Aktionsplan zum Schutz und zur Wiederherstellung von Meeresökosystemen für eine nachhaltige und widerstandsfähige Fischerei"* der Europäischen Kommission vom 21. Februar 2023 hat die Zukunftsperspektive der Krabbenfischerei in der Nordsee in Frage gestellt, da dieser Plan allgemein so interpretiert wurde, dass jegliche mobile grundberührende Fischerei in Schutzgebieten absehbar nicht mehr zulässig sein würde. Dies würde das Aus für den Großteil der Baumkurrenfischerei auf Nordseegarnelen (und anderen Fischereien mit hohem Bodenkontakt, wie z.B. die Muschelfischerei) bedeuten. Damit führte der Aktionsplan dazu, dass sich der Wert der Fischereifahrzeuge maßgeblich reduzierte. Dazu kommen Fanggebietsverluste durch gesetzlich bereits festgelegte, bzw. kommende Naturschutzmaßnahmen (Natura 2000; EU-Verordnung zur Wiederherstellung der Natur), sowie der zunehmende Ausbau der Offshore-Windenergiegewinnung (u.a. Bau von Offshore-Anbindungssystemen vor allem durch das niedersächsische Wattenmeer) – beide Aspekte erhöhen die Unsicherheit über zukünftige Nutzungsmöglichkeiten in küstennahen Gewässern und dämpfen die zukünftigen Gewinnerwartungen der Garnelenfischerei weiter. Auch wurde und wird durch die o.g. Entwicklungen die Kreditwürdigkeit der Baumkurrenfischerei nachhaltig beeinträchtigt, so dass sich die Beschaffung von Krediten für Investitionen in diese Flottensegmente extrem schwierig darstellt.

Zudem sehen sich diese Segmente einer zunehmenden Konkurrenz von Fischereifahrzeugen aus benachbarten EU-Ländern aufgrund der dortigen Fangflächenverluste ausgesetzt. Auch dieser Faktor erhöht die Unsicherheit über die Zukunft des Sektors. Die Gesamtheit dieser Faktoren wirkt sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit der Garnelenfischerei aus. Gleichzeitig sehen sich ausstiegswillige Betriebe trotz der Unwirtschaftlichkeit ihrer Fischerei daran gehindert, ihren Betrieb einzustellen, da sie ihr Fahrzeug nicht oder nur sehr schwer verkaufen

können. Daneben hatte die Fischerei, und hier insbesondere die energieintensive Baumkurrenfischerei, mit den Folgen des völkerrechtswidrigen Angriffs Russlands auf die Ukraine und den dadurch wesentlich erhöhten Treibstoffkosten zu kämpfen.

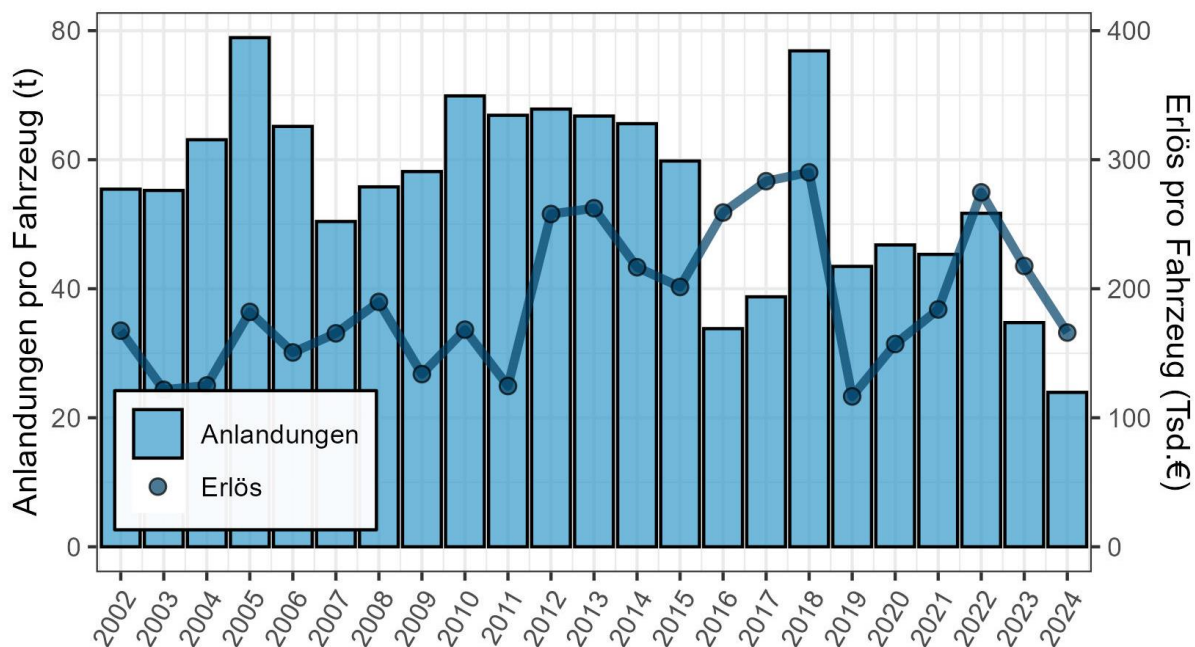


Abb. 3: Entwicklung der mittleren Anlandungen an Nordseegarnele (Balken) und der mittleren Jahreserlöse für Speisekrabben pro Fischereifahrzeug (Datenquelle: Anlandestatistik der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung, BLE).

Die Ausführungen zu diesen Segmenten wurden dem Flottenbericht entsprechend im Aktionsplan 2024 angepasst.

Ein aktualisierter Aktionsplan ist diesem Bericht beigelegt.

Anlage 1: Übersicht der Bestände, die 2024 von Fahrzeugen der verschiedenen Flottensegmente befischt wurden (* ehemals PG VL0010; # ehemals PG VL1012; + ehemals DTS VL1012). Die Zahlen in der Tabelle entsprechen den Anlandungen in Tonnen. Es werden größtenteils nur Bestände aufgeführt, von denen ≥ 100 t gefangen wurden (≥ 500 t bei TM VL40XX).

Befischter Bestand		Segment							
ICES-Bestand	Bestand + Region	PG VL0008A*	PG VL0008L	PG VL0812A#	PG VL0812L	DFN VL1218	DFN VL2440	TBB VL1218	TBB VL1824
Ostsee									
fle.27.2425	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee	13	25	35					
fle.27.2223	Flunder Beltsee und Öresund	11		43					
her.27.20-24	Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak	11	34	107	32				
her.27.25-2932	Hering östliche Ostsee								
ple.27.21-23	Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund	20	24	260	19				
ple.27.24-32	Scholle Ostsee								
spr.27.22-32	Sprotte Ostsee								
Nordsee									
anf.27.3a46	Anglerfisch Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat						282		
cod.27.46a7d20	Kabeljau Nordsee, Westlich von Schottland, östlicher englischer Kanal und Skagerrak					107			
csh.27.4	Crangon Nordsee							2 033	2 289
had.27.46a20	Schellfisch Nordsee, Westlich von Schottland, Skagerrak								
her.27.3a47d	Hering Nordsee, Skagerrak und Kattegat, östlicher englischer Kanal								
nep.fu.33	Kaisergrant zentrale Nordsee (Functional Unit 33)								
nep.fu.5	Kaisergrant zentrale und südliche Nordsee (Functional Unit 5)								
ple.27.420	Scholle Nordsee und Skagerrak					26			
pok.27.3a46	Seelachs Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat								
pol.27.3a4	Pollack Nordsee, Skagerrak und Kattegat								

Befischter Bestand		Segment							
ICES-Bestand	Bestand + Region	PG VL0008A*	PG VL0008L	PG VL0812A#	PG VL0812L	DFN VL1218	DFN VL2440	TBB VL1218	TBB VL1824
sol.27.4	Seezunge Nordsee					19			
spr.27.3a4	Sprotte Skagerrak, Kattegat und Nordsee								
tur.27.4	Steinbutt Nordsee								
Nordostarktis und Grönland									
cod.27.1-2	Kabeljau Nordostarktis								
cod.2127.1.14.osc	Kabeljau Ost- und Südwestgrönland								
ghl.27.561214	Schwarzer Heilbutt Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland								
ghl NAFO Div. 1A-1F	Schwarzer Heilbutt Westgrönland								
had.27.1-2	Schellfisch Nordostarktis								
pok.27.1-2	Seelachs Nordostarktis								
pra.27.12	Eismeergarnele Nordostarktis								
reb.27.14b dem	Rotbarsch (<i>S. mentella</i>) Ostgrönlandschelf								
reb.27.1-2	Rotbarsch (<i>S. mentella</i>) Nordostarktis								
reg.27.1-2	Rotbarsch (<i>S. norvegicus</i>) Nordostarktis								
reg.27.561214	Rotbarsch (<i>S. norvegicus</i>) Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland								
Weit verbreitete Bestände und weitere Gebiete									
aru.27.5b6a	Goldlachs (<i>Argentina silus</i>) Färögrund und westlich von Schottland								
her.27.1-24a514a	Atlanto-skandischer Hering (Norwegian spring spawner)								
mac.27.nea	Makrele Nordostatlantik								
ank.27.78abd, mon.27.78abd	Seeteufel südliche keltische See und Bucht der Biskaya						236		
whb.27.1-91214	Blauer Wittling Nordostatlantik								

Anlage 1 (Fortsetzung)

Befischter Bestand		Segment								
ICES-Bestand	Bestand + Region	TBB VL2440	TBB VL40XX	DTS VL0812 ⁺	DTS VL1218	DTS VL1824	DTS VL2440	DTS VL40XX	TM VL1218	TM VL40XX
Ostsee										
fle.27.2425	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee			40			158			
fle.27.2223	Flunder Beltsee und Öresund									
her.27.20-24	Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak									
her.27.25-2932	Hering östliche Ostsee									642
ple.27.21-23	Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund				138					
ple.27.24-32	Scholle Ostsee					78				
spr.27.22-32	Sprotte Ostsee			87	294	333	249		91	9 815
Nordsee										
anf.27.3a46	Anglerfisch Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat									
cod.27.47d20	Kabeljau Nordsee, Westlich von Schottland, östlicher englischer Kanal und Skagerrak						982			
csh.27.4	Crangon Nordsee	66								
had.27.46a20	Schellfisch Nordsee, Westlich von Schottland, Skagerrak				44		564			551
her.27.3a47d	Hering Nordsee, Skagerrak und Kattegat, östlicher englischer Kanal									55 754
nep.fu.33	Kaisergranat zentrale Nordsee (Functional Unit 33)					137	69			
nep.fu.5	Kaisergranat zentrale und südliche Nordsee (Functional Unit 5)					95				
ple.27.420	Scholle Nordsee und Skagerrak	153	206		128	222	194			
pok.27.3a46	Seelachs Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat						4 407			
pol.27.3a4	Pollack Nordsee, Skagerrak und Kattegat						156			
sol.27.4	Seezunge Nordsee	129	119							
spr.27.3a4	Sprotte Skagerrak, Kattegat und Nordsee									2 723
tur.27.4	Steinbutt Nordsee	51	64			65				
Nordostarktis und Grönland										
cod.27.1-2	Kabeljau Nordostarktis							5 607		

Befischter Bestand		Segment								
ICES-Bestand	Bestand + Region	TBB VL2440	TBB VL40XX	DTS VL0812 ⁺	DTS VL1218	DTS VL1824	DTS VL2440	DTS VL40XX	TM VL1218	TM VL40XX
cod.2127.1.14.osc	Kabeljau Ost- und Südwestgrönland							1 961		
ghl.27.561214	Schwarzer Heilbutt Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland							3 694		
ghl NAFO Div. 1A-1F	Schwarzer Heilbutt Westgrönland							1 650		
ghl.27.1-2	Schwarzer Heilbutt Nordostarktis							183		
had.27.1-2	Schellfisch Nordostarktis							188		
pla	Doggerscharbe Nordostarktis							229		
pra.27.12	Eismeergarnele Nordostarktis							3 371		
reb.27.1-2	Rotbarsch (<i>S. mentella</i>) Nordostarktis							458		
reg.27.561214	Rotbarsch (<i>S. norvegicus</i>) Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland							1 049		
Weitverbreitete Bestände und weitere Gebiete										
aru.27.5b6a	Goldlachs (<i>Argentina silus</i>) Färögrund und westlich von Schottland									1 065
her.27.1-24a514a	Atlanto-skandischer Hering (Norwegian spring spawner)									3 799
mac.27.nea	Makrele Nordostatlantik									17 558
ank.27.78abd, mon.27.78abd	Seeteufel südliche keltische See und Bucht der Biskaya									
whb.27.1-91214	Blauer Wittling Nordostatlantik									41 850

Anlage 2: Entwicklung der Bestände, die von Fahrzeugen der verschiedenen Flottenteile 2024 befischt wurden. Es werden größtenteils Bestände aufgeführt, von denen ≥ 100 t gefangen wurden (≥ 500 t bei TM VL40XX).

Segment	Befischter Bestand	Bestandszustand Anfang 2024
PG VL0008A ehemals PG VL0010	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee Flunder Beltsee und Öresund Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund	Keine Klassifizierung möglich, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ SSB $< B_{lim}$, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
PG VL0008L	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee Flunder Beltsee und Öresund Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund	Keine Klassifizierung möglich, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ SSB $< B_{lim}$, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
PG VL0812A ehemals PG VL1012	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee Flunder Beltsee und Öresund Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund	Keine Klassifizierung möglich, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ SSB $< B_{lim}$, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
PG VL0812L	Hering westliche Ostsee, Kattegat, Skagerrak Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund	SSB $< B_{lim}$, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
DFN VL1218	Kabeljau Nordsee, Westlich von Schottland, östlicher englischer Kanal und Skagerrak Seezunge Nordsee Scholle Nordsee und Skagerrak	SSB $< B_{lim}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
DFN VL2440	Seeteufel Nordsee, Rockall, westlich Schottland, Skagerrak und Kattegat Seeteufel südliche keltische See und Bucht der Biskaya (ank.27.78abd, mon.27.78abd)	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
TBB VL1218	Crangon Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES
TBB VL1824	Crangon Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES
TBB VL2440	Crangon Nordsee Scholle Nordsee und Skagerrak Seezunge Nordsee Steinbutt Nordsee	Keine Bestandsabschätzung durch ICES Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
TBB VL40XX	Scholle Nordsee und Skagerrak Seezunge Nordsee Steinbutt Nordsee	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
DTS VL0812 ehemals DTS VL0812	Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee Sprotte Ostsee	Keine Klassifizierung möglich, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$
DTS VL1218	Scholle Kattegat, Beltsee und Öresund Sprotte Ostsee Scholle Nordsee und Skagerrak Schellfisch Nordsee, Westlich von Schottland, Skagerrak	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$

Segment	Befischter Bestand	Bestandszustand Anfang 2024
DTS VL1824	Sprotte Ostsee Scholle Ostsee Kaisergranat Nordsee FU33 Kaisergranat Nordsee FU5 Scholle Nordsee und Skagerrak Steinbutt Nordsee	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$
DTS VL2440	Sprotte Ostsee Flunder Westlich von Bornholm und südwestliche zentrale Ostsee Kabeljau Nordsee, Westlich von Schottland, östlicher englischer Kanal und Skagerrak Schellfisch Nordsee, Westlich von Schottland, Skagerrak Kaisergranat Nordsee FU33 Scholle Nordsee und Skagerrak Seelachs Nordsee, Rockall und westlich von Schottland, Skagerrak und Kattegat Pollack Nordsee, Skagerrak und Kattegat	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich, $F_{curr} < F_{MSY}$ $SSB < B_{lim}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine Klassifizierung möglich Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Keine Klassifizierung des Bestandszustandes
DTS VL40XX	Kabeljau, Nordostarktis Kabeljau, Ostgrönland und Südwestgrönland Schwarzer Heilbutt Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland Schwarzer Heilbutt Westgrönland (NAFO) Schwarzer Heilbutt, Nordostarktis Schellfisch, Nordostarktis Eismeergarnele Nordostarktis Doggerscharbe Nordostarktis Rotbarsch (S. norvegicus) Island und Färöer, Westlich von Schottland, Nördlich der Azoren, Ostgrönland Rotbarsch (S. mentella) Nordostarktis	Keine aktuelle Bestandsabschätzung Keine Klassifizierung des Bestandszustandes $SSB < MSY_{Btrigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ $B > B_{msy}$, $F_{curr} < F_{MSY}$ Keine aktuelle Bestandsabschätzung Keine aktuelle Bestandsabschätzung Keine aktuelle Bestandsabschätzung Keine Klassifizierung des Bestandszustandes Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, F_{MSY} nicht definiert
TM VL1218	Sprotte Ostsee	Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$
TM VL1824	Keine Fänge in 2024	
TM VL2440	Keine Fänge in 2024	
TM VL40XX	Atlanto-skandischer Hering (Norwegian spring spawner) Hering Nordsee, Skagerrak und Kattegat, östlicher englischer Kanal Hering östliche Ostsee Sprotte Ostsee Sprotte Skagerrak, Kattegat und Nordsee Makrele Nordostatlantik Blauer Wittling Nordostatlantik Schellfisch Nordsee, Westlich von Schottland, Skagerrak Goldlachs (Argentina silus) Färögrund und westlich von Schottland	$SSB < MSY_{Btrigger}$, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ $SSB < MSY_{Btrigger}$, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ $SSB < B_{lim}$, F_{MSY} nicht definiert Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} > F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$ Volle Reproduktionskapazität, $F_{curr} < F_{MSY}$

Anlage 3: Übersicht über die Kapazitätsänderungen im Jahr 2024

Stand der deutschen Fischereiflotte am
31.12.2023

Zeilenbeschriftungen	Anzahl	GT	kW
Kleine Küstenfischerei <12m	881	2.066	23.087
VL0008 PG	729	980	12.898
VL0812 PG	152	1.086	10.189
passiv > 12m	12	1.118	3.148
VL1218 + VL1824 + VL2440 DFN/FPO	12	1.118	3.148
Trawler bis 40 m	45	5.607	15.583
VL1012 DTS	8	130	830
VL1218 DTS	17	592	2.981
VL1824 DTS	8	904	2.060
VL2440 DTS	12	3.981	9.712
VL1824 TM	0	0	0
Baumkurre	180	8.686	39.394
VL1012 TBB	18	106	1.234
VL1218 TBB	90	2.883	18.101
VL1824 TBB	66	3.955	14.388
VL2440 TBB + VL40XX TBB	6	1.742	5.671
Hochsee pelagisch >40m	4	18.197	18.278
VL40XX TM	4	18.197	18.278
Hochsee demersal >40m	5	18.378	20.920
VL40XX DTS	5	18.378	20.920
Muschel	7	2.178	4.703
VL1218 DRB	0	0	0
VL2440 DRB + VL40XX DRB	7	2.178	4.703
Gesamtergebnis	1.134	56.230	125.113

Stand der deutschen Fischereiflotte am
31.12.2024

Zeilenbeschriftungen	Anzahl	GT	kW
Kleine Küstenfischerei <12m	853	2.058	23.054
VL0008 PG	699	935	12.465
VL0812 PG	154	1.123	10.589
passiv > 12m	16	1.304	3.711
VL1218 + VL1824 + VL2440 DFN/FPO	16	1.304	3.711
Trawler bis 40 m	39	5.245	13.992
VL1012 DTS	5	86	488
VL1218 DTS	15	543	2.856
VL1824 DTS	8	904	2.060
VL2440 DTS	11	3.712	8.588

VL1824 TM	0	0	0
Baumkurre	175	8.852	39.394
VL1012 TBB	17	83	1.073
VL1218 TBB	86	2.778	17.358
VL1824 TBB	66	4.056	14.389
VL2440 TBB + VL40XX TBB	6	1.935	6.574
Hochsee pelagisch >40m	4	18.197	18.278
VL40XX TM	4	18.197	18.278
Hochsee demersal >40m	5	20.384	23.320
VL40XX DTS	5	20.384	23.320
Muschel	7	2.178	4.703
VL1218 DRB	0	0	0
VL2440 DRB + VL40XX DRB	7	2.178	4.703
Gesamtergebnis	1.099	58.218	126.452

Absolute Veränderungen 2024 zum Vorjahr

Zeilenbeschriftungen	Anzahl	GT	kW
Kleine Küstenfischerei <12m	-28	-8	-33
VL0008 PG (ex. VL0010PG)	-30	-45	-433
VL0812 PG (ex. VL1012PG)	2	37	400
passiv > 12m	4	186	563
VL1218 + VL1824 + VL2440 DFN/FPO	4	186	563
Trawler bis 40 m	-6	-362	-1.591
VL1012 DTS	-3	-44	-342
VL1218 DTS	-2	-49	-125
VL1824 DTS	0	0	0
VL2440 DTS	-1	-269	-1.124
VL1824 TM	0	0	0
Baumkurre	-5	166	0
VL1012 TBB	-1	-23	-161
VL1218 TBB	-4	-105	-743
VL1824 TBB	0	101	1
VL2440 TBB + VL40XX TBB	0	193	903
Hochsee pelagisch >40m	0	0	0
VL40XX TM	0	0	0
Hochsee demersal >40m	0	2.006	2.400
VL40XX DTS	0	2.006	2.400
Muschel	0	0	0
VL1218 DRB	0	0	0
VL2440 DRB + VL40XX DRB	0	0	0
Gesamtergebnis	-35	1.988	1.339

Anlage 4: Sustainable Harvest Indicator (SHI) für 2023. Die grau unterlegten Zeilen im unteren Bereich der Tabelle 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. Ein „a“ kennzeichnet einen Wert, der aus der deutschen Berechnung stammt, da keine Berechnung vom STECF verfügbar war.

Flottensegment	Wert der Anlandungen einer Flotte mit vorhandenem F_c/F_{MSY}	Bestände, die zur Berechnung des SHI herangezogen wurden	Anzahl Bestände zur Berechnung des SHI	Anzahl von überfischten Beständen im Indikator (mit * gekennzeichnet)	SHI	Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte, der in den Indikator eingegangen ist	Wert der Gesamtanlandungen der Flotte
DTS VL40XX	37691603	bli.27.5a14,*cod.2127.1f14, *cod.27.1-2, *cod.27.1-2.coastN, *cod.27.2.coastS, cod.27.5a, *ghl.27.561214, *had.27.1-2, pok.27.1-2, pra.27.1-2, *reb.2127.dp, *reb.27.5a14, *reg.27.1-2, reg.27.561214, usk.27.5a14	15	9	1.55	86	43817457
DFN VL1218	714165	*cod.27.46a7d20, had.27.46a20, ple.27.420, sol.27.4, sol.27.20-24	5	1	1.18 ^a	82	867563
DTS VL2440	18243278	anf.27.3a46, ank.27.78abd, bli.27.3a47de, bss.27.4bc7ad-h, bzq.27.2425, *cod.27.22-24, *cod.27.46a7d20, fle.27.3a4, *gfb.27.nea, had.27.46a20, *her.27.1-24a514a, her.27.20-24, her.27.25-2932, her.27.3a47d, hke.27.3a46-8abd, *hom.27.2a4a5b6a7a-ce-k8, lem.27.3a47d, lez.27.4a6a, *mac.27.nea, mon.27.78abd, *nep.fu.6, nep.fu.8, ple.27.24-32, ple.27.420, ple.27.7d, *pok.27.3a46, *pol.27.67, rjc.27.3a47d, rjh.27.4c7d, rjm.27.3a47d, sol.27.4, *spr.27.22-32, tur.27.3a, tur.27.4, whg.27.47d, *wit.27.3a47d	36	11	1.17	88	20839998
TM VL40XX	60653980	aru.27.5b6a, bzq.27.2628, cjm-nth, cjm-sth, *gfb.27.nea, had.27.46a20, *her.27.1-24a514a, her.27.25-2932, her.27.3a47d, hke.27.3a46-8abd, *hom.27.2a4a5b6a7a-ce-k8, *mac.27.nea, ple.27.24-32, ple.27.420, pok.27.1-2, *pok.27.3a46, *spr.27.22-32, *whb.27.1-91214, whg.27.47d	19	7	1.1	100	60527857

Flottensegment	Wert der Anlandungen einer Flotte mit vorhandenem F_0/F_{MSY}	Bestände, die zur Berechnung des SHI herangezogen wurden	Anzahl Bestände zur Berechnung des SHI	Anzahl von überfischten Beständen im Indikator (mit * gekennzeichnet)	SHI	Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte, der in den Indikator eingegangen ist	Wert der Gesamtanlandungen der Flotte
DTS VL1824	3247495	anf.27.3a46, bll.27.3a47de, bss.27.4bc7ad-h, bzq.27.2425, *cod.27.22-24, *cod.27.46a7d20, dgs.27.nea, fle.27.2223, fle.27.3a4, had.27.46a20, her.27.20-24, hke.27.3a46-8abd, lem.27.3a47d, *mac.27.nea, nep.fu.3-4, *nep.fu.6, nep.fu.8, ple.27.21-23, ple.27.24-32, ple.27.420, *pok.27.3a46, rjc.27.3a47d, rjh.27.4c7d, rjm.27.3a47d, sol.27.20-24, sol.27.4, *spr.27.22-32, tur.27.3a, tur.27.4, whg.27.47d, *wit.27.3a47d	31	7	0.79	74	4378495
DFN VL2440	2694139	anf.27.3a46, ank.27.78abd, bll.27.3a47de, bss.27.4bc7ad-h, bzq.27.2425, *cod.27.22-24, *cod.27.46a7d20, fle.27.2223, fle.27.3a4, had.27.46a20, hke.27.3a46-8abd, lem.27.3a47d, *mac.27.nea, ple.27.21-23, ple.27.24-32, ple.27.420, *pok.27.3a46, rjc.27.3a47d, rjm.27.3a47d, sol.27.20-24, sol.27.4, tur.27.3a, tur.27.4, *wit.27.3a47d	24	5	0.74	56	4778191
DTS VL0812	201028	bll.27.3a47de, bzq.27.2425, *cod.27.22-24, fle.27.2223, fle.27.3a4, had.27.46a20, her.27.20-24, lem.27.3a47d, nep.fu.3-4, ple.27.21-23, ple.27.24-32, sol.27.20-24, *spr.27.22-32, tur.27.3a, *wit.27.3a47d	15	3	0.59	82	245482
TBB VL2440	6148873	anf.27.3a46, bll.27.3a47de, bss.27.4bc7ad-h, *cod.27.46a7d20, dgs.27.nea, fle.27.3a4, had.27.46a20, hke.27.3a46-8abd, lem.27.3a47d, *mac.27.nea, *nep.fu.6, nep.fu.8, ple.27.420, *pok.27.3a46, rjc.27.3a47d, rjh.27.4c7d, rjm.27.3a47d, sol.27.4, tur.27.4, whg.27.47d, *wit.27.3a47d	21	5	0.56	88	6986619
DTS VL1218	851606	anf.27.3a46, bll.27.3a47de, bzq.27.2425, *cod.27.22-24, *cod.27.46a7d20, dgs.27.nea, fle.27.2223, fle.27.3a4, had.27.46a20, her.27.20-24, her.27.25-2932, her.27.3a47d, hke.27.3a46-8abd, lem.27.3a47d, *mac.27.nea, nep.fu.3-4, *nep.fu.6, nep.fu.8, ple.27.21-23, ple.27.24-32, ple.27.420, *pok.27.3a46, sol.27.20-24, *spr.27.22-32, tur.27.3a, tur.27.4, whg.27.47d, *wit.27.3a47d	28	7	0.55	65	1307363

Flottensegment	Wert der Anlandungen einer Flotte mit vorhandenem F_0/F_{MSY}	Bestände, die zur Berechnung des SHI herangezogen wurden	Anzahl Bestände zur Berechnung des SHI	Anzahl von überfischten Beständen im Indikator (mit * gekennzeichnet)	SHI	Anteil vom Wert der Anlandungen einer Flotte, der in den Indikator eingegangen ist	Wert der Gesamtanlandungen der Flotte
TBB VL40XX	2852841	*cod.27.47d20, had.27.46a20, ple.27.420, sol.27.4, tur.27.4, whg.27.47d	6	1	0.55 ^a	92	3106072
PG VL0812A	849243	bzq.27.2425, *cod.27.22-24, fle.27.2223, her.27.20-24, *mac.27.nea, ple.27.21-23, ple.27.24-32, sol.27.20-24	8	2	0.37	63	1347980
PG VL0812L	261022	bzq.27.2425, *cod.27.22-24, fle.27.2223, her.27.20-24, *mac.27.nea, ple.27.21-23, ple.27.24-32, sol.27.20-24	8	2	0.33	55	472339
TBB VL1012	82	*cod.27.46a7d20, her.27.3a47d, *mac.27.nea	3	2	1.35	0.03	290609
TBB VL1824	56202	anf.27.3a46, bll.27.3a47de, *cod.27.46a7d20, fle.27.3a4, had.27.46a20, her.27.3a47d, hke.27.3a46-8abd, lem.27.3a47d, *mac.27.nea, *nep.fu.6, nep.fu.8, ple.27.420, rjc.27.3a47d, rjm.27.3a47d, sol.27.4, tur.27.4, *whb.27.1-91214, whg.27.47d, *wit.27.3a47d	19	5	0.69	0.25	22743105
TBB VL1218	369	ple.27.420, tur.27.4	2	0	0.68	0.00	23710842
PG VL0008L	236639	bzq.27.2425, *cod.27.22-24, fle.27.2223, her.27.20-24, *mac.27.nea, ple.27.21-23, ple.27.24-32, sol.27.20-24	8	2	0.44	25	929829
PG VL0008A	250268	bzq.27.2425, *cod.27.22-24, fle.27.2223, her.27.20-24, *mac.27.nea, ple.27.21-23, ple.27.24-32, sol.27.20-24	8	2	0.42	14	1756694
TM VL1218 TM VL1824 TM VL2440	Keine Fänge in 2023						

Anlage 5: Übersicht der Indikatorwerte für die verschiedenen Segmente (Log*= logbuchpflichtige Fahrzeuge) von 2010 bis 2024. n.v. = nicht verfügbar, k.A. = keine Angabe

Segment	Indikator	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PG VL0008A Ehemals PG VL0010	Tech	0.31	0.26	0.35	0.33	0.25	0.36	0.36	0.42	0.46	0.45	0.42	0.36	0.00	0.00	
	SAR	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2	2	1	1	0	
	SHI	2.57	2.56	2.63	2.53	2.64	2.56	2.6	2.12	2.36	2.28	1.96	1.14	0.47	0.42	
	CR/BER	1.01	0.72	0.82	0.44	1.36	1	1.23	1.14	0.45	0.13	0.06	-3.28	-0.27	0.94	
	RoFTA	2	-14.6	-11.4	-27.8	18.9	0.26	12.4	7.3	-32.2	-60	-59.3	-351.1	-257.2	-1.58	
	Anzahl Fahrzeuge	841	838	809	783	768	743	729	691	666	650	631	617	66	76	68
	GT	1715	1702	1615	1544	1521	1516	1527	1398	1317	1311	1271	1238	102	114	87
	kW	17435	17809	17175	16832	17000	16993	17202	16268	15361	15477	15227	15143	1592	1875	1603
	Anzahl Fz Log*	161	155	144	132	130	129	135	116	107	106	100	98	0	0	
	GT Log*	814	798	721	659	656	672	721	616	560	565	541	527	0	0	
	kW Log*	7.824	7.894	7.263	6.818	6.722	6.779	7.407	6.42	5.893	5.854	5.346	5.471	0	0	
PG VL0008L	Tech												0	0	0.00	
	SAR												0	0	1	
	SHI												1.02	0.48	0.44	
	CR/BER												0.02	0.30	0.39	
	RoFTA												-56.4	-42.9	-34.6	

Segment	Indikator	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Anzahl Fahrzeuge													743	683	670
	GT													994	898	894
	kW													12.276	11.347	11.348
	Anzahl Fz Log*													0	0	
	GT Log*													0	0	
	kW Log*													0	0	
PG VL0812A	Tech	0.51	0.48	0.56	0.51	0.41	0.44	0.43	0.56	0.54	0.55	0.53	0.54	0.55	0.60	0.63
Ehemals PG VL1012	SAR	2	2	1	2	1	1	2	1	2	2	2	1	1	1	
	SHI	2.5	2.4	2.52	2.11	2.18	2.22	2.38	2.21	2.33	2.14	1.9	1.12	0.49	0.37	
	CR/BER	0.48	0.38	0.56	0.48	0.12	0.42	0.61	0.04	-0.15	0.16	-0.12	0.28	-0.02	0.41	
	RoFTA	-26.4	-29.6	-20.8	-24	-42.8	-28.4	-23.5	-79.2	-70.3	-51.1	-67.5	-38.5	-54.7	-32.1	
	Anzahl Fahrzeuge	72	66	68	66	67	64	58	58	50	49	45	45	50	40	48
	GT	790	719	750	717	723	695	646	668	579	577	549	532	462	374	424
	kW	6.122	5.494	5.948	5.692	5.847	5.57	5.199	5.301	4.751	4.722	4369	4323	4267	3.535	3.992
PG VL0812L	Tech													0.35	0.40	0.32
	SAR												1	1	1	
	SHI												1.05	0.40	0.33	
	CR/BER												0.02	0.41	0.61	

Segment	Indikator	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	RoFTA												-44.3	-30.5	-11.7	
	Anzahl Fahrzeuge													84	95	105
	GT													584	624	719
	kW													5430	5.974	6.620
DFN VL1218	Tech	0.46	0.51	0.72	0.44	0.57	0.48	0.58	0.4	0.47	0.43	0.34	0.29	0.42	0.51	0.56
	SAR	2	1	2	3	1	1	1	2	2	2	1	2	1	0	
	SHI	1.99	1.79	1.97	1.93	1.69	1.71	1.8	1.84	1.91	1.65	1.29	0.98	0.82	1.17	
	CR/BER	2.42	0.5	7.54	3.85	1.85	-1.51	6.65	4.46	0.36	9.19	2.31	-1.98	n.v.	n.v.	
	RoFTA	58.5	-18.5	178.9	98.4	36.8	-96.9	176.3	107.9	-18.4	197.2	57.1	-136.8	n.v.	n.v.	
	Anzahl Fahrzeuge	12	10	7	11	9	5	5	7	5	4	5	5	5	5	7
	GT	273	237	147	272	220	121	132	193	150	124	152	131	119	132	180
	kW	1.666	1.309	842	1.592	1.182	1.182	821	969	690	590	809	854	690	769	893
DFN VL2440	Tech	0.71	0.64	0.66	0.85	0.64	0.81	0.75	0.83	0.88	0.77	0.54	0.92	0.89	0.86	0.84
	SAR	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	
	SHI	1.58	1.42	1.5	1.16	1.05	1.03	1.18	1.36	1.35	1.16	0.82	0.81	0.72	0.74	
	CR/BER	1.63	0.73	-0.22	0.37	0.13	0.77	0.7	1.85	6.78	-0.28	0.24	-1.98	0.07	1.23	
	RoFTA	45.9	-42.2	-91.7	-50.8	-53.2	-12.6	-19.8	23.9	168	-83.7	48.1	-136.8	-79.7	14.0	
	Anzahl Fahrzeuge	5	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5	2	4	5	5

Segment	Indikator	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	GT	877	729	877	877	877	729	729	877	877	877	877	461	708	623	893
	kW	1.897	1.475	1.897	1.897	1.897	1.475	1.475	1.897	1.897	1.897	1897	853	1515	1545	1934
TBB VL1012	Tech	0.45	0.31	0.48	0.64	0.48	0.76	0.79	0.54	0.88	0.85	0.92	0.88	0.47	0.39	0.63
	SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	SHI	1.91	1.55	1.31	1.36	1.05	0.97	0.93	1.22	k.A.	k.A.	2.68	k.A.	k.A.	1.35	
	CR/BER	1.11	-0.35	3.19	3.31	1.08	0.13	1.28	0.98	1.43	-0.07	1.15	0.66	1.01	-0.36	
	RoFTA	8.2	-75	124	133.1	6.6	-67.5	9.26	-3.8	32.1	-67.7	5.47	-18.0	-6.6	-72.5	
	Anzahl Fahrzeuge	7	6	5	5	5	5	5	7	5	4	4	4	6	6	2
	GT	85	74	63	63	63	63	63	78	63	53	53	53	57	73	33
	kW	624	564	515	515	515	515	515	676	515	424	424	424	501	746	287
TBB VL1218	Tech	0.65	0.6	0.6	0.56	0.6	0.6	0.58	0.54	0.67	0.67	0.57	0.6	0.62	0.65	0.59
	SAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	SHI	2.81	2.70	3.48	2.94	2.83	1.95	2.55	k.A.	1	1	0.9	k.A.	0.60	0.68	
	CR/BER	1.42	0.97	2.74	2.57	1.79	1.5	1.91	1.45	2.25	0.14	0.89	0.98	2.20	0.89	
	RoFTA	22.7	-1.3	87.7	92.9	45.1	35	56.2	45.5	75.4	-46.7	-6.7	1.6	55.5	-3.12	
	Anzahl Fahrzeuge	134	127	118	120	117	112	111	108	109	105	100	97	89	83	91
	GT	4.075	3.876	3.597	3.663	3.627	3.457	3.479	3.451	3.472	3.346	3.227	3.16	2.899	2.701	2.922
	kW	25.65	24.308	22.678	22.962	22.651	21.597	21.671	21.234	21.51	20.77	19.946	19.487	17.903	16.766	18.341

Segment	Indikator	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TBB VL1824	Tech	0.6	0.58	0.63	0.65	0.62	0.69	0.57	0.67	0.7	0.65	0.66	0.68	0.70	0.67	0.66
	SAR	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	SHI	2.38	2.28	2.52	2.83	1.7	1.35	1.31	1.15	1.1	1.03	0.9	0.82	0.68	0.69	
	CR/BER	1.11	0.59	1.91	1.98	1.43	1.2	2.06	1.17	2.41	0.14	1.29	0.73	1.96	0.79	
	RoFTA	6.3	-16.2	36.2	39.4	19.5	10.1	60.7	13.7	64.7	-36.5	12.2	-9.6	30.3	-6.67	
	Anzahl Fahrzeuge	61	62	63	67	63	63	65	67	70	69	70	70	66	63	69
	GT	3.521	3.679	3.756	4.104	3.85	3.706	3.976	4.045	4.403	4.314	4.504	4.523	4.014	3.838	4.140
	kW	13.175	13.394	13.616	14.537	13.653	13.477	14.278	14.619	15.428	15.242	15.462	15.464	14.434	13.772	14.830
TBB VL2440	Tech	0.83	0.54	0.78	0.85	0.82	0.68	0.91	0.8	0.85	0.89	0.82	0.87	0.39	0.96	0.96
	SAR	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
	SHI	1.69	1.45	1.52	1.28	1.2	1.19	1.34	1.17	1.15	1.02	0.9	0.78	0.62	0.56	
	CR/BER	1.04	0.69	1	2.03	1.33	2.02	1.74	1.52	4.95	1.56	1.20	0.74	0.41	1.00	
	RoFTA	3.5	-12.2	-0.6	41.7	12.2	35.1	44.5	22.3	130	15.2	6.1	-6.8	-19.1	3.65	
	Anzahl Fahrzeuge	8	8	9	8	10	10	9	10	10	6	6	7	4	3	5
	GT	1.693	1.693	1.752	1.559	2.021	2.021	1.828	2.021	2.201	1.448	1.448	1.389	1.061	792	1137
	kW	5.867	5.867	5.971	5.411	6.721	6.721	6.161	5.788	5.788	3.765	3.765	4.278	3.286	2.907	4.252
TBB VL40XX	Tech	1	0.63	0.54	0.53	0.62	1	0.94	0.95	0.84	0.74	0.78	0.76	0.84	1.00	
	SAR					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Segment	Indikator	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	SHI					1.18	1.52	1.65	1.81	1.79	1.71	0.91	0.79	0.62	0.55	0.99
	CR/BER															
	RoFTA															
	Anzahl Fahrzeuge	2	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2
	GT	791	446	791	791	791	791	791	791	791	1.219	1.219	1.219	874	874	874
	kW	2.221	1.471	2.221	2.221	2.221	2.221	1.853	1.853	1.853	3.293	3.293	3.293	2.543	2.543	2.543
DTS VL0812	Tech	0.56	0.58	0.59	0.42	0.48	0.45	0.34	0.31	0.71	0.8	0.51	0.53	0.43	0.41	0.49
Ehemals DTS VL1012	SAR	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	1	0	0	
	SHI	2.89	3.17	2.69	2.51	2.49	2.31	2.28	1.91	1.65	1.96	1.96	0.5	0.46	0.59	
	CR/BER	1.18	0.67	0.56	0.66	0.39	0.41	0.29	0.81	0.97	0.41	-0.14	-1.04	0.34	0.23	
	RoFTA	12.3	-19.5	-29	-23.6	-47.6	-57.7	-4.7	-21.7	-2.1	-31.1	-54.9	-114.4	-26.7	-18.8	
	Anzahl Fahrzeuge	15	15	10	12	11	10	10	6	8	4	7	7	7	8	5
	GT	244	233	146	183	169	154	156	94	112	52	96	107	89	130	86
	kW	2.202	2.202	1.441	1.803	1.608	1.425	1.433	744	853	358	686	706	707	830	488
DTS VL1218	Tech	0.47	0.6	0.71	0.53	0.53	0.52	0.53	0.57	0.68	0.66	0.62	0.59	0.60	0.50	0.49
	SAR	2	2	2	2	1	1	2	1	1	2	2	0	0	0	
	SHI	2.63	2.78	2.71	2.38	2.51	2.63	2.49	2.16	1.97	1.87	1.91	0.95	0.61	0.55	
	CR/BER	0.81	0.6	1	0.82	0.8	0.74	0.57	0.81	1.37	1.54	0.25	0.14	0.31	-0.12	

Segment	Indikator	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	RoFTA	-7.6	-16.7	-0.7	-7.5	-8.1	-10.7	-18.9	-18.9	17.7	24	-41.2	-35.5	-35.5	-53.5	
	Anzahl Fahrzeuge	37	33	27	30	29	28	27	20	17	18	19	19	15	15	14
	GT	1.239	1.129	923	1.024	1.008	826	866	655	548	623	649	649	533	513	523
	kW	6.767	6.088	4.96	5.514	5.414	4.694	4.918	3.765	3.109	3.328	3.428	3.378	2.778	2.585	2.756
DTS VL1824	Tech	0.58	0.6	0.62	0.6	0.59	0.6	0.65	0.68	0.66	0.6	0.6	0.59	0.56	0.71	0.62
	SAR	2	2	3	2	1	1	2	1	1	2	2	0	0	1	
	SHI	1.5	1.68	1.7	1.43	1.46	1.41	1.45	1.33	1.24	1.55	1.44	0.85	0.89	0.79	
	CR/BER	1.19	0.91	0.51	2.84	2.22	1.32	2.91	1.59	3.49	2.93	0.57	0.95	1.25	-0.02	
	RoFTA	9	-3	-15.9	50.9	37.6	12.3	66.2	33.6	82.4	60.7	-19.5	1.1	-1.4	-34.0	
	Anzahl Fahrzeuge	30	29	20	18	17	16	13	13	11	14	11	10	11	8	8
	GT	3.215	3.169	2.231	2.064	1.847	1.724	1.444	1.544	1.293	1.621	1.276	1.144	1.370	904	904
	kW	6.525	6.347	4.33	3.925	3.704	3.485	2.824	3.118	2.529	3.192	2.529	2.308	2.676	2.060	2.060
DTS VL2440	Tech	0.5	0.57	0.65	0.68	0.59	0.66	0.7	0.7	0.51	0.57	0.76	0.75	0.79	0.79	0.82
	SAR	3	1	1	2	3	1	1	2	2	2	2	2	1	2	
	SHI	1.51	1.32	1.27	1.85	1.77	1.74	1.87	2.18	1.93	1.48	1.36	1.18	1.09	1.17	
	CR/BER	1.51	1.87	1.05	1.36	1.3	2.02	2.24	1.25	1.18	1.06	0.87	1.06	0.48	0.83	
	RoFTA	20.4	32.5	3.2	12.6	8.8	31.1	31.2	23.6	5.5	0.7	-6.2	5.6	-27.9	-4.4	
	Anzahl Fahrzeuge	16	13	10	11	12	10	9	8	11	14	12	11	11	10	11

Segment	Indikator	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	GT	3.431	3.033	2.523	2.66	2.981	2.768	2.343	2.172	2.992	4.41	3.947	3.685	3.814	3.587	3.712
	kW	6.821	5.994	4.683	4.83	5.361	5.295	4.275	3.835	5.505	7.822	8.048	8.075	8.979	8.379	8.533
DTS VL40XX	Tech	0.84	0.92	0.83	0.78	0.73	0.7	0.8	0.78	0.85	0.83	0.84	0.74	0.91	0.93	0.77
	SAR	4	5	7	4	4	3	4	5	5	7	8	7	8	8	
	SHI	1.01	1.27	1.34	1.54	1.13	1.33	1.42	1.54	1.35	1.58	1.56	1.51	1.32	1.55	
	CR/BER	0.81	0.68	0.75	0.62	0.86	0.98	1.5	0.44	0.91	1.1	1.16	0.3	-0.01	1.16	
	RoFTA	-4.7	-9.1	-8.5	-13.5	-4.4	-0.2	11	-12.9	-2.2	0.5	2.1	-13	-24.6	7.46	
	Anzahl Fahrzeuge	8	8	8	7	6	7	7	7	7	6	5	6	4	4	6
	GT	13.215	13.215	13.215	10.247	8.65	12.898	12.898	15.417	15.417	14.962	14.47	16.818	12.390	12.390	22.732
	kW	18.651	18.651	18.651	14.151	11.724	15.724	15.724	16.394	16.394	15.61	14.875	17.875	13.600	13.600	26.320
TM VL1218	Tech						0.88	0.89	0.85	1	1	0	0	0	0	0
	SAR						0	0	1	2	1	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	
	SHI						1.71	1.79	2.04	2.19	1.18	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	
	CR/BER															
	RoFTA															
	Anzahl Fahrzeuge	0	0	0	0	0	2	2	3	1	1	0	0	0	0	0
	GT	-	-	-	-	-	122	122	163	75	26	0	0	0	0	0
	kW	-	-	-	-	-	439	439	659	219	100	0	0	0	0	0

Segment	Indikator	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TM VL1824	Tech	0.85	1	1	1	0.88	0.67	0.7	0.59	0.65	1	0.51	0.78	0	0	0
	SAR					0	0	0	1	1	1	1	1	k.A.	k.A.	
	SHI					1.19	1.44	1.61	1.97	2.13	1.23	1.03	0.56	k.A.	k.A.	
	CR/BER															
	RoFTA															
	Anzahl Fahrzeuge	2	1	1	1	2	2	4	4	3	1	2	2		0	0
	GT	239	107	107	107	239	207	354	354	279	40	147	172		0	0
	kW	442	221	221	221	442	441	882	882	662	220	441	441		0	0
TM VL2440	Tech	0.98	0.71	0.99	1	1	0.69	0.89	0.84	0.83	1	1	0	0	0	0
	SAR					0	0	0	1	1	1	1	k.A.	k.A.	k.A.	
	SHI					1.31	1.42	1.51	1.40	1.84	1.21	1.03	k.A.	k.A.	k.A.	
	CR/BER															
	RoFTA															
	Anzahl Fahrzeuge	2	4	2	1	1	3	3	3	2	1	1	0	0	0	0
	GT	873	1.149	529	374	374	655	655	655	281	126	126	0	0	0	0
	kW	1.435	1.84	921	700	700	1.105	1.105	1.105	405	184	184	0	0	0	0
TM VL40XX	Tech	0.81	0.86	0.86	0.8	0.85	0.94	0.88	0.87	0.77	0.89	0.88	0.84	0.77	0.84	0.87
	SAR	3	1	2	3	4	4	3	1	1	0	0	0	0	1	

Segment	Indikator	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	SHI	1.17	1.33	1.06	1.15	1	0.93	0.87	0.94	0.94	0.96	1.02	0.93	1.02	1.1	
	CR/BER												0.41	0.51	0.71	
	RoFTA												-20.0	-19.0	-6.2	
	Anzahl Fahrzeuge	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4
	GT	26.801	26.801	26.922	26.922	26.922	26.922	26.922	27.136	20.622	20.254	20.514	20.514	20.514	20.614	18.197
	kW	23.537	23.537	23.537	23.537	23.537	23.537	23.537	24.397	21.128	20.427	21.141	21.141	21.141	21.141	18.278